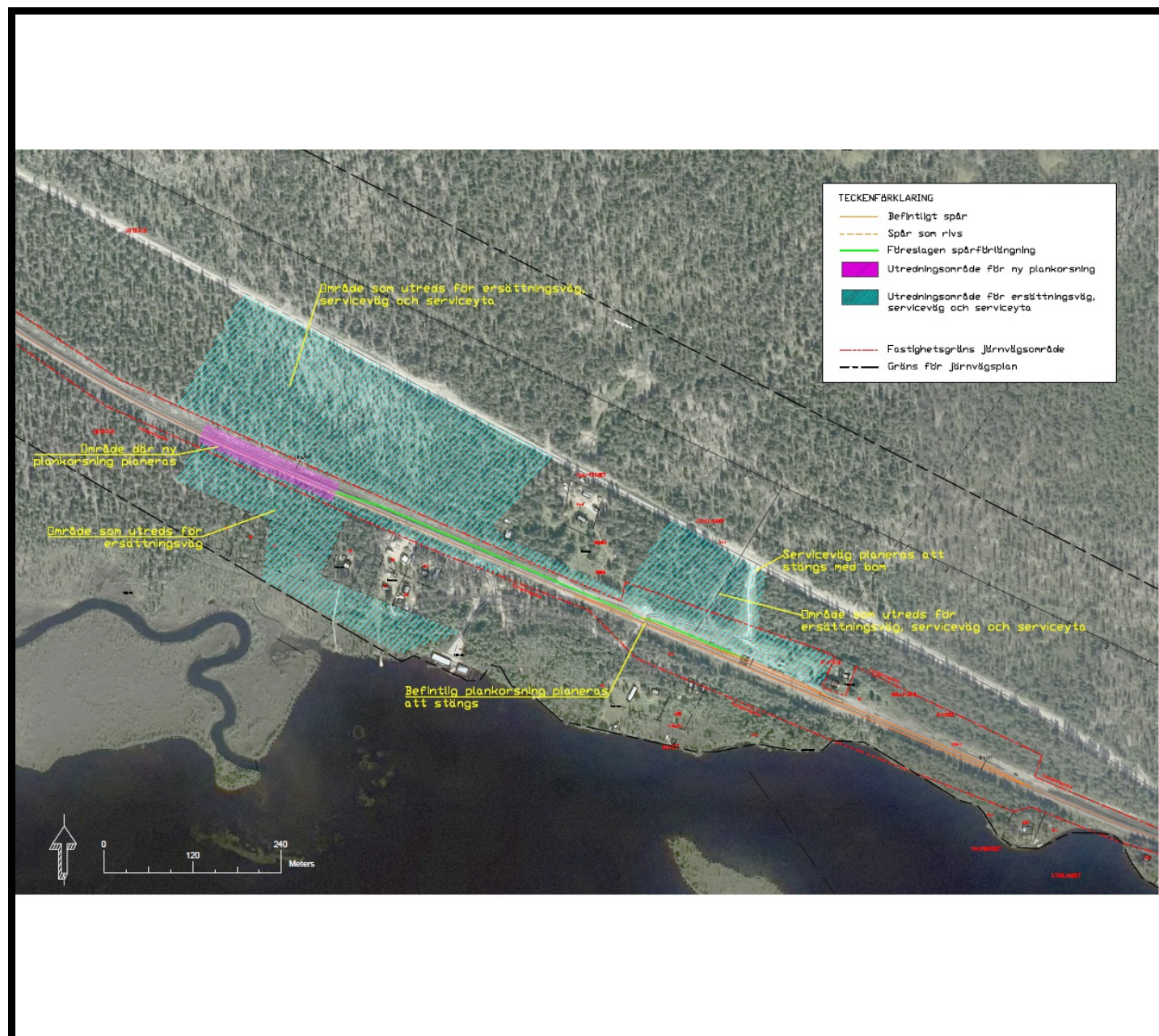


## Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning



Översikt utredningsområde

### Nuläge och brister:

Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade enkelspåriga järnväg och i området den enda järnvägen för transport av människor och gods och därmed för gruverksamheten i norra Sverige. Malmbanan ingår i det utpekade Transeuropeiska transportnätet (TEN-T nätet), i det strategiska godsnätet i Barentsregionen och i en av EU föreslagen prioriterad transportkorridor i öst-västlig riktning i norra Europa (N.E.W.-korridoren) samt i Botniska korridoren och är därför av internationell betydelse. Eftersom Malmbanan är enkelspårig har driftplatserna, där mötesmöjlighet finns, en central roll för att trafikeringen ska kunna ske med god kapacitet med längre och tyngre tåg.

<u>Banlängd (km):</u>	ca 700 m mötesspår
<u>Banstandard:</u>	Mötesspår med kapacitet för 500 m långa tåg
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	2020: 24 tåg per dygn varav 9 persontåg och 15 godståg
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Uppgift saknas för 2020

#### **Åtgärdens syfte:**

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten på Malmbanan genom att möjliggöra tågmöten för upp till 750 m långa godståg. Vidare syftar åtgärden till att öka säkerheten kring Sikträsk driftplats.

#### **Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 181,9 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärdsförslaget innebär att Sikträsk driftplats förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. Det nya spåret dimensioneras för högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton. Även åtgärder för att öka säkerheten samt minska allmänhetens tillträde till driftplatsen planeras.

<u>Banlängd:</u>	ca 1000m
<u>Banstandard:</u>	Mötesspår med samtidig infart för 750 m långa tåg, högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	2040: 29 tåg per dygn varav 12 persontåg, 17 godståg
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Person: ca 140 000 resenärer per år Boden-Kiruna, Gods: 6,6 miljoner nettoton per år

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	47	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Godstransporter	47	Positivt	Förlängningen av stationen till tåglängd 750 meter kommer att ge positiva effekter för övriga långa tåg, utöver Malmtågen.
Persontransportföretag	37	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Trafiksäkerhet	7	Försumbart	Trafiksäkerhetsåtgärder på Sikträsk driftplats fångas inte i kalkylen. Nyttan av dessa åtgärder bedöms dock vara försumbara i förhållande till övriga effekter som beräknats.
Klimat	5	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Hälsa	2	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Landskap	-	Försumbart	Påverkan på landskapet bedöms vara marginell.
Övriga externa effekter	10	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Budgeteffekter	-7	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ej relevant
Drift, underhålls- och reinvesteringkostnader under livslängd	26	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	224		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	-51	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-51	Den samhällsekonomiska kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar och med ett av Trafikverket godkänt kalkylverktyg (Bansek) samt bedöms fånga åtgärdens huvudsakliga effekter. Det finns dock en osäkerhet kring hur nyttorna vid utbyggnad av endast en station ska hanteras, då nyttan egentligen är en systemeffekt som utfaller då långa tåg kan trafikera en längre delsträcka.
KA högre invkostnad	< 0	-102	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-142	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	< 0	-120	Åtgärdens bedöms som olönsam då huvudanalysen visar på negativt NNK. Känslighetsanalysen visar dock på positivt NNK. Känslighetsanalysen tillsammans med ej beräknade effekter visar att det finns stora systemnyttor av att kunna köra långa tåg som inte fångas i huvudanalysen men som uppstår först när fler mötesstationer på Malmbanan är utbyggda.
KA ARE-tåg	2,90	574	
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Olönsam</b>

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Nationellt	Neutralt
Län	Norrbotten	Neutralt
Kommun	Kiruna	neutralt
Näringsgren	Järnmalm, järn och slagg	Neutralt
Trafikslag	Spår	netutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Åtgärden gynnar persontrafiken och långväga godstrafiken vilket bland annat ger förbättrade förutsättningar för näringslivet i Norrbottens län.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafknätet	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	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden leder till positiva effekter för både person- och godstransporter i form av ökad tillgänglighet till järnvägstrafik. Överflyttning från väg till järnväg bidrar positivt till hållbarhetsmålen. Dock kräver åtgärden att en mindre mängd ny mark tas i anspråk samt att utsläppen ökar pga större anläggningsmassa.

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:**

Åtgärdens bedöms som olönsam då huvudanalysen visar på negativt NNK. Känslighetsanalysen visar dock på positivt NNK. Känslighetsanalysen tillsammans med ej beräknade effekter visar att det finns stora systemnyttor av att kunna köra långa tåg som inte fångas i huvudanalysen men som uppstår först när fler mötesstationer på Malmbanan är utbyggda.

Åtgärden bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten i och med att den förbättrar förutsättningarna för järnvägstrafik och därmed främjar överflyttning från väg till järnväg. Denna effekt motverkas dock av ökade utsläpp pga den ökade anläggningsmassan. Dessutom tas en mindre mängd ny mark i anspråk, denna effekt bedöms dock vara försumbar i sammanhanget.

Enligt den samhällsekonomiska beräkningen är åtgärden olönsam. Åtgärden leder till en ökad tillgänglighet för person- och godstrafiken, främst i form av minskad restid/transportkostnader, vilket bland annat ger bättre förutsättningar för näringslivet.

Åtgärden bidrar till en överflyttning av trafik från väg till järnväg, vilket bidrar till en ökad trafiksäkerhet då färre olyckor sker vid spårbunden trafik. Dessutom förbättras förutsättningarna för kollektivtrafiken vilket ger kvinnor, äldre och barn bättre möjligheter att nyttja det befintliga transportsystemet.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
Objekt-id	XSN301f
Ärendenummer	
Län	Norrbottnen
Kommun	Gällivare
Trafikverksregion	Region Nord
Trafikslag	Järnväg
Skede	Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

## Nuläge och brister

Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade enkelspåriga järnväg och i området den enda järnvägen för transport av människor och gods och därmed för gruvverksamheten i norra Sverige. Malmbanan ingår i det utpekade Transeuropeiska transportnätet (TEN-T nätet), i det strategiska godsnetet i Barentsregionen och i en av EU föreslagen prioriterad transportkorridor i öst-västlig riktning i norra Europa (N.E.W.-korridoren) samt i Botniska korridoren och är därför av internationell betydelse. Eftersom Malmbanan är enkelspårig har driftplatserna, där mötesmöjlighet finns, en central roll för att trafikeringen ska kunna ske med god kapacitet med längre och tyngre tåg.

Drygt 12 kilometer nordväst om Gällivare är driftplats Sikträsk belägen. Driftplatsen är idag trespårig och tillåter möten med 500 meter långa tåg. För att möta framtida trafikeringsbehov behöver Sikträsk driftplats byggas om och upprustas för att klara en trafikering med 750 m långa tåg och största tillåtna axellast på 32,5 ton. Vidare har driftplatsen säkerhetsbrister då allmänheten har stor tillgång till platsen då servicevägen till området är öppen. Dessutom finns en plankorsning mitt på driftplatsen som går över två spår.

<b>Banlängd (km):</b>	ca 700 m mötesspår
<b>Banstandard:</b>	Mötesspår med kapacitet för 500 m långa tåg
<b>Bantrafik (tåg per dygn):</b>	2020: 24 tåg per dygn varav 9 persontåg och 15 godståg
<b>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</b>	Uppgift saknas för 2020



## Syfte

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten på Malmbanan genom att möjliggöra tågmöten för upp till 750 m långa godståg. Vidare syftar åtgärden till att öka säkerheten kring Sikträsk driftplats.

## Förslag till åtgärd

Åtgärdsförslaget innebär att Sikträsk driftplats förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. Det nya spåret dimensioneras för högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton. Även åtgärder för att öka säkerheten samt minska allmänhetens tillträde till driftplatsen planeras.

Åtgärden innebär förlängning av spår 2 åt nordväst med syfte att uppnå hinderfri längd om minst 885 meter och samtidig infart. Även spår 3 förlängs mot nordväst för att få 200 meter mellan spårväxlarnas hindersfrihetspunkter och möjlighet till uppställning av framförallt produktionsfordon som ska kunna lossa och lasta, men även skadade vagnar. Bredvid spår 3 anläggs en serviceplats. Serviceväg planeras så att växlar blir åtkomliga för drift och underhåll. Avvattning av driftplatsen anläggs. Utöver påverkan på spår ska kontaktledning, lågspänning, signal, tele, mark och kanalisation anpassas mot nya spår och växlar.

Befintlig plankorsning stängs och ersätts med en ny plankorsning med bom utanför den nya växeln i nordväst. Driftplatsen stängs in med ej klippbart stängsel. Ersättningsväg till plankorsningen anläggs på båda sidor av järnvägen med ny anslutning till närliggande kommunal väg. Servicevägen till driftplatsen stängas av med bom och ersättningsväg till den privatägda banvaktarstugan anordnas.

<b>Banlängd (km):</b>	ca 1000m
<b>Banstandard:</b>	Mötesspår med samtidig infart för 750 m långa tåg, högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton
<b>Bantrafik (tåg per dygn):</b>	2040: 29 tåg per dygn varav 12 persontåg, 17 godståg
<b>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</b>	Person: ca 140 000 resenärer per år Boden-Kiruna, Gods: 6,6 miljoner nettoton per år

Saknas

## Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-09-01	jun-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	183,6	27,0	181,9

## Planeringsläge

Järnvägsplanen är i skede Samrådshandling - inför granskning, men gällande skede för FKS är Samrådsunderlag - inför beslut om BMP. 2020-09-02 har Länsstyrelsen beslutat att åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Åtgärden har stark koppling till mötesspår förlängningar på övriga driftsplatser längs Malmbanan. Sikträsk bangårds förlängning ingick ursprungligen i ett åtgärds paket som innehöll ombyggnad av fyra mötesstationer med syfte att ge möjlighet att trafikera med längre och tyngre tåg. I dagsläget är det dock endast två av dessa, Sikträsk och Nattavaara, som ligger med i nationell plan som enskilda objekt.

## Övrigt

## 2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	BAS 20200615
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	BAS 20200615
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
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
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2020-10-21
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 (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	224	-51	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	275	-102	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	224	-142	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	224	-120	< 0
KA ARE-tåg	224	574	2,90

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

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

**Kommentar**

## Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter			
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning	
<b>Trafikanteffekter</b>							
<b>Resenärer</b>							
Förseningstid, persontrafik	-0,63	ktim/år	9,5	47	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Restidsuppoiffring	1,65	mnkr/år	-		-		
Åktid	-7,92	ktim/år	37,7		-		
<b>Godstransporter</b>							
Förseningstid, godstrafik	0,46	mnkr/år	12,9	47	-	Positivt	Förlängningen av stationen till tåglängd 750 meter kommer att ge positiva effekter för övriga långa tåg, utöver Malmtågen.
Transporttid, gods	0,18	mnkr/år	5,0		Positivt: Förlängningen av stationen till tåglängd 750 meter kommer att ge positiva effekter för övriga långa tåg, utöver Malmtågen.		
Tågdriftskostnader, gods	1,04	mnkr/år	28,9		-		
<b>Persontransportföretag</b>							
Banavgifter persontrafik	-0,007	mnkr/år	-0,2	37	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Biljettintäkter	0,57	mnkr/år	14,9		-		
Moms på biljettintäkter	-0,032	mnkr/år	-0,8		-		
Omkostnader	-0,024	mnkr/år	-0,6		-		
Tågdriftskostnader, persontrafik	0,781	mnkr/år	23,3		-		

Externa effekter							
<b>Trafiksäkerhet</b>							
Trafiksäkerhet - totalt	0,2576	mnkr/år	7,2	7	-	Försumbart	Trafiksäkerhetsåtgärder på Sikträsk driftplats fångas inte i kalkylen. Nyttan av dessa åtgärder bedöms dock vara försumbara i förhållande till övriga effekter som beräknats.
<b>Klimat</b>							
CO2-ekvivalenter: Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från dieseldriven tågtrafik, personbil, lastbil och fartyg	-0,0184	kton/år	5,3	5	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
<b>Hälsa</b>							
Luft - Avgaspartiklar PM2,5	-0,0001	ton/år	-	2	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Luft - NOX Kväveoxider	-0,001	ton/år	-		-		
Luft - Slitagepartiklar PM10	-0,029	ton/år	-		-		
Luft: Avser NOX, avgaspartiklar (PM2,5) och slitagepartiklar (PM10)	-	-	1,5		-		
<b>Landskap</b>							
Effekter saknas						Försumbart	Påverkan på landskapet bedöms vara marginell.
<b>Övriga externa effekter</b>							
Externa effekter, infrastruktur	0,02	mnkr/år	0,6	10	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Externa effekter, buller	0,29	mnkr/år	9,0		-		
<b>Ekonomiska effekter</b>							
<b>Budgeteffekter</b>							
Banavgifter	0,109	mnkr/år	2,8	-7	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Drivmedelsskatt	-0,353	mnkr/år	-10,3		-		
Moms på biljettintäkter	0,032	mnkr/år	0,8		-		
<b>Inbesparade JA-kostnader</b>							
Effekter saknas						Försumbart	Ej relevant
<b>Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd</b>							
Drift- och Underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa	-	mkr/år	-4,4	26	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Reinvestering: Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	-	mkr/år	29,9		-		
<b>SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>				224			
<b>NETTONUVÄRDE</b>				-51	<b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>	Positivt	

**Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl**

Den samhällsekonomiska kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar och med ett av Trafikverket godkänt kalkylverktyg (Bansek) samt bedöms fånga åtgärdens huvudsakliga effekter. Det finns dock en osäkerhet kring hur nyttorna vid utbyggnad av endast en station ska hanteras, då nyttan egentligen är en systemeffekt som utfaller då långa tåg kan trafikera en längre delsträcka.

**Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter**

De ej beräknade effekterna bedöms som positiva då det uppstår positiva effekter för andra långa tåg, utöver malmtågen

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

### Motivering:

Åtgärdens bedöms som olönsam då huvudanalysen visar på negativt NNK. Känslighetsanalysen visar dock på positivt NNK. Känslighetsanalysen tillsammans med ej beräknade effekter visar att det finns stora systemnyttor av att kunna köra långa tåg som inte fångas i huvudanalysen men som uppstår först när fler mötesstationer på Malmbanan är utbyggda.



### 3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Män	Neutralt	Åtgärden gynnar resande med tåg, vilket enligt schablonfördelning antas gynna kvinnor, 55% av nyttan tillfaller kvinnor resp. 45 % tillfaller män.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Nationellt	Regionalt	Neutralt	Störst andel av nyttan tillfaller persontågstrafik. Åtgärden gynnar dock även långväga godstransporter längs sträckan i och med kortare transporttider
Län	Norrboten	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar både person- och godstransporter längs Malmbanan vilken går genom Norrbottens län.
Kommun	Kiruna	Neutralt	neutralt	Den kommun som bedöms gynnas mest av åtgärden är Kiruna kommun då åtgärden starkt bör gynna LKAB:s gruvindustri.
Näringsgren	Järnmalm, järn och slagg	Neutralt	Neutralt	Malmbanan trafikeras till stor del av Malmtåg och banan utgör den enda transportvägen för gruverksamheten i norra Sverige.
Trafikslag	Spår	Gods-järnväg	netutralt	Åtgärden gynnar till största del persontrafiken på sträckan men gods får också del av nyttan
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms gynna näringslivet, vilket innebär fler arbetstillfällen för personer i arbetsför ålder.

**Bedömningarna är gjorda av:**

Upprättaren

**Kommentar:**

Åtgärden gynnar persontrafiken och långväga godstrafiken vilket bland annat ger förbättrade förutsättningar för näringslivet i Norrbottens län.

Objektnummer: XSN301f Ärendenummer: TRV 2020/66057;  
Kontaktperson: Jonsson Sofia, IVn1, 0771-921 921  
Skede: Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-04-12

### Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

## 4. Transportpolitisk målanalys

### Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

#### Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten i och med att den förbättrar förutsättningarna för järnvägstrafik och därmed främjar överflyttning från väg till järnväg. Denna effekt motverkas dock av ökade utsläpp pga den ökade anläggningsmassan. Dessutom tas en mindre mängd ny mark i anspråk, denna effekt bedöms dock vara försumbar i sammanhanget.

#### Ekonomisk hållbarhet

Enligt den samhällsekonomiska beräkningen är åtgärden olönsam. Åtgärden leder till en ökad tillgänglighet för person- och godstrafiken, främst i form av minskad restid/transportkostnader, vilket bland annat ger bättre förutsättningar för näringslivet.

#### Social hållbarhet

Åtgärden bidrar till en överflyttning av trafik från väg till järnväg, vilket bidrar till en ökad trafiksäkerhet då färre olyckor sker vid spårbunden trafik. Dessutom förbättras förutsättningarna för kollektivtrafiken vilket ger kvinnor, äldre och barn bättre möjligheter att nyttja det befintliga transportsystemet.

#### Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

## Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Funktionsmål</b>		
<b>Medborgarnas resor</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet ger mindre störningar i järnvägstrafiken.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet i kombination med trafiksäkerhetsåtgärder ger effektivare och tryggare resor.
<b>Näringslivets transporter</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet ger mindre störningar i järnvägstrafiken.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Möjlighet att köra längre och tyngre tåg ger effektivare godstransporter.
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Minskade störningar och kortare restider gynnar persontrafiken på sträckan.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden har ingen påverkan på tillgängligheten till storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet till t.ex. turismområden i norrbotniska fjällvärden.
<b>Jämställdhet</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken gynnar jämställdheten (fler kvinnor än män som antas nyttja kollektivtrafik).
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Underlag saknas för bedömning.
<b>Funktionshindre</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Åtgärden har ingen påverkan på funktionshindrades möjlighet att nyttja transportsystemet.
<b>Barn &amp; unga</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden har ingen påverkan på barn & ungas möjligheter att nyttja transportsystemet.
<b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden påverkar ej andelen gång- och cykelresor.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Förutsättningarna för kollektivtrafiken på sträckan förbättras.

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Hänsynsmål</b>		
<b>Klimat</b> Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för järnvägstrafiken leder till överflyttning av trafik från väg till järnväg, vilket ger minskade klimatutsläpp.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden har ingen påverkan på energianvändning per fordonskilometer
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa innebär ökade utsläpp under byggtid samt drift- och underhållsskedet under hela kalkylperioden.
<b>Hälsa</b> 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.	<b>Människors hälsa</b>	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Underlag saknas i detta skede, men om det vid bullerberäkning framkommer att riktvärden inte klaras ska bullerskyddsåtgärder vidtas.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Underlag saknas i detta skede, men om det vid bullerberäkning framkommer att riktvärden inte klaras ska bullerskyddsåtgärder vidtas.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Underlag saknas i detta skede, men om det vid bullerberäkning framkommer att riktvärden inte klaras ska bullerskyddsåtgärder vidtas.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon effekt på fysisk aktivitet i transportsystemet.
	<b>Befolkning</b>	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden har ingen påverkan på barns, funktionshindrades eller äldres möjlighet att ta sig fram.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Åtgärden har ingen påverkan på tillgängligheten till kollektivtrafik till fots eller med cykel.
	<b>Luft</b>	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Överflyttning från väg till järnväg leder till minskade utsläpp.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO <sub>2</sub> ) och inandningsbara partiklar (PM <sub>10</sub> ), i tätorter med åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts. Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts. Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas.
	<b>Vatten</b>	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Det finns inga kända brunnar inom området enligt SGUs brunnarkiv. Det är troligt att de som har fastigheter i närheten har enskilda brunnar för dricksvatten. Brunninventering har skett sommaren 2020 men resultaten är ännu ej klara, utan presenteras i kommande utredningsskede senare i år.
	<b>Mark</b>	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Underlag saknas för bedömning
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer att minimeras och hänsyn att tas till skyddsvärda områden i driftplatsens närhet.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Underlag saknas för bedömning.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Underlag saknas för bedömning.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer att minimeras och hänsyn att tas till skyddsvärda områden i driftplatsens närhet.
<b>Landskap</b>	<b>Landskap</b>	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärderna bedöms endast ha en försumbar påverkan på landskapet.
	<b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Driftplatsen stängs in med ej klippbart stängsel som ansluter till befintligt viltstängsel. Detta minskar risken för bl.a. påkörning av renar.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Då det redan är ett etablerat järnvägsområde med spår och viltstängsel bedöms ej klippbart stängsel ha marginell påverkan på existerande barriärer för växt- och djurliv.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärderna bedrivs i så pass begränsad omfattning att de inte bedöms medföra någon ökad störningsrisk.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Åtgärden kräver att tidigare orörd mark tas i anspråk, utökningen är dock begränsad och sker i anslutning till redan påverkad mark. Artrik järnvägsmiljö kan komma att påverkas negativt.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Åtgärderna bedrivs i så pass begränsad omfattning att de inte medför något hot mot bevarandet av den biologiska mångfalden i området.
	<b>Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse</b>	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inga utpekade kulturmiljövärden finns inom området. Banvaktarstugan med trädgård har låg känslighet, hänsyn till dessa ska dock tas vid åtgärder i närheten. Bedömning har gjorts att kulturhistorisk intressant bebyggelse inte påverkas i någon större utsträckning. Intrång i eventuella objekt ska dock undvikas i största möjliga mån.
	Betydelse för strukturuomvandling	Inget bidrag: Inga utpekade kulturmiljövärden finns inom området. Banvaktarstugan med trädgård har låg känslighet, hänsyn till dessa ska dock tas vid åtgärder i närheten. Inventering av fornminnesobjekt ska utföras. Intrång i eventuella objekt ska undvikas i största möjliga mån.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Inga utpekade kulturmiljövärden finns inom området. Banvaktarstugan med trädgård har låg känslighet, hänsyn till dessa ska dock tas vid åtgärder i närheten. Inventering av fornminnesobjekt ska utföras. Intrång i eventuella objekt ska undvikas i största möjliga mån.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Inga utpekade kulturmiljövärden finns inom området. Banvaktarstugan med trädgård har låg känslighet, hänsyn till dessa ska dock tas vid åtgärder i närheten. Inventering av fornminnesobjekt ska utföras. Intrång i eventuella objekt ska undvikas i största möjliga mån.
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	<b>Positivt bidrag:</b> Åtgärden bidrar till en ökad trafiksäkerhet.



**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)	-1,24	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-2,67	ton/mnkr

### Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden leder till positiva effekter för både person- och godstransporter i form av ökad tillgänglighet till järnvägstrafik. Överflyttning från väg till järnväg bidrar positivt till hållbarhetsmålen. Dock kräver åtgärden att en mindre mängd ny mark tas i anspråk samt att utsläppen ökar pga större anläggningsmassa.

## Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	778	3
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	22	0,239
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	1318	14,4

Bilaga: bilaga 3 klimatkalkyl.pdf

Kommentar:

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK	
bilaga 2a_fks_2020-09-01_sikträsk	Fastställd FKS
Bilaga 2b	Indexomräkning, 201007
Bilaga 2c	Indexomräkning hög
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 4	ArbetsPM Bansek
Bilaga 5a	SEK-importkälla
Bilaga 5b	Bansek Samtidigt infart
Bilaga 5c	Bansek Malmtåg
Bilaga 5d	Bansek KA
Bilaga 5e	Underlag Bansek
Bilaga 5f	Statistik Medelförseningar

### Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: d5ad2ac4-1baa-4654-b3fc-4eeb5e5a8bc4

Utskriftsdatum : 2021-04-12