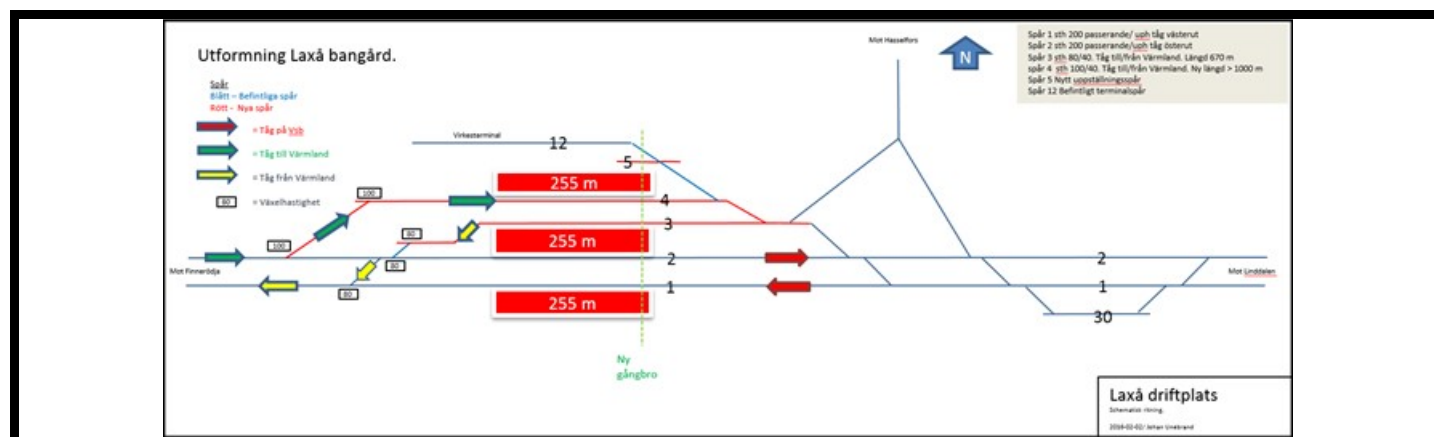


Laxå bangårdsombyggnad



Nuläge och brister:

Laxå har idag en sidoplattform (spår 1) och en mittplattform (spår 2-3). Det finns en bevakad plattformsovergång i plan över spår 1-2 mellan stationshusområdet och mittplattformen. Över spår 3-5 saknas det plattformsovergång. Plattformslängden är 256 m. Spår 5-7 trafikeras inte.

Delar av anläggningen har eftersatt underhåll: växlar, växelkomponenter och banöverbyggnad. Banöverbyggnad för spår 3 är i mycket dåligt skick. Spår 4-7 har vegetation i banöverbyggnaden. Mittplattformen är uttjänt, har brister i grundkonstruktionen med sättningar, utåt lutande sidostöd, glapp mellan gamla och nya plattformsstöd samt uppstickande kanter.

<u>Banlängd (km):</u>	ej relevant
<u>Banstandard:</u>	Stor del av anläggningen är i dåligt skick.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	142 persontåg och 86 godståg på sträckan Laxå-Linddalen samt 40 persontåg och 31 godståg per dygn på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt basprognos 2040).
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	6,5 miljoner resenärer/år och 9,5 miljoner ton/år på sträckan Linddalen-Laxå samt 1,4 miljoner resenärer/år och 3,7 miljoner ton/år på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt Basprognos 2040).

Åtgärdens syfte:

Åtgärden bidrar till kortare restid och höjd kapacitet på Västra stambanan. Ett annat syfte är att öka driftsäkerheten, minska störningar samt att minska järnvägens barriärverkan i Laxå genom att förbättra stationsmiljön och därigenom minska obehörigt spårbeträdande.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 333,1 mnkr i prisnivå 2019-06

Flytt av spår 2-4, nytt förbigångsspår ca 800 m (spår 4) samt ett nytt tågspår spår 5. Två nya plattformar och en ny gångbro över spår 1-4, ca 60-80 m lång med trappor och hissar. I åtgärden ingår även bullerskydd ca 1000 m (bullerplank ev. i kombination med bullervall), 1500 m stängsel och spårstaket samt skyddsåtgärder för vatten och artrika järnvägsmiljöer.

<u>Banlängd:</u>	ej relevant
<u>Banstandard:</u>	Om- och nybyggnad av Laxå ger ökad banstandrad. Anläggningsdelar på framförallt spår 2-4 byts ut i samband med flytt/nybyggnad av spår.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	142 persontåg och 86 godståg på sträckan Laxå-Linddalen samt 40 persontåg och 31 godståg per dygn på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt basprognos 2040).
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	6,5 miljoner resenärer/år och 9,5 miljoner ton/år på sträckan Linddalen-Laxå samt 1,4 miljoner resenärer/år och 3,7 miljoner ton/år på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt Basprognos 2040).

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	374	Positivt	Nya plattformar ersätter undermåliga befintliga plattformar. Gångbro ersätter befintlig plattformsövergång i plan som är i dåligt skick samt minskar restidsuppföring.
Godstransporter	19	Försumbart	-
Persontransportföretag	269	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	41	Positivt	Åtgärden bedöms leda till ökad trafiksäkerhet till följd av att färre obehöriga beträder spåret när stationsmiljön anpassas.
Klimat	10	Försumbart	-
Hälsa	12	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	-
Övriga externa effekter	2	Positivt	Åtgärden innehåller bullerskyddsåtgärder, vilket förbättrar ljudmiljön lokalt.
Budgeteffekter	-2	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-16	Positivt	Laxå bangård är eftersatt i reinvesteringar. Ombyggnaden innebär tidigare lagda drift- och underhållskostnader vilka inte finns med i beräknad effekter.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	437		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	273	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,60	273	De beräkningsbara effekterna bedöms fångas i bansek. Dock finns en hel del nyttor som inte är beräkningsbara i detta skede.
KA högre invkostnad	0,24	142	
KA Trafiktillväxt 0%	0,25	113	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	0,85	387	Både huvudanalys och känslighetsanalyser visar på positiva beräkningsbara effekter. Därutöver bedöms de ej beräknade effekterna sammanvägt vara positiva.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Laxå	Neutralt
Näringsgren	Färdiga industriprodukter	Neutralt
Trafikslag	Spår	Neutralt
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Främst nyttor för spårtrafik och oskyddade trafikanter lokalt i Laxå, men åtgärden gynnar även långväga trafik längs Västra stambanan.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Positivt bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Inga identifierade målkonflikter.

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

Både huvudanalys och känslighetsanalyser visar på positiva beräkningsbara effekter. Därutöver bedöms de ej beräknade effekterna sammanvägt vara positiva.

Åtgärden bidrar till den ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara transporter. Samtidigt leder åtgärden till ökade utsläpp under anläggande, drift och underhåll.

Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.

Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Även förbättring i och med minskad barriärpåverkan i Laxå samt bättre arbetssituation för tågförarna.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Laxå bangårdsombyggnad
Objekt-id	JO1801
Ärendenummer	TRV 2020/51134
Län	Örebro
Kommun	Laxå
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Järnväg
Skede	Funktionsutredning, TKI-säkring i samband med beställning av planläggningsprocess
Typ av planläggning	Planläggningstyp 2, inte betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Laxå har idag en sidoplattform (spår 1) och en mittplattform (spår 2-3). Det finns en bevakad plattformsovergång i plan över spår 1-2 mellan stationshusområdet och mittplattformen. Över spår 3-5 saknas det plattformsovergång. Plattformslängden är 256 m. Spår 5-7 trafikeras inte.

Delar av anläggningen har eftersatt underhåll: växlar, växelkomponenter och banöverbyggnad. Banöverbyggnad för spår 3 är i mycket dåligt skick. Spår 4-7 har vegetation i banöverbyggnaden. Mittplattformen är uttjänt, har brister i grundkonstruktionen med sättningar, utåt lutande sidostöd, glapp mellan gamla och nya plattformsstöd samt uppstickande kanter.

Laxå driftsplats har idag inte den standard som krävs för att personer ska kunna ta sig till eller vistas på mittplattformen på ett säkert sätt. Mittplattformen nås idag via en plattformsovergång i plan med bommar. Bommarna har långa liggtider (mellan 2-4,5 minuter). Mittplattformen uppfyller heller inte krav på tillgänglighet, då ytan är ojämn på grund av sättningskador.

Långa aktiveringstider medför att respekten för en aktiverad plattformsanläggning minskar och människor kryper under eller går runt bommar av rädsla för att missa sitt tåg. Detta observeras frekvent. Problemen med obehörigt spårbeträdande kan leda till olyckor, orsakar förseningar och skapar även en otjänlig arbetsmiljö för förare. Frekvent spårspring förekommer även över spår 3-5.

Banlängd (km):	ej relevant
Banstandard:	Stor del av anläggningen är i dåligt skick.
Bantrafik (tåg per dygn):	142 persontåg och 86 godståg på sträckan Laxå-Linddalen samt 40 persontåg och 31 godståg per dygn på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt basprognos 2040).
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	6,5 miljoner resenärer/år och 9,5 miljoner ton/år på sträckan Linddalen-Laxå samt 1,4 miljoner resenärer/år och 3,7 miljoner ton/år på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt Basprognos 2040).

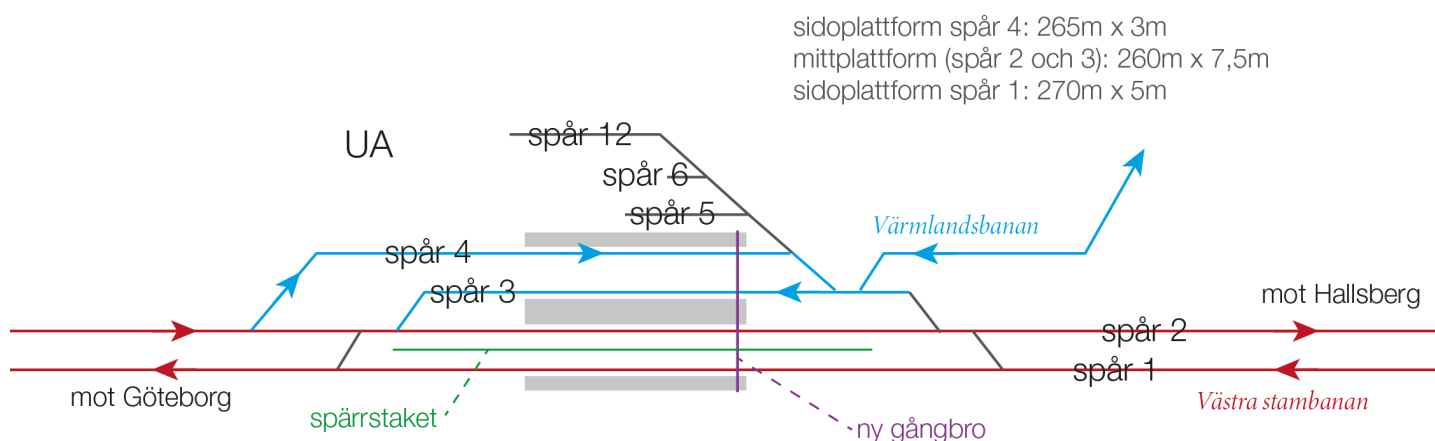
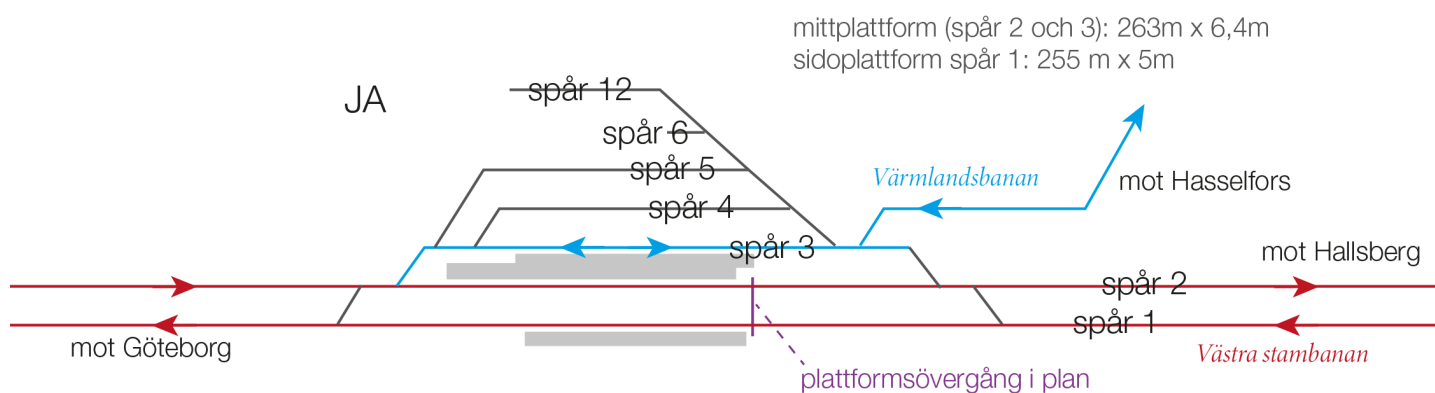
Syfte

Åtgärden bidrar till kortare restid och höjd kapacitet på Västra stambanan. Ett annat syfte är att öka driftsäkerheten, minska störningar samt att minska järnvägens barriärverkan i Laxå genom att förbättra stationsmiljön och därigenom minska obehörigt spårbeträdande.

Förslag till åtgärd

Flytt av spår 2-4, nytt förbigångsspår ca 800 m (spår 4) samt ett nytt tågspår spår 5. Två nya plattformar och en ny gångbro över spår 1-4, ca 60-80 m lång med trappor och hissar. I åtgärden ingår även bullerskydd ca 1000 m (bullerplank ev. i kombination med bullervall), 1500 m stängsel och spärrstaket samt skyddsåtgärder för vatten och artrika järnvägsmiljöer.

Banlängd (km):	ej relevant
Banstandard:	Om- och nybyggnad av Laxå ger ökad banstandrad. Anläggningsdelar på framförallt spår 2-4 byts ut i samband med flytt/nybyggnad av spår.
Bantrafik (tåg per dygn):	142 persontåg och 86 godståg på sträckan Laxå-Linddalen samt 40 persontåg och 31 godståg per dygn på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt basprognos 2040).
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	6,5 miljoner resenärer/år och 9,5 miljoner ton/år på sträckan Linddalen-Laxå samt 1,4 miljoner resenärer/år och 3,7 miljoner ton/år på sträckan Hasselfors-Laxå (enligt Basprognos 2040).



Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-06-10	jun-19	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	333,1	99,3	333,1

Planeringsläge

Åtgärden ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Senast upprättade SEB för objektet togs fram 2017. Skede är plan inför beslut om betydande miljöpåverkan.

Övrigt

Då byggnation av åtgärden kommer att medföra avstängningar på den hårt trafikerade Västra stambanan är det viktigt att hela åtgärden genomförs samtidigt.

Samband och avgränsningar mot andra projekt: 1) Nytt ställverk 95 som ska samordnas med projekt driftplats Välevattnet (förbigångsspår Finnerödja). 2) ERTMS och Endstate 35. Kalkylen är baserad på ett ERTMS-förberett signalsystem. 3) Spårbyte Laxå-Kil. Byte av växel 110 (Värmlandsbanans anslutning östra till Västra stambanan) som kan orsaka ändringar i ställverket. Detta sker sommaren 2023. Detta har inte påverkat kalkylen.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2020-06-15
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 1.9
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-06-10
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 investerings-kostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	437	273	0,60
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	567	142	0,24
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	437	113	0,25
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	437	387	0,85

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

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter			
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning	
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Funktionsnedsattas tillgänglighet	-	-	-	374	Positivt: Nya plattformar ersätter undermåliga befintliga plattformar. Gångbro ersätter befintlig plattformsövergång i plan som är i dåligt skick.	Positivt	Nya plattformar ersätter undermåliga befintliga plattformar. Gångbro ersätter befintlig plattformsövergång i plan som är i dåligt skick samt minskar restidsuppföring.
Förseningstid, persontrafik	-0,3	ktim/år	4,9		-		
Restidsuppföring	13,07	mnkr/år	-		Positivt: Bommar vid plattformsövergången ligger nere i 2-4,5 minut per tillfälle, och Västra stambanan trafikerar vid Laxå av 228 tåg/dygn. Med ny gångbro slipper resenärer som ska till spår 2-4 vänta vid tågpassage. Fångas ej i kalkylen.		
Åktid	-73,8	ktim/år	369,6		-		
Godstransporter							
Transporttid, gods	0,2	mnkr/år	5,6	19	-	Försumbart	-
Tågdriftskostnader, gods	0,48	mnkr/år	13,3		-		
Persontransportföretag							
Banavgifter persontrafik	-0,19	mnkr/år	-4,9	269	-	Försumbart	-
Biljettintäkter	13	mnkr/år	328,7		-		
Moms på biljettintäkter	-1	mnkr/år	-18,6		-		
Omkostnader	-1	mnkr/år	-20,5		-		
Tågdriftskostnader, persontrafik	-1	mnkr/år	-15,5		-		

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	1,4	mnkr/år	40,6	41	Positivt: Planskild plattformanslutning, stängsel och staket ökar trafiksäkerheten.	Positivt	Åtgärden bedöms leda till ökad trafiksäkerhet till följd av att färre obehöriga beträder spåret när stationsmiljön anpassas.
Klimat							
CO2-ekvivalenter: Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från dieseldriven tågtrafik, personbil, lastbil och fartyg	-0,03	kton/år	9,9	10	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - NOx Kväveoxider	-0,03	ton/år	-	12	-	Försumbart	-
Luft - Slitagepartiklar PM10	-0,49	ton/år	-		-		
Luft: Avser NOx, avgaspartiklar (PM2,5) och slitagepartiklar (PM10)	-	-	12,4		-		
Landskap							
Effekter saknas						Försumbart	-
Övriga externa effekter							
Externa effekter, infrastruktur	-0,08	mnkr/år	-2,1	2	-	Positivt	Åtgärden innehåller bullerskyddsåtgärder, vilket förbättrar ljudmiljön lokalt.
Externa effekter, buller	0,13	mnkr/år	4,1		Positivt: Åtgärden innehåller bullerskyddsåtgärder, vilket förbättrar ljudmiljön lokalt.		
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter	0,23	mnkr/år	5,8	-2	-	Försumbart	-
Drivmedelsskatt	-0,93	mnkr/år	-26,5		-		
Moms på biljettintäkter	0,71	mnkr/år	18,6		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd							
Drift- och Underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa	-	mkr/år	4,6	-16	-	Positivt	Laxå bangård är eftersatt i reinvesteringar. Ombyggnaden innebär tidigarelagda drift- och underhållskostnader vilka inte finns med i beräknad effekter.
Reinvestering	-	-	-		Positivt: Laxå bangård är eftersatt i reinvesteringar. Ombyggnaden innebär tidigarelagda drift- och underhållskostnader. Dessa kostnader är inte inräknade i investeringskostnaden.		
Reinvestering: Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	-	mkr/år	-20,9		-		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				437			
NETTONUVÄRDE				273	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt	

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl

De beräkningsbara effekterna bedöms fångas i bansek. Dock finns en hel del nyttor som inte är beräkningsbara i detta skede.

Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter

Positiva effekter för resenärer och trafiksäkerhet kopplat till nya plattformar, ny plattformanslutning och spårraket. Även förbättrad bullersituation och positiva effekter av framflyttad reinvestering.

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Både huvudanalys och känslighetsanalyser visar på positiva beräkningsbara effekter. Därutöver bedöms de ej beräknade effekterna sammanvägt vara positiva.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar män såväl som kvinnor.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Nationellt	Neutralt	Åtgärden bedöms främst ge lokala trafiksäkerhetseffekter och gynna långväga resor.
Län	Örebro	Flera län	Neutralt	Åtgärden bedöms få störst nytta i Örebro län men även andra län längs Västra stambanan bedöms få betydande nyttor.
Kommun	Laxå	Flera kommuner	Neutralt	Åtgärden bedöms få störst nytta i Laxå kommun men även andra kommuner längs Västra stambanan bedöms få betydande nyttor.
Näringsgren	Färdiga industriprodukter	Papper och pappersprodukter	Neutralt	Bedömningen gjord utifrån Trafikverkets basprognos för år 2040.
Trafikslag	Spår	Gång	Neutralt	Åtgärden gynnar främst spårtrafik, men även oskyddade trafikanter genom ny planskild plattformanslutning.
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar resenärer i alla åldrar.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Främst nyttor för spårtrafik och oskyddade trafikanter lokalt i Laxå, men åtgärden gynnar även långväga trafik längs Västra stambanan.

Objektnummer: JO1801 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2020/51134
Kontaktperson: Hedström Mattias, PLöu, 0771-921 921
Skede: Funktionsutredning, TKI-säkring i samband med beställning av
planlägningsprocess
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-14

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bidrar till den ekologiska hållbarheten då den gynnar ekologiskt hållbara transporter. Samtidigt leder åtgärden till ökade utsläpp under anläggande, drift och underhåll.

Ekonomisk hållbarhet

Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Även förbättring i och med minskad barriärpåverkan i Laxå samt bättre arbetssituation för tågförarna.

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: De kapacitetsförbättrande åtgärderna kommer att minska risken för förseningar och förbättra återställningsförmågan vid redan uppkomna förseningar.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden ger ökad trafiksäkerhet och trygghet genom ny gångbro.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: De kapacitetsförbättrande åtgärderna kommer att minska risken för förseningar och förbättra återställningsförmågan vid redan uppkomna förseningar.
	Kvalitet	Inget bidrag: Inget bidrag.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Kortare restid för person- och godstrafik på järnväg.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Kortare restid på Västra stambanan ger ökad tillgänglighet till både Stockholm och Göteborg.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Ingen påverkan.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Ingen påverkan.
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Alla har samma påverkansmöjlighet i planprocessen.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Planskild förbindelse till plattformarna och nya funktionsanpassade plattformar ökar tillgänglighet för funktionshindrade.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Planskild förbindelse till plattformarna underlättar användbarheten för barn och unga.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Kollektivt resande föregås ofta av gång- och cykelresor. Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik bör därmed öka andelen gång- och cykelresor.

	Mål	Bedömning och motivering
	Funktionsmål	
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till förbättrad kollektivtrafik genom överflyttning från väg.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Kortare res- och transporttider leder till överflyttning av resenärer och transporter från väg till järnväg.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Inget bidrag.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Anläggningsmassan kommer totalt sett att öka vilket leder till ökad energianvändning.
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.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Åtgärden medger höjd hastighet, vilket kan öka bullerstörningar för kringboende, men åtgärden innehåller även bullerskyddsåtgärder.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Fler anslutningsresor med gång och cykel till kollektivtrafiken då överflyttning sker från väg till järnväg.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Ny planskild plattformanslutning och nya plattformar ökar tillgängligheten.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Ny planskild plattformanslutning och nya plattformar ökar tillgängligheten.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Kortare res- och transporttider ökar järnvägens konkurrenskraft vilket leder till överflyttning av resor från väg till järnväg. Detta leder i sin tur till minskade emissioner.
	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: Ingen känd påverkan.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Risk för förorenade massor på grund av järnvägsverksamhet, gasverk mm på platsen. Åtgärden innehåller åtgärder (sanering och deponi) för omhändertagande av eventuella förorenade massor.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Positivt bidrag: Åtgärden innehåller skyddsåtgärder för artrika järnvägsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Positivt bidrag: Åtgärden innehåller skyddsåtgärder för artrika järnvägsmiljöer.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Förbättrad trafiksäkerhet då stängsle, stacket och planskild plattformsövergång till samtliga plattformar byggs.

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)	-5,51	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-2,01	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Inga identifierade målkonflikter.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	4576	16
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	70,1	0,277
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	4206	16,6

Bilaga: bilagasebinkmängder-ia1259-2021-06-10.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2a	Underlagskalkyl
Bilaga 2b	Förutsättningar för underlagskalkyl
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl
SEA	
1	SEK-importkälla
4	ArbetsPM bansek
5	ArbetsPM, dokumentation för föregående SEB

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: e1cd2d31-e7ed-41cf-a0a0-42610f02dfc0

Utskriftsdatum : 2021-06-14