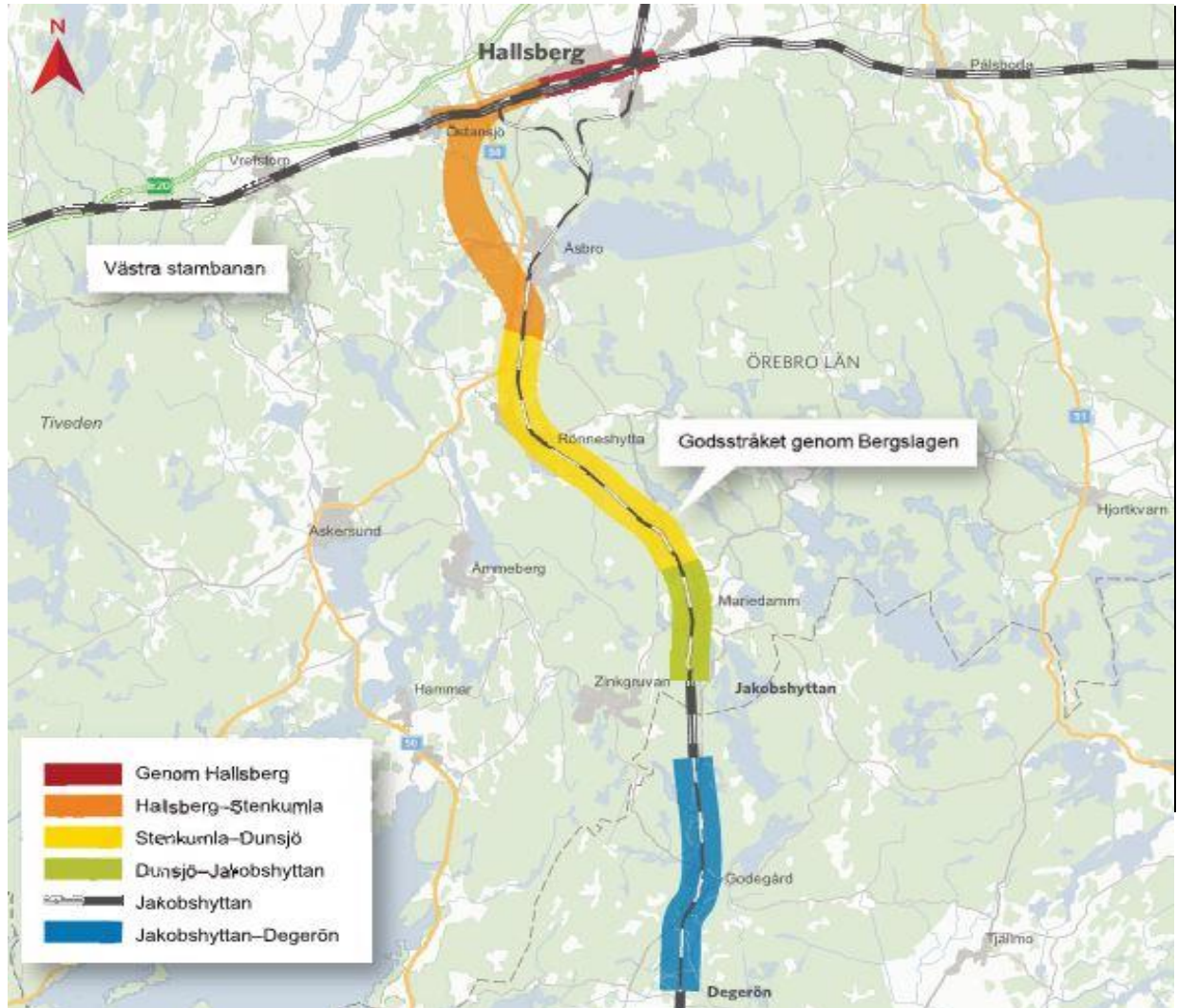


Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår, bvst030b

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Godsstråket genom Bergslagen utgör en länk mellan Norra och Södra stambanan och går mellan Storvik och Mjölby, en sträcka om ca 31 mil. Enkelspårsträckan mellan Dunsjö-Jakobshyttan är en del av Godsstråket genom Bergslagen och majoriteten av trafiken på sträckan är godståg (ca 65% gods och 35% persontrafik). Sträckan har i kapacitetsutredningen pekats ut som angelägen att åtgärda med hänsyn till bristande kapacitet.

Åtgärdens syfte: Syftet med åtgärden är att förbättra förutsättningarna för tågtransporter genom att öka kapaciteten och hastigheten på sträckan. Syftet med att denna SEB tas fram i detta skede är att uppdatera den befintliga SEB:en inför åtgärdsplaneringen.


Förslag till åtgärd: Kostnaden är 560 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden omfattar utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning enligt järnvägsutredningens alternativ 5 öst med en tunnel genom berget vid sidan om Skeppsjön. Utbyggnaden omfattar en sträcka om ca 5 kilometer. Standarden på befintlig sträcka förbättras genom att radier rätas ut vilket möjliggör en hastighetsökning för tågen på sträckan från 80 till 200 km/tim. Vid samma plats byggs ett ca 1 kilometer gång- och cykelstråk längs sjön Skiren. Åtgärden utgör en del av utbyggnaden av dubbelspår på hela sträckan Hallsberg-Degerön.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-794		Negativt		Positivt		Olönsam - endast bedömd

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restidsuppföring	0		
Godstransporter	Transporttid, gods	0		
Persontransp.företag	Tågdrifts- och omkostnader totalt	0		
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerhet totalt	0		
Klimat	Klimat effekter totalt	0		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Externa effekter, tåg och övrigt	0		
SamEk Inv.	Annuitetsberäknad kostnad	-794		
Nettonuvärde		-794		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-	Informationsvärde NNK =	Ej relevant	
		NNK-i _{KA} *=	-	
		NNK-idu=	-	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten bedöms som försumbar.
	Hälsa	Negativt		Bullret från tågtrafiken bedöms öka till följd av åtgärden.
	Landskap	Negativt		Ökade barriäreffekter och landskapsintrång från järnvägen.
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Restidsvinst från den ökade kapaciteten med dubbelspår samt hastighetsökningen för tåg.
	Godstransporter	Positivt		Restidsvinst från den ökade kapaciteten med dubbelspår samt hastighetsökningen för tåg.
	Persontransportföretag	Försumbart		Effekten för persontransportföretag bedöms som försumbar.
	Trafiksäkerhet	Positivt		En plankorsning tas bort längs sträckan.
	Övrigt	Försumbart		En plankorsning tas bort längs sträckan vilket innebär inbesparade drift- och underhållskostnader.
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Förbättrad restid för godstransporter står mot ökat landskapsintrång och ökat buller från tågtrafiken.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelingsanalys - sammanfattning

Fördelingsaspekt	Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelingsaspekt
Störst nytta/fördel	Neutralt	Nationellt	Örebro och Östergötland	Neutralt	Godstransporter	Annan: Färdiga industriprodukter	Gods-järnväg	Personer mellan 18 och 65 år	Neutralt
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Örebro och Östergötland	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelingsanalys

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	Inget bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
		Befolkning	Inget bidrag
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Ökat intrång i miljöerna kring befintligt spår ställs mot positiva trafikanteffekter för tågtrafiken och positiva effekter för godstrafiken på järnväg. Bidragen till hänsynsmålen har till stor del inte kunnat bedömas i aktuellt skede då miljökonsekvensbeskrivningen inte har tagits fram än.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Effekterna av dubbelspåret uppstår till stor del först när dubbelspår har byggts på hela sträckan Hallsberg-Degerön. Därför har ingen samhällsekonomisk kalkyl upprättats för denna deletapp och för den samhällsekonomiska lönsamheten hänvisas till den samlade effektbedömningen för hela sträckan. Förbättrade förutsättningar för tågresa innebär att åtgärden bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten även om viss negativ påverkan sker lokalt med ökade landskapsintrång och bullerpåverkan. Åtgärdens bidrag till den sociala hållbarheten bedöms positiv då tåg är ett färdmedel som de flesta grupper kan nyttja och en överflytt av resande från väg till järnväg bidrar till ett säkrare transportsystem.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

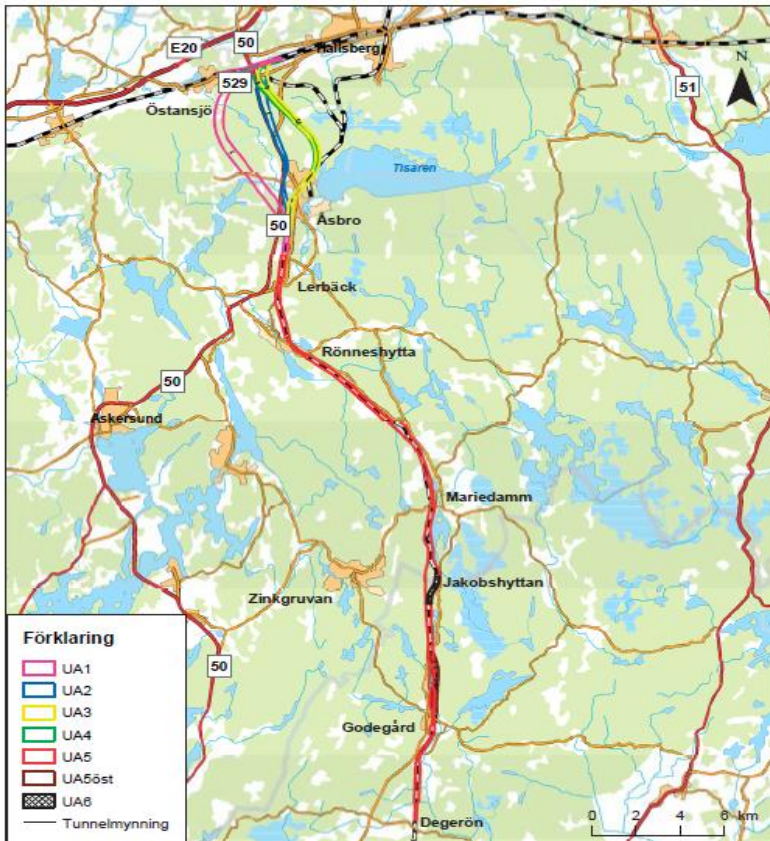
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	<i>Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår</i>	
Ärendenummer	<i>TRV 2015/2416</i>	
Objekt-id	<i>bvst030b</i>	
Sammanhang	<i>Ingår i stråk: Hallsberg - Degerön (var paket i den Nationella planen) samt del av utbyggnaden av Godsstråket genom Bergslagen, sträckan Hallsberg-Mjölby</i>	
Län	<i>Örebro</i>	
Koordinater startpunkt	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
Koordinater målpunkt	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	<i>Väg-/järnvägsplan - Inför val av lokaliseringsalternativ/Typfall 4</i>	
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	<i>Ej angett</i>	
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	<i>Ej angett</i>	
Betydande miljöpåverkan?	<i>Ja</i>	
Är MKB gjord?	<i>Arbete med att ta fram MKB har påbörjats</i>	
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	<i>Ej angett</i>	
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	<i>Ej angett</i>	
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	<i>Ej angett</i>	

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



1.3 Nuläge och brister

Enkelspårsträckan mellan Dunsjö-Jakobshyttan är en del av Godsstråket genom Bergslagen och majoriteten av trafiken på sträckan är godståg. Sträckan har i kapacitetsutredningen pekats ut som angelägen att åtgärda med hänsyn till bristande kapacitet.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Ej angett
Lokalisering av service och handel	Ej angett
Distansarbete	Ej angett
Resvanor och/eller godsflöden	Ej angett
Färdmedelsfördelning persontrafik	Ej angett
Färdmedelsfördelning godstrafik	Ej angett

Banlängd:	5 km
Banstandard:	Enkelspår, STH 80
Bantrafik:	Ej angett
Banflöde:	Ej angett

1.4 Fyrstegsanalys

För att klara kapacitetsproblemen och framtida trafikering samt uppfylla projektmålets funktionsmål krävs dubbelspår. Endast åtgärder enligt fyrstegsprincipens fjärde steg kan bidra till att uppnå projektmålen.

1.5 Syfte

Syftet med att denna SEB tas fram i detta skede är att uppdatera den befintliga SEB:en inför åtgärdsplaneringen. Syftet med åtgärden är att utöka möjligheten till miljövänliga transporter genom att öka kapaciteten och hastigheten på sträckan.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden omfattar utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning enligt järnvägsutredningens alternativ 5 öst. Standarden på befintlig sträcka förbättras genom att radier rätas ut vilket möjliggör en hastighetsökning för tågen på sträckan från 80 till 200 km/tim. Där järnvägen passerar Skeppsjön förläggs denna i tunnel genom berget vid sidan om sjön. En plankorsning tas bort vid Mariedamm. Vid samma plats byggs ett ca 1 kilometer gång- och cykelstråk längs sjön Skiren.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	En plankorsning tas bort vid Mariedamm, en ny gång- och cykelväg byggs längs en sträcka om ca 1 km utmed sjön Skiren.
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Utbyggnad till dubbelspår längs en sträcka om 5 km enligt järnvägsutredningens alternativ 5 öst. Tunnel genom berget vid sidan om Skeppsjön.

Banlängd:	5 km
Banstandard:	Dubbelspår, STH 200, lastprofil C
Bantrafik:	Sträckan dimensioneras för en kapacitet om 17 tåg/h/riktning
Banflöde:	Ej anggett

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	Bilaga_2_Dunsjö-Jakobshyttan_Fasts tälld_kalkylsamman ställning_20170213	572	2016-05-04	2016-04	Successiv kalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	Kandidat till Nationell åtgärdsplanering 2014-2025	560,0	560	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

I september 2010 beslutade Trafikverket att driva vidare delsträckan Åsbro-Degerön med järnvägsutredningens UA5 öst som grund för fortsatt planering. Delsträckan Hallsberg - Åsbro var, enligt Trafikverksbeslutet, "föremål för vidare studier". Vid tidpunkten fanns finansiering för delarna "mötesstation i Jakobshyttan" (3,5 km) och "dubbelspår på sträckan Stenkumla-Dunsjö" (12 km). Finansiering fanns inte för den sista delen av UA5 öst, dvs. "Dunsjö-Jakobshyttan" och "Jakobshyttan-Degerön" (totalt 16 km). I och med den nationella planen för åren 2014-2025 finns finansiering för hela sträckan Dunsjö-Degerön. Under år 2016 påbörjades arbetet med att ta fram en järnvägsplan för sträckan Dunsjö-Jakobshyttan vilket kommer att pågå 2016-2017. Byggstart är planerad till 2020.

1.9 Relation till andra åtgärder

Åtgärden utgör en av tre etapper som innebär utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan mellan Hallsberg och Degerön. Andra etapper är "Godsstråket Hallsberg-Åsbro, dubbelspår" samt "Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår - deletapp Jakobshyttan-Degerön".

1.10 Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Ej angett	
Avvikelse från prognos persontrafik	Ej angett	
Prognosverktyg - persontrafik	Ej angett	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ej angett	
Avvikelse från prognos godstrafik	Ej angett	
Prognosverktyg - godstrafik	Ej angett	
Befolkningsscenario	Ej angett	
Ekonomiskt scenario	Ej angett	
Näringslivsscenario	Ej angett	
Övrig scenarionformation	Ej angett	
Trafikering - kollektivtrafik	Ej angett	
Trafikering - gods	Ej angett	
Infrastrukturnät	Ej angett	
ASEK-version	Ej angett	
Avvikelse från ASEK	Ej angett	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	Ej angett	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	Ej angett	
Öppningsår	Ej angett	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	Ej angett	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	Ej angett	
Kalkylperiod från startår för effekter	Ej angett	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Ej angett
		Ej angett

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej angett

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]		
	Huvudscenario	Referensscenario:

Kommentar till tabell 2.2:

Ej angett

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej angett		Uppräkning med faktor 1,3		Ej angett	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	560		Ej angett		728		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		794		0		1033		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonom-isk invest-erings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Netto-nuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys	Successiv kalkyl 50 %	794	-794	-	-

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

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska 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.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömning görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

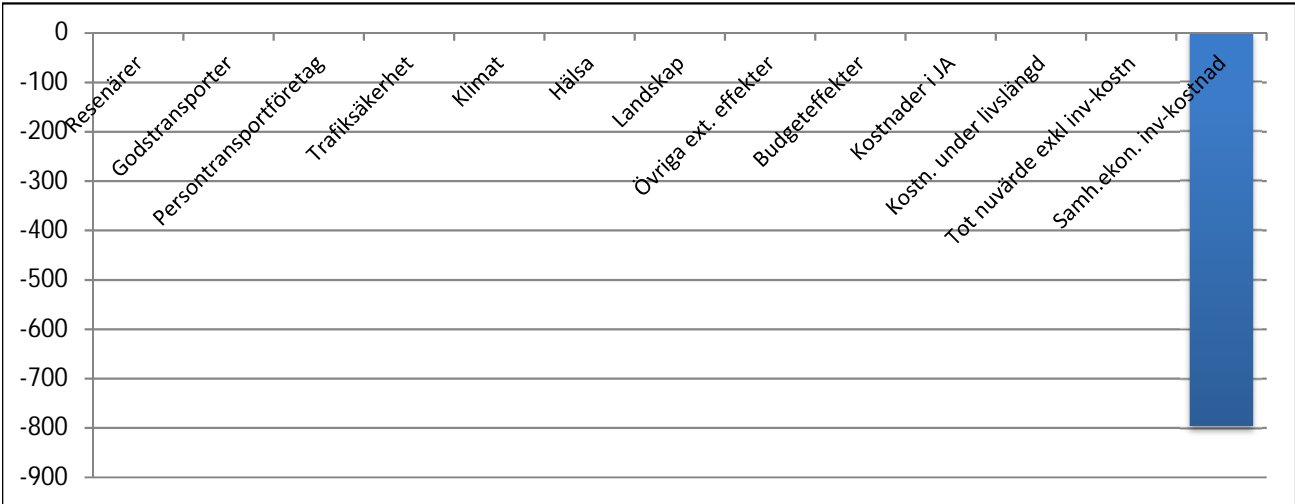
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt		Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg
				2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	GODS- TRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	PERSONTRANSPORT- FÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>

EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>	
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>	
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>	
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>	
BUDGET-EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>		
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	<i>Drift och Underhåll</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>	
	<i>Reinvestering</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>		<i>Ej angett</i>	
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
MINUS SAMMHÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD		<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>mnkr/ år</i>	<i>Ej beräknat</i>		-794	<i>Ej angett</i>	
NETTONUVÄRDE								-794	

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

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	Ej angett

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning			Ex på årlig effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Bedömt av
				2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - total	Hastighetsökningen för tåg längs sträckan och utbyggnaden till dubbelspår ger restidsvinster för resenärer.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
		Restids-osäkerhet	Dubbelspår ger färre möten och högre punktlighet.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	GODS-TRANSPORTER	Restid - total	Hastighetsökningen för tåg längs sträckan och utbyggnaden till dubbelspår ger restidsvinster för godstransporter.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
		Restids-osäkerhet	Dubbelspår ger färre möten och högre punktlighet.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följdeffekter för samhället)	PERSONTRANS-PORTFÖRETAG	Biljettintäkter	Stärkt kapacitet ger förutsättning för ökade biljettintäkter men effekten bedöms som försumbar.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet- totalt	En plankorsning tas bort längs sträckan.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Effekten bedöms som försumbar.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Ökad trafik och högre hastigheter ger ökade bullernivåer orsakade av tågtrafiken. I detta skede har det ännu inte utretts hur omfattande bullerpåverkan blir samt eventuella bullerdämpande åtgärder. Det bedöms dock att bullret från tågtrafiken kommer att öka till följd av åtgärden.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Då dubbelspår byggs ut längs sträckan ökar järnvägens visuella påverkan på landskapet och ger ett ökat intrång.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
Forn- och kulturlämningar	Åtgärden innebär ett visst intrång i område med värde för kulturmiljön (Dammen).	Ej angett	Ej angett	Negativt	Upprättar en			
Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Barriäreffekten ökar något för den övriga trafiken då dubbelspår byggs ut på sträckan, effekten bedöms dock som försumbar då utbyggnaden sker i befintlig sträckning.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Upprättar en			
Barriäreffekter – djurliv	Då dubbelspår byggs ut längs sträckan och hastigheten höjs ökar järnvägens barriäreffekt för djurlivet.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Upprättar en			

ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Totalt	<i>Inga övriga externa effekter har identifierats.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ingen effekt</i>	Försumbart	<i>Upprättar en</i>
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Inga inbesparade kostnader i JA har identifierats.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ingen effekt</i>		<i>Upprättar en</i>
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	<i>En plankorsning tas bort längs sträckan vilket innebär inbesparade drift- och underhållskostnader. Samtidigt ger det utbyggda spåret ökade drift- och underhållskostnader. Sammantaget bedöms effekten som försumbar.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart		<i>Upprättar en</i>

Motivering:

Ej angett

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej angett</i>

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
<i>Negativt</i>		<i>Positivt</i>		<i>Positiv (liten)</i>		<i>Positivt</i>
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						<i>Upprättaren</i>

Motivering:

Förbättrad restid godstransporter står mot negativ påverkan på miljön i form av ökat landskapsintrång och ökat buller från tågtrafiken. Sammantaget bedöms effekterna vara positiva.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad.	560
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade	
Aktuell NNK-i	-
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Ej bedömt
Motivering	Ej angett
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	Ej relevant
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	Ej relevant
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	-

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam - endast bedömd
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Åtgärden utgör en deletapp av utbyggnaden av dubbelspår på hela sträckan Hallsberg-Degerön och bör ses i sammanhang med hela utbyggnaden. Effekterna av dubbelspåret uppstår först när hela sträckan har byggts ut och därför har ingen samhällsekonomisk kalkyl upprättats för denna deletapp. Troligtvis är deletappen olönsam då effekterna till stor del har bedömts som försumbara, de positiva effekterna för godstrafiken bedöms inte leda till att etappen kan betraktas som en lönsam åtgärd. För bedömning av dubbelspårets samhällsekonomiska lönsamhet hänvisas även till den samlade effektbedömningen för hela sträckan Hallsberg-Degerön.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ungefär lika stor andel kvinnor som män åker tåg.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Nationellt	Regionalt	Neutralt	Nationell godstrafik gynnas i första hand av åtgärden, i andra hand gynnas persontrafiken med kortare restider och ökad punktlighet (dock endast 16 tåg/dygn), med möjlighet till en utökad trafikering framöver (ingår inte i kalkylen)	Upprättaren
Län	Örebro och Östergötland	Neutralt	Örebro och Östergötland	Med åtgärden finns potential för ökad godstrafikering på järnväg genom Örebro och Östergötlands län. Å andra sidan kommer mer mark att tas i anspråk för ett ytterligare spår.	Upprättaren

Kommun	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Nyttan tillfaller flera kommuner och främst de intilliggande, det är svårt att rangordna vilken kommun som får störst nytta.</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Godstransporter</i>	<i>Resenärer</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden är i första hand en godsåtgärd men den ger även positiva effekter för persontrafiken</i>	<i>Upprättaren</i>
Näringsgren	<i>Annan: Färdiga industriprodukter</i>	<i>Rundvirke till pappersmassa, stål, pappersprodukter</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Styckegodshandlingen på järnväg kommer inte att påverkas nämnvärt av åtgärden. Den påverkas dock inte negativt. Åtgärden bidrar med kortare transporttider samt med signifikant minskade transportkostnader. Kanske kan järnvägstransporterna även plocka marknadsandelar från flygfrakten?</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikslag	<i>Gods-järnväg</i>	<i>Spår</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bidrar till ökad spårkapacitet.</i>	<i>Upprättaren</i>
Åldersgrupp	<i>Personer mellan 18 och 65 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bedöms främst gynna vuxna personer.</i>	<i>Upprättaren</i>
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Upprättaren</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
------------------	------------------

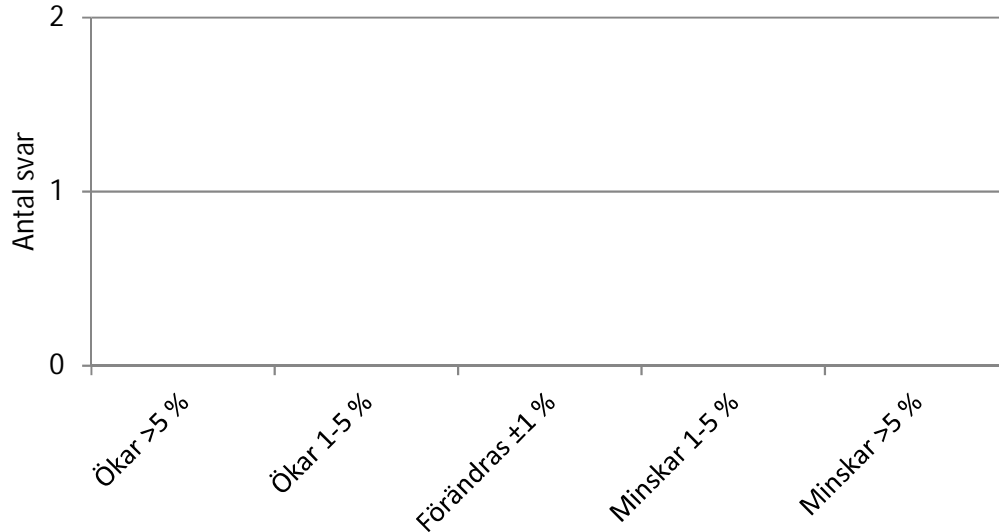
3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	<i>Ja</i>
------------------------	-----------

Tabell 3.2 Resultat från den företagsekonomiska konsekvensbeskrivningen (FKB)

Typ av FKB	<i>Ej angett</i>
Utpekat godskritiskt nod/stråk	<i>Ej angett</i>
Antal beskrivna transportkedjor	<i>Ej angett</i>
Berörda branscher	<i>Ej angett</i>
Intervjuade företag	<i>Ej angett</i>
Spridning av berörda företag	<i>Ej angett</i>
Övervägande riktning på bedömning av företagens kostnader	<i>Ej angett</i>
Storlek på kostnadspåverkan	<i>Ej angett</i>
Största kostnadsposter som påverkas	<i>Ej angett</i>

3.3.1 Diagram med bedömd påverkan på företagens totala transport- och logistikkostnader



Kommentar:

År 2013 gjordes en fullständig fkb för hela sträckan Hallsberg-Degerön. I detta skede har det bedömts att denna fortfarande är relevant och ingen ny fkb har därför upprättats. Se referens 3 under flik 5.

4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Olönsam - endast bedömd

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	Åtgärden bidrar till att miljökvalitetsmålet, begränsad klimatpåverkan nås i och med att förutsättningarna för tågresande förbättras. Viss negativ påverkan sker lokalt i form av ökade landskapsintrång och ökade bullernivåer.	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprätats för åtgärden då denna utgör en deletapp av dubbelspårsutbyggnaden på hela sträckan Hallsberg-Degerön och bör ses i sammanhang med hela utbyggnaden. Effekterna av dubbelspåret uppstår först när hela sträckan har byggts ut. För bedömning av dubbelspårs samhällsekonomiska lönsamhet hänvisas till den samlade effektbedömningen för hela sträckan Hallsberg-Degerön.	Upprättaren
	Social hållbarhet	Åtgärden bidrar till att skapa ett säkrare transportsystem då förutsättningarna för att resa med tåg förbättras och en plankorsning tas bort.	Upprättaren

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden skapar förutsättningar för miljövänliga transporter på järnväg och bidrar därmed positivt till ekologisk hållbarhet. För åtgärdens samhällsekonomiska hållbarhet hänvisas till den samlade effektbedömningen för dubbelspårsutbyggnaden på den övergripande sträckan Hallsberg-Degerön. Den sociala hållbarheten anses gynnas då åtgärden bidrar positivt till trafiksäkerheten.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att "inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen "försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "inget bidrag" en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och koncensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p>

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Kapacitetsförstärkningen leder till ökad punktlighet för de persontåg som trafikerar banan vilket ökar tillförlitligheten.	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Restidsvinsten till följd av kapacitetsförstärkningen och hastighetsökningen bedöms bidra till ökad bekvämlighet.	Upprättaren

Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Kapacitetsförstärkningen och hastighetsökningen leder till ökad leveranssäkerhet och därmed ökad tillförlitlighet.	Upprättaren
	Kvalitet	Positivt bidrag: Kapacitetsförstärkningen och hastighetsökningen bidrar till ökad punktlighet vilket ökar kvaliteten för näringslivets transporter.	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden ökar punktligheten för de persontåg som trafikerar banan och gynnar därmed pendling.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad tillgänglighet till storstad.	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad tillgänglighet till interregionala resmål.	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad jämställdhet.	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka påverkansmöjligheten.	Upprättaren
Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade.	Upprättaren
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: Åtgärden bedöms inte påverka barns möjlighet att gå eller cykla på egen hand.	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad andel gång- och cykelresor.	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad andel kollektivtrafik.	Upprättaren

Hänsynsmål ²			
<p>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.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p>Positivt bidrag: Åtgärden syftar till att stärka kapaciteten, hastigheten och robustheten på sträckan vilket främjar såväl person- som godstransporter på järnväg och bidrar till att minska mängden personbils- och lastbilstrafik.</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Negativt bidrag: Åtgärden innebär att hastigheten höjs på sträckan vilket ger en ökad energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Åtgärden innebär att anläggningsmassan ökar vilket leder till ökat drift och underhåll.</p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Människors hälsa</p>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Inget bidrag: Ökad trafik och högre hastigheter ger ökade bullernivåer. Dock är det i detta skede inte känt om antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden påverkas då ingen miljökonsekvensbeskrivning har upprättats än.</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Inget bidrag: Ökad trafik och högre hastigheter ger ökade bullernivåer. Dock är det i detta skede inte känt om antalet personer exponerade för höga bullernivåer påverkas då ingen miljökonsekvensbeskrivning har upprättats än.</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Inget bidrag: Bansträckan går i huvudsak längs redan bullerexponerade områden (längs befintlig bana) och där ny sträckning föreslås bor förhållandevis få personer</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.</p>	<p>Upprättaren</p>

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad möjlighet för dessa grupper att på egen hand ta sig till sina mål.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad tillgänglighet till utbud och aktiviteter.	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Åtgärden syftar till att stärka kapaciteten, hastigheten och robustheten på sträckan vilket främjar såväl person- som godstransporter på järnväg.	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Åtgärden berör ingen ort med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer eller ort där övre utvärderingströskeln överskrids.	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte antalet personer exponerade för halter över MKN.	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren

	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Järnvägen berör Mariedamm som är ett område med mycket högt värde för kulturmiljön. Det är i detta skede inte känt hur omfattande påverkan blir men det kan innebära att landskapsbilden vid Mariedamm påverkas negativt.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för mortalitet	<i>Negativt bidrag: Åtgärden möjliggör för fler tåg längs sträckan vilket bedöms bidra till ökad mortalitet.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Det tillkommande spåret innebär att järnvägens barriärverkan stärks något.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Åtgärden görs till störst del längs befintlig bana och bedöms inte ha någon betydelse för störning.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden görs längs befintlig bana och bedöms inte ha någon betydelse för den biologiska mångfalden.</i>	<i>Upprättaren</i>

	Forn- och kultur lämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Negativt bidrag: Järnvägen berör Mariedamm som är ett område med mycket högt värde för kulturmiljön enligt kulturmiljöanalysen från järnvägsutredningen.	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: Åtgärden görs till störst del längs befintlig bana och bedöms inte leda till strukturomvandling.	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren
		Betydelse för utradering	Inget bidrag: Har ej utretts i detta skede då ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram än.	Upprättaren
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: En plankorsning tas bort och åtgärden främjar överflytt av resande från väg till järnväg. Detta främjar trafiksäkerheten och bedöms leda till färre antal döda och allvarligt skadade.	Upprättaren

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

¹ Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

² Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

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

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor). Effekten år 2040 avser Plankorsningar (förändring av olyckor till följd av specifika åtgärder i korsning väg-järnväg) och plankorsningsandelen av Externa effekter, tågtrafik (förändring av olyckor vid plankorsningar längs linjen). För andelen övriga olyckor (längs linjen) i Externa effekter, tågtrafik samt Externa effekter, övrig trafik (förändring av olyckor på väg) saknas underlag för beräkning av förändring av statistiskt förväntat antal dödade.	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor). Effekten år 2040 avser Plankorsningar (förändring av olyckor till följd av specifika åtgärder i korsning väg-järnväg) och plankorsningsandelen av Externa effekter, tågtrafik (förändring av olyckor vid plankorsningar längs linjen). För andelen övriga olyckor (längs linjen) i Externa effekter, tågtrafik samt Externa effekter, övrig trafik (förändring av olyckor på väg) saknas underlag för beräkning av förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade.	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett
Restid	Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett
CO2	Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej angett

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Ej angett	Ej angett	Ej bedömt	Ej angett

4.5 Målkonflikter

Ökat intrång i miljöerna kring befintligt spår ställs mot positiva trafikanteffekter för tågtrafiken och positiva effekter för godstrafiken på järnväg. Bidragen till hänsynsmålen har till stor del inte kunnat bedömas i aktuellt skede då miljökonsekvensbeskrivningen inte har tagits fram än.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggnad, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	7286,00	16,70	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-10-31
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	62,00	0,10	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-10-31
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	-	-	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Ingen kalkyl gjord

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2017-01-12; Rikard Fogelholm, COWI

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

2016-10-25: Matilda Lindkvist, trafikanalytiker, Trafikverket; Charlotte Bäckstrand, samhällsplanerare, Trafikverket; Heléne Bermell, strategisk planerare, Trafikverket; Rickard Karlsson, åtgärdsplanerare, Trafikverket; Britt Lisra, utredare trafiksäkerhet; Mikael Alm, utredare miljö.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-01

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Matilda Lindkvist, Trafikverket, 010-123 71 21

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-02-27; Emma Rosklint, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-02-27; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-03-10; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-03-12; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

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

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Trafikverket m.fl., 2017-02-20. Dunsjö_Jakobshyttan_Fastställd_kalkylsammanställning_20170213

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Sandra Schlee, 2016-10-31.

Bilaga_3a_resultat_klimatkalkyl_bvst030b_dunsjo_jakobshyttan_pdf_161031.

Bilaga_3b_indata_klimatkalkyl_bvst030b_dunsjo_jakobshyttan_xls_161031.

Bilaga 4: Barsekkalkyl

Ingen kalkyl gjord.

Bilaga 5: Arbets-PM Barsek

Ingen kalkyl gjord

Bilaga 6: Indexomräkning och kapitalisering av investeringskostnad

Rikard Fogelholm, 2017-02-20. indexomr_kapitalisering_invkostnad_dun_jho.xlsx

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

MKB har ej upprättats ännu.

Referens 2: Järnvägsutredning

Banverket, 2006-10. Järnvägsutredning Hallsberg-Degerön. Tillgänglig:

<http://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/projekt-i-orebros-lan/hallsberg-degeron/dokument-for-hallsberg-degeron/>

Referens 3: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning Hallsberg-Degerön

Trafikverket, 2013-03-20. fkb_bvst030_hallsberg_degeron_dubbelspar_130320.

Referens 4: Samlad effektbedömning för Dunsjö-Jakobshyttan_Degerön, daterad 2013-12-13

Andreas Asp, Johanna Farelus, 2013-06-04. bvst030b_dunsjo_jakobshyttan_degeron_seb_131213_g

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering
-------------	----------