

Tomteboda bangård, XST302

källan av bilden: Tomteboda bangård, framtida användning och utformning, Trafikverket (2013)



1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Även med kapacitetshöjande åtgärder för omloppsnära tjänster (som furnering vilket innefattar tjänster kopplade till ombordservice, t ex städning och matförsörjning) vid Hagalund i Solna och C-gruppen vid Stockholm Central kommer det bli kapacitetsbrist efter år 2030. Detta innebär att antalet persontåg med tågvändning i Stockholm inte kan öka. Tomteboda är idag inte signalreglerat och det tar lång tid att ta sig genom bangården då växlar måste läggas om manuellt och i samråd med andra rörelser på bangården. Detta innebär att kapaciteteten på tillfartsspåren till Tomteboda (från både Ostkustbanan och Mäljarbanan) är begränsad under persontrafikens högtrafiktid. Detta minskar bangårdens användbarhet. Området innehåller mycket förorenad mark.

Åtgärdens syfte: Åtgärden ger utökade möjligheter till furnering m.m., vilket gör det möjligt för persontrafiken kan öka i omfattning även efter 2030. Genom att signalreglera ankomst- och avgångsspår samt genomfartsspår förbättras tillgängligheten till Tomteboda (tåg kan angöra även under högtrafiktiden). Även säkerheten och arbetsmiljön förbättras. SEBen görs inom in i ramen för trafikverkets åtgärdsplanering 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 799 mnkr i prisnivå 2015-06.

Bangården utformas med ankomst- och avgångsspår, en rangeranläggning med 8 riktningsspår, vall utdragsspår samt nytt rangerställverk, spår och plattformar för furnering och omloppsnära tjänster, lokuppställning samt ett förbigångsspår (spår M). Samtliga spår byts och förorenad mark tas om hand. Bangården förses med ett nytt signalställverk

Åtgärden innebär en heltäckande provtagning av de massor som kommer att omfattas av markarbeten. I utformningsförslagen på kort och lång sikt för Tomteboda bangård har en bortschaktning av delar av marköverbyggnaden ned till ca 0,5 m meters djup och för spår M ned till 1,5 m djup antagits.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-1114		Positivt		Positivt		Bedömning ej möjlig

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	Ej angett	0		
Godstransporter	Ej angett	0		
Persontransp.företag	Ej angett	0		
Trafiksäkerhet	Ej angett	0		
Klimat	Ej angett	0		
Hälsa	Ej angett	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Ej angett	0		
SamEk Inv.	Ej angett	-1 114		
Nettonuvärde		-1 114		
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	Positivt	Positivt	Möjlighet till överflyttning från väg till järnväg
	Hälsa	Positivt		Förbättrad luftkvalitet till följd av överflyttning från väg till järnväg
	Landskap	Ingen effekt		Åtgärder görs inom befintlig bangård
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Förbättrad standard på Tomtebodas minskar risken för förseningar och möjliggör utökad trafik.
	Godstransporter	Positivt		Ökar tillgängligheten till bangården, särskilt under persontrafikens högtrafik.
	Persontransportföretag	Positivt		Lägre trafikeringkostnader
	Trafiksäkerhet	Positivt		Signalreglering ger ökad säkerhet på bangården och ökad kollektivtrafikandel vilket bör ha positiva trafiksäkerhetseffekter
	Övrigt	Positivt		Reinvesteringar ger lägre framtida underhållskostnad.
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Åtgärden möjliggör fler persontåg även efter 2030, detta kommer ta sig uttryck i högre turtäthet och därigenom bättre tillgänglighet.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafi-kanter, trans-porter, externt berörda	Närings-gren	Trafikslag	Ålders-grupp	Åtgärds-specifik för-delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Nationellt	Stockholm	Stockholm	Resenärer	Annan: Depå-verksamhet	Spår	Vuxna: 18-65 år	Neutralt
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

4. Transportpolitisk målanalys	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	Inget bidrag
			Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
			Interregionalt	Positivt bidrag
		Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
			Lika möjlighet	Inget bidrag
		Funktionshinder	Kollektivtrafiken	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
Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag			
Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag			
Hälsa	Människors hälsa		Positivt	
	Befolkning		Inget bidrag	
	Luft		Positivt	
	Vatten		Inget bidrag	
	Mark		Positivt	
	Materiella tillgångar		Bedöms inte fn	
Landskap	Landskap		Inget bidrag	
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv		Inget bidrag	
	Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse		Inget bidrag	
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade		Positivt bidrag	

Målkonflikter

Inga målkonflikter har identifierats

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

En ökning av persontrafiken till/från Stockholm kräver tillgång till anläggningar för korttidsuppställning, furnering, städning etc. Utbyggnaden av Tomtebodas bangård ger möjlighet till trafikökningar även efter år 2030. Behovet uppkommer i samband med utbyggnad av infrastrukturprojekt som t.ex. Ostlänken. För godstrafiken innebär åtgärderna främst ökad tillgänglighet till bangården under persontrafikens högtrafiktid, vilket kan bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Tomtebodabangård	
Ärendenummer	TRV 2016/43164	
Objekt-id	XST302	
Sammanhang	Ej angett	
Län	Ej angett	
Koordinater startpunkt	Ej angett	Ej angett
Koordinater målpunkt	Ej angett	Ej angett

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Fördjupad idéstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ej angett
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Ej angett
Betydande miljöpåverkan?	Ej angett
Är MKB gjord?	Ej angett
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Ej angett
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Ej angett
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Ej angett

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

Ej angett

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

Banlängd:	<i>Ej angett</i>
Banstandard:	<i>Ej angett</i>
Bantrafik:	<i>Ej angett</i>
Banflöde:	<i>Ej angett</i>

Annan anläggning: dimension	<i>Ej angett</i>
Annan anläggning: standard	<i>Ej angett</i>
Annan anläggning: trafik	<i>Ej angett</i>

1.4 Fyrstegsanalys

Ej angett

1.5 Syfte

Ej angett

1.6 Förslag till åtgärd/er

Ej angett

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ej angett</i>
Banlängd:	<i>Ej angett</i>
Banstandard:	<i>Ej angett</i>
Bantrafik:	<i>Ej angett</i>
Banflöde:	<i>Ej angett</i>
Annan anläggning: dimension	<i>Ej angett</i>
Annan anläggning: standard	<i>Ej angett</i>
Annan anläggning: trafik	<i>Ej angett</i>
Annan anläggning: övrigt	<i>Ej angett</i>

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	<i>Grov kostnadsbedömning - Tomtebodas bangård</i>	772	2013-04-17	2013-04	GKI

Tabell 1.4 Åtgärds-kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	<i>Kandidat till Nationell plan 2018-2029</i>	799,0	799	2015-06	GKI

1.8 Planeringsläge

Ej angett

1.9 Relation till andra åtgärder

Ej angett

1.10 Övrigt

GKI är framtagen i samband med idéstudien och identifierar en förlängning av spår 44 som nödvändig för att möjliggöra rangering om Ostkustbanan byggs ut till 6-spår. Eftersom 6-spår på Ostkustbanan inte ingår i basprognosen för 2040 har effekter av förlängning av spår 44 inte inkluderats i SEB. Däremot ingår alltså denna åtgärd i GKI.

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	<i>Ej angett</i>	
Avvikelse från prognos persontrafik	<i>Ej angett</i>	
Prognosverktyg - persontrafik	<i>Ej angett</i>	
Prognos godstrafik - huvudanalys	<i>Ej angett</i>	
Avvikelse från prognos godstrafik	<i>Ej angett</i>	
Prognosverktyg - godstrafik	<i>Ej angett</i>	
Befolkningsscenario	<i>Ej angett</i>	
Ekonomiskt scenario	<i>Ej angett</i>	
Näringslivsscenario	<i>Ej angett</i>	
Övrig scenarionformation	<i>Ej angett</i>	
Trafikering - kollektivtrafik	<i>Ej angett</i>	
Trafikering - gods	<i>Ej angett</i>	
Infrastrukturnät	<i>Ej angett</i>	
ASEK-version	<i>Ej angett</i>	
Avvikelse från ASEK	<i>Ej angett</i>	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	<i>Ej angett</i>	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	<i>Ej angett</i>	
Öppningsår	<i>Ej angett</i>	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	<i>Ej angett</i>	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	<i>Ej angett</i>	
Kalkylperiod från startår för effekter	40	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	<i>Ej angett</i>
		<i>Ej angett</i>

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej angett

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

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	<i>GKI</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>	
Basår för penningvärde	<i>2015-06</i>	<i>2014-medel</i>	<i>Ej angett</i>	<i>2014-medel</i>	<i>2015-06</i>	<i>2014-medel</i>	<i>Ej angett</i>	<i>2014-medel</i>
Nominell åtgärds kostnad	799		<i>Ej angett</i>		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		1114		0		0		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu ***
Huvudanalys		GKI	1 114	-1 114	-	-
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Ej angett	0	0	-	-
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	GKI	1 114	Ej beräknat	Ej beräknat	Ej beräknat
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	GKI	1 114	Ej beräknat	Ej beräknat	Ej beräknat
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	GKI	1 114	Ej beräknat	Ej beräknat	Ej beräknat
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	GKI	1 114	Ej beräknat	Ej beräknat	Ej beräknat

* 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 bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

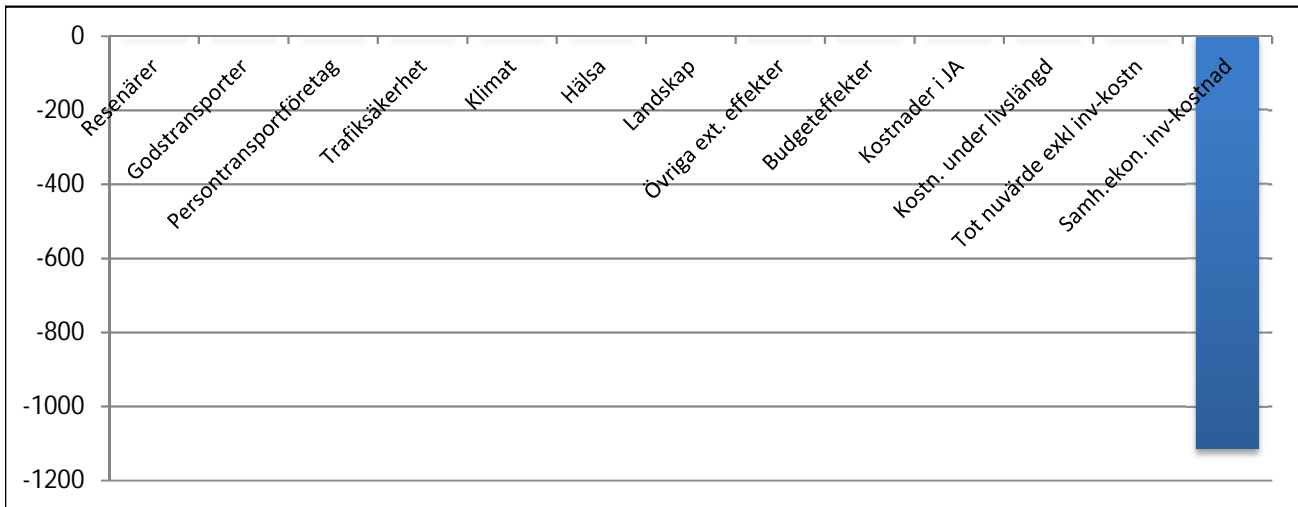
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat		Ej angett
	GODS- TRANSPORTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat		Ej angett
	PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0
KLIMAT		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat		Ej angett
		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat		Ej angett
		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat		Ej angett
Ej angett		Partiklar	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett		
ÖVRIGA EXTERNNA EFFEKTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett	

BUDGET-EFFEKTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
Totalt nuvärde exkl investerings-kostnad	Totalt nuvärde exkl investerings-kostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD		Ej angett	Ej angett	mnkr/ år	Ej beräknat	-1 114	Ej angett
NETTONUVÄRDE						-1 114	

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	Samman- vägd bedömning	Bedömt av	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Tillgänglig- het-utökad trafik	Åtgärden möjliggör utökad trafik vilket är positivt för tillgängligheten.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
		Tillgänglig- het - förseningar	Åtgärden innebär kortare tomkörningssträckor för trafiken i framtiden vilket minskar risken för förseningar.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	GODSTRANSPORTER	Restider gods	Snabbare växling på tomteboda ger kortare restiderna för tåg i relationen mälardalbanan- ostkustbanan	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
		Restids- osäkerhet	Bättre uppställningsmöjligheter i anslutning till Stockholms central ökar möjligheterna för godstågen att passera Stockholms central vid trafikstörningar	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG	Trafikeringskos- tnad	Minskade tomkörningssträckor till och från uppställningsspår minskar trafikeringskostnaderna	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafik- säkerhet-totalt	Möjligheten att utöka trafiken innebär en överflyttning till järnväg och därigenom positiva trafiksäkerhetseffekter	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
KLIMAT		CO2- ekvivalenter	Möjligheten att utöka trafiken innebär en trolig överflyttning till järnväg och därigenom positiva effekter på koldioxidutsläppen	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följefekter för samhället)	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Det är trafiken på huvudspåret som står för de höga bullernivåerna varför enbart den maximala bullernivån är intressant för bangården. Den stora förändringen som utformningsförslaget innebär är att persontågstrafiken kommer att öka. Det kommer dock inte att påverka de maximala ljudnivåerna utan enbart de ekvivalenta.	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Positivt	Upprättar en
		Mark - förorenade områden	I UA ingår hantering av förorenad mark. Det är dock osäkert hur detta komma påverka människors hälsa och växt- och djurlivet.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättar en
		Luft-föroreningar	Åtgärden gör en överflyttning av resor från väg till järnväg trolig vilket leder till minskade utsläpp av luftföroreningar.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	LANDSKAP	Landskap	Kunskap saknas om skyddsvärda om objekt för kultur- och naturmiljön. Åtgärderna görs inom befintlig bangård och påverkar inte landskapet	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Ingen effekt	Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Slitage järnväg	Den utökade trafiken åtgärden möjliggör leder till ökat slitage på anläggningen	Ej angett	Ej angett	Negativt	Positivt	Upprättar en
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Reinvesteringen minskar framtida underhållskostnader	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en	

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)
Positivt		Positivt		Ej bedömt		Positivt
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Upprättaren

Motivering:

Ej angett

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	<i>Ej angett</i>
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad.	799
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):	<i>Ej bedömt</i>
Motivering	<i>Ej angett</i>
Sammanvägda ej prissatta effekter:	<i>Ej bedömt</i>
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	<i>Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade</i>
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	-

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	<i>Bedömning ej möjlig</i>
Slutlig sammanvägning bedömd av:	<i>Upprättaren</i>

Motivering:

Ej angett

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	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Nationellt	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Län	Stockholm	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Kommun	Stockholm	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Näringsgren	Annan: Depå-verksamhet	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Trafikslag	Spår	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Neutralt	Ej bedömt	Neutralt	Ej angett	Upprättaren

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej angett
-----------	-----------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför nyttor för näringslivets transporter. Nyttorna finns till största delen beskrivna i tabell 2.6a i de ej värderade effekterna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. En inledande FKB (se bilaga 6) har dock gjorts för objektet.

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

Bedömning ej möjlig

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	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
	Social hållbarhet	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ej angett

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

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.

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

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: minskning av avgångsförseningsrisk från Stockholm	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Bättre förutsättningar för renare/städade tåg	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Genom att signalreglera ankomst- och avgångsspår samt genomfartsspår förbättras tillförlitlighet av godstågtrafik via Tomteboda (tåg kan angöra även under högtrafiktiden). Även lättare för godståg att passera getingmidjan om tågen kan stå och vänta på en lucka vid Tomteboda istället för Rosersberg.	Upprättaren
	Kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka kvaliteten	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka pendling	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Åtgärden underlättar för en tät tidtabell till och från Stockholm samt möjliggör fler fjärr/interregionaltåg till Stockholm	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Underlättar för bättre/tätare tågtidtabell tack vare närmre till uppställningsspår och högre kapacitet för kringtjänster	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 påverka jämställdheten	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka påverkansmöjligheten	Upprättaren

<p>Funktionshindrade. <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i></p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade</i></p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Barn & unga. <i>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</i></p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka möjligheten att gå eller cykla till skolan på egen hand.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i></p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka de andelen kortväga gång och cykelresor</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för bekväma, tillförlitliga och täta resor kan ge ökat antal resenärer i kollektivtrafiken och på så sätt öka kollektivtrafikens marknadsandel.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
Hänsynsmål²			
<p>Klimat. <i>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.</i></p> <p><i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i></p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Föreslagna åtgärder kommer att förbättra möjligheterna till tätare tågtidtabell och därmed ökat kollektivtrafikresande. Dessutom kommer åtgärden (huvudsakligen signalreglering) möjliggöra smidigare godstågrörelse därmed minskad transporttid och åktidsosäkerhet.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden leder till smidigare växling på tomteboda vilket leder till färre start och stopp vilket minskar energiåtgången per fordonskilometer</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Anläggandet av åtgärden ger upphov till utsläpp av koldioxid.</i></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>	<p>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Åtgärden medför ej ökade bullernivåer. Potentiellt kan bullerstörning förekomma under byggtiden, men kunskap om detta saknas.	Upprättaren
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Åtgärden medför ej ökade bullernivåer. Potentiellt kan bullerstörning förekomma under byggtiden, men kunskap om detta saknas.	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Åtgärden medför ej ökade bullernivåer.	Upprättaren
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: En överföring av resande från bil till järnväg ökar den fysiska aktiviteten i transportsystemet.	Upprättaren
	<p>Befolkning</p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka barn, äldre och funktionshindrades möjlighet att på egen hand ta sig till sina målpunkter.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Ökade förutsättningar för en tätare tågtidtabell och utökad trafik ökar tillgängligheten med kollektivtrafik	Upprättaren
	<p>Luft</p>	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Fler tågavgångar kan ge minskad biltrafik.	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: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
	<p>Vatten</p>	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

	Mark	Betydelse för förorenade områden	Positivt bidrag: Åtgärden innehåller sanering av förorenad mark.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Ej angett
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Inget bidrag: Information om landskapsobjekt av natur- eller kulturhistoriska intresse. Landskapets visuella karaktär bedöms inte påverkas av åtgärden.	Upprättaren
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärden innebär inga ytterligare barriärer	Upprättaren
		Betydelse för störning	Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag: Kunskap saknas om livsmiljöer på banområdet. Åtgärden bedöms inte påverka förekomsten av livsmiljöer	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: åtgärden bedöms inte påverka betydelsen för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Upprättaren

	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas om skyddsvärda objekt med höga kulturvärden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Upprättaren saknar underlag för att göra bedömning</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas om skyddsvärda objekt med höga kulturvärden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas om skyddsvärda objekt med höga kulturvärden.</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Ökad kollektivtrafikandel minskar olyckorna. Dessutom ger signalreglering högre trafiksäkerhet för tågtrafiken.</i>	<i>Upprättaren</i>

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
		Ej angett		
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett
Ej angett	Ej angett	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

Inga målkonflikter har identifierats

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	12099,00	38,70	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-05-30
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	223,00	0,80	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-05-30
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	8920,00	32,00	

Kommentar:

Ej relevant

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:

Sida Jiang (WSP Analys och Strategi), 2016-05-30, Trafikkonsult och modellbyggare

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

Konsultens utkast till SEB har i oktober 2016 granskats av Stina Hedström, Sofia Lindblad, Kerstin Gustavsson, samtliga handläggare på Trafikverket region Stockholm. Regionens granskningssynpunkter har därefter inarbetats av WSP.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-14

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Stina Hedström Trafikverket, stina.hedstrom@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-05-16; Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-05-16; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-05-24; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-05-26; 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

Mia Forsberg WSP, 2013-04-17. Grov kostnadsbedömning - Tomteboda bangård

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Bilaga 3a, WSP Sida Jiang, resultat_klimatkalkyl_tomteboda bangård_160530

Bilaga 3b, WSP Sida Jiang, Indata_klimatkalkyl_tomteboda bangård_160530

Bilaga 4: Arbets PM

Anders Bondemark, 2016-05-31, Arbets PM - samlad effektbedömning Tomteboda bangård

Bilaga 5: Indexomräkning av kostnad

Trafikverket Indexomräkning av kostnad - Tomteboda bangård.

Bilaga 6: FKB

Calle Malmström, 2017-04-04, fkb_flik_0_flik_1_e18_tomteboda_bangård

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

Referens 2: Fördjupad idéstudie

Trafikverket, Oktober 2013. Tomteboda bangård, framtida användning och utformning.

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering