

Falköping-Sandhem-Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet, BVMA024

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Jönköpingsbanan är 112 km lång enkelspårig bandel med täta mötesstationer (totalt nio på sträckan Sandhem-Nässjö). Banan har god geometri och trafikeras främst av regionaltåg och godståg. Banan har relativt högt kapacitetsutnyttjande och inte fullt så konkurrenskraftiga restider som skulle vara möjligt.

Åtgärdens syfte: Åtgärden syftar till bättre restider, snabbare tågmöten och minskad störningskänslighet/ökad kapacitet.

Den samlade effektbedömningen tas fram med anledning reviderad anläggningskostnad och för att prövas som ett objekt i Nationell transportplan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 269,6 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden består i att bygga samtidig infart på nio befintliga mötesstationer, plankorsningsåtgärder och höja den största tillåtna hastigheten till 160 km/h. Samtidig infart innebär att båda tågen kan köra in på stationens samtidigt och därigenom slippa vänta så länge på att det andra tåget ska komma in på stationen och lämna utfarten fri. Åtgärdens restidsförbättring består av minskad kapacitetsbelastning genom samtidig infart, kortare tid för tågmöten och höjd hastighet.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

| | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|----|--|
| Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr | + | Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen | + | Övriga effekter som ej värderats i kalkylen | => | Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet |
| 1060 | | Försumbart | | Positivt | | Lönsam |

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 | Åktid: -183,4 ktim/år | 1 111 | | |
| Godstransporter | Tågdriftskostnader: -1,9 mnkr/år | 140 | | |
| Persontransp.företag | Tågdriftskostnader: -2,8 mnkr/år | 163 | | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: 0 DSS/år | 24 | | |
| Klimat | CO2-utsläpp: -0,561 kton/år | 28 | | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar | 0 | | |
| Landskap | Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnad: 0,3 mnkr/år | -35 | | |
| SamEk Inv. | Annuitetskostnad: 15,3 mnkr/år | -369 | | |
| Nettonuvärde | | 1 060 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK-i= | 2,87 | Informationsvärde NNK = | MELLAN NNK-i _{KA} *= 2,69 NNK-idu= 2,77 | |
| Effekter som inte har värderats i kalkylen | | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | | Bedömning | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning och bedömning |
| Miljö | Klimat | Försumbart | Försumbart | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Hälsa | Försumbart | | Förändrad bullermiljö |
| | Landskap | Försumbart | | Nya broar kan påverka landskapsbilden |
| Övrigt | Resenärer | Positivt | Positivt | Införande av styvtidtabell och GC-port |
| | Godstransporter | Försumbart | | Styv tidtabell kan ske på bekostnad av godset |
| | Persontransportföretag | Försumbart | | Störningar under byggskede |
| | Trafiksäkerhet | Positivt | | Förändrad trafiksäkerhet vid plankorsningar |
| | Övrigt | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde | | Positivt | | Förbättrad trafiksäkerhet vid plankorsningar |

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| För- delnings- aspekt | Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nter- nationellt | Län | Kommun | Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda | Närings- gren | Trafikslag | Ålders- grupp | Åtgärds- specifik för- delnings aspekt |
|---------------------------------|---|---|-----------|-----------|---|---------------|------------|-----------------|--|
| Störst nytta/ fördel | Neutralt | Regionalt | Jönköping | Jönköping | Resenärer | Neutralt | Spår | Vuxna: 18-65 år | Ej relevant |
| (störst) negativ nytta/ nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Gång | Neutralt | Ej relevant |

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

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 | Positivt bidrag |
| | | Interregionalt | Positivt bidrag |
| | Jämställdhet | Jämställdhet transport | Inget bidrag |
| | | Lika möjlighet | Inget bidrag |
| | Funktionshindre | Kollektivtrafknätet | Inget bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Positivt bidrag | |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Negativt bidrag | |
| | Kollektivtrafik, andel | Positivt bidrag | |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik | Positivt bidrag |
| | | Energi per fordonskilometer | Inget bidrag |
| | | Energi bygg, drift, underhåll | Positivt bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Positivt |
| | | Befolkning | Negativt |
| | | 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 |

4. Transportpolitisk målanalys

Målkonflikter

Tillgänglighet i konflikt med landskap. Det finns risk att högre hastigheter kan öka den biologiska mångfaldens mortalitet och barriäreffekt. Införande av styv tidtabell (avgångar vid fasta minuttal) är positivt för persontrafiken, men kan komma att ske på beskostnad av godstrafiken.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Positiv nettonuvärdeskvot och positiva ej prissatta effekter bedöms som samhällsekonomiskt hållbara. Kapacitetsåtgärder på Jönköpingsbanan ökar förutsättningar för spårbunden trafik och kan leda till överflyttning från vägtrafiken vilket är bra för miljön och klimatet.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

| | | |
|------------------------|--|---------|
| Åtgärdsnamn | Falköping-Sandhem-Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet | |
| Ärendenummer | TRV 2016/59617 | |
| Objekt-id | BVMA024 | |
| Sammanhang | Ej relevant | |
| Län | Jönköping | |
| Koordinater startpunkt | 414880 | 6452545 |
| Koordinater målpunkt | 481740 | 6390065 |

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

| | |
|--|---|
| Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen | Typfall 1 / Framtagning av förfrågningsunderlag pågår. |
| Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras | Ej relevant |
| Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning | Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, fastställd den 8 april 2014 |
| Betydande miljöpåverkan? | Nej |
| Är MKB gjord? | Nej |
| Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds? | Nej |
| Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet? | Ej relevant |
| Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet? | Ej relevant |

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

Ej angett

| | |
|--|---|
| Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder | <i>De berörda kommunerna längs järnvägssträckan från Falköping i norr till Nässjö i söder, har totalt cirka 200 000 invånare. Ungefär hälften av dem bor runt Jönköping. Pendlingsutbytet i relationerna Jönköping-Habo/Mullsjö och Jönköping-Nässjö är de högsta i Jönköpings län.</i> |
| Lokalisering av service och handel | <i>Kunskap saknas</i> |
| Distansarbete | <i>Ej relevant</i> |
| Resvanor och/eller godsflöden | <i>Banan fungerar som en sammanhållande länk mellan Södra och Västra Stambanan. Trafiken på Jönköpingsbanan är blandad med både pendlingstrafik, interregional trafik och godstrafik.</i> |
| Färdmedelsfördelning persontrafik | <i>Ungefär två tredjedelar av Jönköpingsborna i åldrarna 16–85 år använder bilen som huvudfärdmedel. Cirka 10 procent använder kollektivt och ungefär samma andel anger cykel. Drygt 10 procent går. (Referens 4 Resvanor i Jönköpings kommun 2014)</i> |
| Färdmedelsfördelning godstrafik | <i>Kunskap saknas</i> |

| | |
|---------------------|---|
| Banlängd: | <i>Falköping-Nässjö 112 km varav ca 86 km mellan Sandhem-Nässjö.</i> |
| Banstandard: | <i>Elektrifierat enkelspår med STH 90-160 km/h, mellan Sandhem-Nässjö finns många lokala nedsättningar. Enligt JNB 2016 är den skyltad medelhastigheten 131 km/h med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande och motsvarande hastigheter för Falköping-Sandhem är 158 km/h. Linjeklass E2, STAX 25 och STVM 6,4 för (2,3 och 4-axliga vagnar). Trafikledningssystem H. En mycket kurvig bandel.</i> |
| Bantrafik: | <i>Antal tåg per vmd 2014: Mellan Falköping och Jönköping 45 tåg per vardagsmedeldygn varav 8 är godståg och 36 persontåg. Mellan Jönköping och Nässjö går det 80 tåg per vardagsmedeldygn, varav 7 godståg och 79 persontåg. Källa: Stigfinnaren</i> |
| Banflöde: | <i>Kunskap om antal resenärer saknas och godstransporternas banflöde är konfidentiellt.</i> |

1.4 Fyrstegsanalys

Trafiken är idag tät vilket resulterar i många uppehåll på sträckan. Hastigheten på sträckan är relativt sätt låg i förhållande till den potential fordonen på sträckan har. En trimning av mötesstationerna och höjning av STH är därför relativt små åtgärder som ändå får stora positiva effekter.

1.5 Syfte

Öka kapaciteten och minska restiderna på Jönköpingsbana. Den samlade effektbedömningen tas fram med anledning av reviderad anläggningskostnad och för att det ska prövas som ett objekt i Nationell transportplan 2018-2029.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Bygga samtidig infart på totalt nio mötesstationer på sträckan Falköping-Sandhem - Nässjö samt uppgradera STH till 160 km/h (i så stor utsträckning som möjligt). Plankorsningsåtgärder.

| | |
|---|---|
| Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 3-åtgärder ingår? | <i>Samtidig infart (totalt nio) och höjd hastighet till STH 160. Ett tjugotal plankorsningar slopas (främst gångfällor) och en plankorsning får helbom.</i> |
| Vilka steg 4-åtgärder ingår? | <i>Nya planskildheter byggs på fyra mötesstationer.</i> |

| | |
|---------------------|--|
| Banlängd: | <i>Ej relevant</i> |
| Banstandard: | <i>Samtidig infart, införande av ATC2 och färre hastighetsnedsättningar.</i> |
| Bantrafik: | <i>Enligt basprognos 2040 ska det gå 19 godståg och 48 persontåg mellan Falköping och Jönköping. Mellan Jönköping och Nässjö förväntas det gå 14 godståg och 76 persontåg.</i> |
| Banflöde: | <i>Basprognosen för 2040, Falköping-Jönköping: 1,27 miljoner resenärer/år och 4,1 Mnton/år samt Jönköping-Nässjö 1,95 miljoner resenärer/år och 1,6 Mnton/år</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 | Fastställd kalkylsammanställning BVMA024 | 258 | 2016-12-12, rev 2018-02-16 | 2012-06 | "Successiv kalkyl 50 %" |

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 | Kandidat till Nationell transportplan 2014-2025, prövas även i Nationell transportplan 2018-2029. | 269,6 | 270 | 2015-06 | Prisnivåomräkning (index bana) av "Successiv kalkyl 50 %" framtagen i samband med Nationell åtgärdsplanering 2018-2029. |

1.8 Planeringsläge

Förstudie avslutad

1.9 Relation till andra åtgärder

Inför Nationell transportplan 2018-2029 prövas flera objekt på berörd bandel:
JSY1802 Värnamo - Jönköping + Vaggeryd - Nässjö, elektrifiering, höjd hastighet o kapacitet
JSY1806 Forserum trespårsstation

1.10 Övrigt

Ej relevant

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 | Person_2040_20160401 | |
| Avvikelse från prognos persontrafik | Nej | |
| Prognosverktyg - persontrafik | Sampers/Samkalk 3.3 | |
| Prognos godstrafik - huvudanalys | Gods_2040_160401 | |
| Avvikelse från prognos godstrafik | Nej | |
| Prognosverktyg - godstrafik | Samgods 1.1 | |
| Befolkningsscenario | Se gods- och personprognos | |
| Ekonomiskt scenario | Se gods- och personprognos | |
| Näringslivsscenario | Se gods- och personprognos | |
| Övrig scenarionformation | Se gods- och personprognos | |
| Trafikering - kollektivtrafik | Se personprognos | |
| Trafikering - gods | Se gods- och personprognos | |
| Infrastrukturnät | Se gods- och personprognos | |
| ASEK-version | ASEK 6.0 | |
| Avvikelse från ASEK | Nej | |
| Prisnivå för kalkylvärden | 2014 | |
| Kalkylränta % | 3,5% | |
| Prognosår 1 | 2040 | |
| Diskonteringsår | 2020 | |
| Öppningsår | 2020 | |
| Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik) | 2 | |
| Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år | 60 | |
| Kalkylperiod från startår för effekter | 60 | |
| Kalkylverktyg - samhällsekonomi | Kalkyldatum | Bansek: 4.2 2016-11-29 |

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej relevant

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

| Trafikökning [%] | | | | |
|-------------------------|---------------|------------|-------------------|-------------|
| Tidsperiod | Huvudscenario | | Referensscenario: | |
| | t o m 2040 | efter 2040 | Ej relevant | Ej relevant |
| Persontrafik på järnväg | 1,60% | 0,90% | Ej relevant | Ej relevant |
| Godstrafik på järnväg | 3,26% | 1,36% | Ej relevant | Ej relevant |

Kommentar till tabell 2.2:

Enligt beslutade tillväxttal.

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 relevant | | Successiv kalkyl 85 % | | Ej relevant | |
| Basår för penningvärde | 2015-06 | 2014 | Ej relevant | 2014 | 2015-06 | 2014 | Ej relevant | 2014 |
| Nominell åtgärds kostnad | 270 | | Ej relevant | | 283 | | 0 | |
| Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor | | 369 | | 0 | | 387 | | 0 |

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

| | | Kalkylmetod för åtgärds kostnad | Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr) | Nettonu värde* (mnkr) | NNK-i** | NNK-idu *** |
|----------------------------|--|---------------------------------|---|-----------------------|--------------------|--------------------|
| Huvudanalys | | <i>Successiv kalkyl 50 %</i> | 369 | 1 060 | 2,87 | 2,77 |
| Känslighetsanalyser | Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande | <i>Successiv kalkyl 85 %</i> | 387 | 1 042 | 2,69 | 2,60 |
| | Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg | <i>Successiv kalkyl 50 %</i> | 369 | 1 048 | 2,74 | 2,65 |
| | Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret | <i>Successiv kalkyl 50 %</i> | 369 | 680 | 1,78 | 1,75 |
| | Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen | <i>Successiv kalkyl 50 %</i> | 369 | 1 377 | 3,60 | 3,48 |
| | Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014). | <i>Ej relevant</i> | 369 | <i>Ej beräknat</i> | <i>Ej beräknat</i> | <i>Ej beräknat</i> |

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

** Nettonu värdeskvoten NNK-i är nettonu värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonu värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nu värdet 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 svårvärderade 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 | Restids- uppoffring | Restidsvinster 2,5-4,5 min/tåg | -25,23 | mnkr/år | 644 | 1 111 | Bansekt: 4.2 |
| | | Åktid | | -183,39 | ktim/år | - | | Bansekt: 4.2 |
| | | Bytestid | | 0,00 | ktim/år | - | | Bansekt: 4.2 |
| | | Turtäthet | | 0,00 | ktim/år | - | | Bansekt: 4.2 |
| | | Promenadtid | | 0,00 | ktim/år | - | | Bansekt: 4.2 |
| | | Försenings- tid, persontrafik | Förseningstidsvinst 0,5-1,0 min/tåg | -39,60 | ktim/år | 466 | | Bansekt: 4.2 |
| | | Reskostnad väg - total | | 0 | mnkr/år | 0 | | Plankorsn ingsmode llen 2015- 04-01 |
| | GODSTRANSPORTER | Transporttid, gods | Tidsvinst 2,5-4,0 min/tåg | -2,94 | mnkr/år | 69 | 140 | Bansekt: 4.2 |
| | | Tågdriftskostna der, gods | Tågdriftskostnader inkluderar personalkostnader, kapitalkostnader, | -1,90 | mnkr/år | 45 | | Bansekt: 4.2 |
| | | Avgift för utnyttjande av infra- strukturen. | Avgift för utnyttjande av infrastrukturen. | 0,10 | mnkr/år | -4 | | Bansekt: 4.2 |
| | | Försenings- tid, godstrafik | Tidsvinst 0,5-1,0 min/tåg | -1,28 | mnkr/år | 30 | | Bansekt: 4.2 |
| | | Reskostnad - lastbil | | 0 | mnkr/år | 0 | | Plankorsn ingsmode llen 2015- 04-01 |

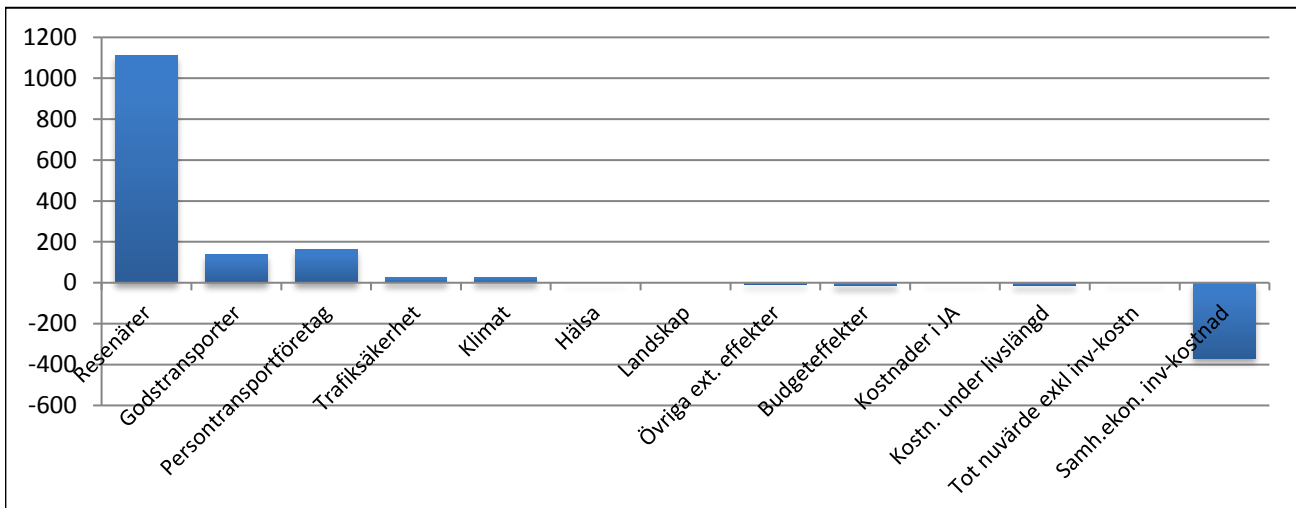
| | | | | | | | | |
|------------------------|--|---|---|---------|---------|-----|-------------|-------------|
| PERSONTRANSPORTFÖRETAG | Tågdrifts-kostnader, persontrafik | Tågdriftskostnader inkluderar personalkostnader, kapitalkostnader, underhållskostnader, städning och drivmedel. | -2,82 | mnkr/år | 60 | 163 | Bansek: 4.2 | |
| | Banavgifter persontrafik | Avgift för utnyttjande av infrastrukturen. | 0,12 | mnkr/år | -3 | | Bansek: 4.2 | |
| | Omkostnader | Avser kostnader för administration, terminalhantering samt biljettförsäljning. | 1,45 | mnkr/år | -36 | | Bansek: 4.2 | |
| | Biljettintäkter | Ökade biljettintäkter | -6,15 | mnkr/år | 152 | | Bansek: 4.2 | |
| | Moms på biljettintäkter | Ökade biljettintäkter ger ökade kostnader för persontransportföretagen | 0,37 | mnkr/år | -9 | | Bansek: 4.2 | |
| EXTERNNA EFFEKTER | TRAFIKSÄKERHET (TS) | Trafik-säkerhet-totalt Total olyckskostnad. Innehåller effekter av Plankorsningar (förändring av olyckor till följd av specifika åtgärder i korsning väg-järnväg), Externa effekter, tågtrafik (förändring av olyckor vid plankorsningar längs linjen samt övriga olyckor) och Externa effekter, övrig trafik (förändring av olyckor på väg). | - | - | 24 | 24 | Bansek: 4.2 | |
| | KLIMAT | CO2-ekvivalenter Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Den monetära effekten avser koldioxid plus NOx, VOC, SO2 och partiklar från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Koldioxid står för huvuddelen av utsläppen. | -0,56 | kton/år | 28 | 28 | Bansek: 4.2 | |
| | HÄLSA (exkl trafik-säkerhet) | Luft | Avser NOx, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok. Den monetära effekten ingår i CO2-ekvivalenter ovan. | - | - | - | 0 | Bansek: 4.2 |
| | | Luft - NOX | Kväveoxider | -0,700 | ton/år | - | | Bansek: 4.2 |
| | | Luft - VOC | Kolväten | -0,600 | ton/år | - | | Bansek: 4.2 |
| | | Luft - SO2 | Svaveldioxid | 0,000 | ton/år | - | | Bansek: 4.2 |
| | | Luft - Partiklar | Partiklar | 0,000 | ton/år | - | | Bansek: 4.2 |
| | ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER | Externa effekter, tågtrafik - Slitage | Ej angett | 0,31 | mnkr/år | -7 | -7 | Bansek: 4.2 |
| | | Externa effekter, övrig trafik - Slitage | Ej angett | -0,04 | mnkr/år | 1 | | Bansek: 4.2 |

| | | | | | | | |
|--|---|--|-------|----------|--------------------|-------|------------------------|
| BUDGETEFFEKTER | Drivmedels- skatt | | 1,29 | mnkr/år | -32 | -15 | Bansek: 4.2 |
| | Banavgifter | | -0,23 | mnkr/år | 7 | | Bansek: 4.2 |
| | Moms på biljettintäkt | | -0,37 | mnkr/år | 9 | | Bansek: 4.2 |
| INBESPARADE KOSTNADER I JA | Inbesparade kostnader i JA | <i>Ej relevant</i> | | | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> |
| DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS- KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD | Drift och Underhåll | <i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i> | 0,3 | mnkr/år | -6 | -14 | Bansek: 4.2 |
| | Reinvestering | <i>Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i> | 0,3 | mnkr/år | -7 | | Bansek: 4.2 |
| Totalt nuvärde exkl investeringskostnad | Totalt nuvärde exkl investerings- kostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt) | <i>Ej relevant</i> | | | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> |
| MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD | <i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i> | | 15,32 | mnkr/ år | -369 | -369 | Bansek: 4.2 |
| NETTONUVÄRDE | | | | | | 1 060 | |

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 | Störningar under byggtid | Under byggtiden måste hastigheten på banan reduceras och trafiken kan periodvis stängas av och ersättas med buss. | | | Försumbart | Positivt | Expertgrupp |
| | | Trafik- upplägg | Styv tidtabell antas öka resande | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | Restid GC-trafik | Ny gångbro i Sandhem | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | Restid - total | Plankorsningar slopas | | | Negativt | | Expertgrupp |
| | GODS- TRANSPORTER | Störningar under byggtid | Eventuell omledning under delar av byggnationstiden | | | Försumbart | Försumbart | Expertgrupp |
| | | Trafik- upplägg | Styv tidtabell för persontrafiken kan ske på bekostnad av godstrafiken | | | Negativt | | Expertgrupp |
| | PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG | Störningar under byggtid | Under byggtiden måste hastigheten på banan reduceras och trafiken kan periodvis stängas av och ersättas med buss. | | | Försumbart | Försumbart | Expertgrupp |

| | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|--|--|--|--------------|--------------|-------------|-------------|
| EXTERNA EFFEKTER (Följef effekter för samhället) | TRAFIK- SÄKERHET (TS) | Trafik- säkerhet-totalt | Plankorsningsåtgärder: bättre trafiksäkerhet vid plankorsningarna. | | | Positivt | Positivt | Expertgrupp |
| | KLIMAT | Ej relevant | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen | | | Ingen effekt | Försumbart | Expertgrupp |
| | HÄLSA (exkl trafiksäkerhet) | Människors hälsa - buller | Liten förbättring av att samtidigheten medför minskat buller främst för godståg vid tågmöten. | | | Positivt | Försumbart | Expertgrupp |
| | | Människors hälsa - buller | Risk för ökat buller med högre hastigheter för regionaltågen (bullerutredning ska genomföras). | | | Negativt | | Expertgrupp |
| | | Människors hälsa - buller | Mindre tutande vid oövakade övergångar. | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | LANDSKAP | Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär | Nya broar med ramper kan påverka den visuella karaktären. | | | Negativt | Försumbart | Expertgrupp |
| | ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER | Ej relevant | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen | | | Ingen effekt | Försumbart | Expertgrupp |
| INBE- SPARADE KOSTNADER I JA | Inbesparade kostnader i JA | Inbesparade kostnader för underhåll av slopade plankorsningar | | | Positivt | Expertgrupp | | |
| KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD | Ej relevant | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen | | | Ingen effekt | | Expertgrupp | |

Motivering:

Bedömningarna har gjorts av personer med kompetens inom järnvägsteknik och trafikanalys. Bland de ej prissatta effekterna bedöms ökad trafiksäkerhet vid plankorsningar som störst positiva nytta.

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 relevant</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>Försumbart</i> | | <i>Positivt</i> | | <i>Positiv (stor)</i> | | <i>Positivt</i> |
| Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen? | | | | | | <i>Expertgrupp</i> |

Motivering:

De flesta effekterna fångas bland de prissatta effekterna i form av restider. De positiva trafiksäkerhetseffekterna fångas inte i kalkylen. Bullermiljön kan komma att förändras vilket både kan få negativa och positiva effekter.

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: | Expertgrupp |
| Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad. | 270 |
| Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av: | Expertgrupp |
| Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas. | |
| Aktuell NNK-i | 2,87 |
| Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag): | Överensstämmer |
| Motivering | Prognos (Basprognos 2040) framtaget av Trafikverket. Indata om tids- och förseningstider kommer från Kapacitetcenter. |
| Sammanvägda ej prissatta effekter: | Positiv (stor) |
| Detaljerat informationsvärde för NNK-i | HK/LR |
| Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i | MELLAN |
| OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT: | |
| Villkorsfall | Villkorsfall 43 |
| Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet | Lönsam |

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet | Lönsam |
| Slutlig sammanvägning bedömd av: | Expertgrupp |

Motivering:

Positiv NNK och positiva ej prissatta effekter bedöms som samhällsekonomiskt hållbara. Kapacitetsåtgärder på Jönköpingsbanan ökar förutsättningar för spårbunden trafik och kan leda till överflyttning från vägtrafiken och vilket är bra för miljön och klimatet.

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 | Både kvinnor och män nyttjar kollektivtrafiken. | Expertgrupp |
| Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt | Regionalt | Lokalt | Neutralt | Både långväga och kortväga resenärer gynnas. Lokala nyttor för ökad säkerhet vid plankorsningar. | Expertgrupp |
| Län | Jönköping | Västra Götaland | Neutralt | Regionaltrafiken i Jönköping samt godstrafiken gynnas mest. | Expertgrupp |
| Kommun | Jönköping | Flera kommuner längs med bandelen. | Neutralt | Alla resenärer på sträckan får förbättring | Expertgrupp |
| Trafikanter, transporter och externt berörda | Resenärer | Persontransportföretag | Neutralt | Både person- och godstrafik gynnas. | Expertgrupp |
| Näringsgren | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Alla näringsgrenar som är beroende av förbättrade kommunikationer mellan Falköping och Nässjö. | Expertgrupp |

| | | | | | |
|--|-----------------|--------------|-------------|--|-------------|
| Trafikslag | Spår | Bil | Gång | Res- och gångtidsvinster för järnväg. Några plankorsningar får förbättrat vägsskydd, en del gångfällor slopas. | Expertgrupp |
| Åldersgrupp | Vuxna: 18-65 år | Barn: <18 år | Neutralt | Många personer i förvärvsarbete åldrar arbetspendlar med tåg. | Expertgrupp |
| Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt | Ej relevant | Ej relevant | Ej relevant | Ej relevant | Expertgrupp |

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

| | |
|-------------|-------------|
| Ej relevant | Ej relevant |
|-------------|-------------|

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför stora nyttor för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. 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. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

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

Lönsam

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>Åtgärderna bidrar till ekologisk hållbarhet bland annat genom överflyttning mellan trafikslag vilket ger minskade utsläpp av klimatgaser.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | Samhälls-ekonomisk hållbarhet | <i>Åtgärden bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att nyttorna av bedöms vara högre än kostnaderna.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | Social hållbarhet | <i>Åtgärderna bedöms bidra till social hållbarhet eftersom den förbättrar valmöjligheterna i trafiken för alla. Tillgängligheten för personer med små resurser som inte kan välja andra transportsätt förbättras.</i> | <i>Expertgrupp</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: Åtgärderna ger ökade tillförlitlighet och minskar risk för förseningar. Återställningsförmågan i systemen ökar. | Expertgrupp |
| | Trygghet & bekvämlighet | Positivt bidrag: Förutsättningarna för ha en jämn hastighet som blir högre komfort för resenärerna. | Expertgrupp |
| Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. | Tillförlitlighet | Positivt bidrag: Ökad kapacitet ger mindre känslighet för störningar. | Expertgrupp |
| | Kvalitet | Positivt bidrag: Åtgärden minskar störningsrisken längs Jönköpingsbanan. Arbetsmiljön för förare blir bättre med färre plankorsningar längs med bandelen. | Expertgrupp |
| Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. | Pendling | Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till att minska restiderna i ett område som har inflyttning och där pendlingsresandet ökar. | Expertgrupp |
| | Tillgänglighet storstad | Positivt bidrag: Sträckan trafikeras delvis av tåg till/från Göteborg. | Expertgrupp |
| | Tillgänglighet till interregionala resmål | Positivt bidrag: Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar för resorna mellan regionerna Jönköping, Falköping/Skövde och Göteborg samt Alvesta/Växjö. | Expertgrupp |
| 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 ha någon effekt på jämställdheten. | Expertgrupp |
| | Lika påverkansmöjlighet | Inget bidrag: Alla kan påverka vid samråd. För denna åtgärd anses alla ha lika påverkansmöjlighet. | Expertgrupp |

| | | | |
|---|---|---|-------------|
| Funktionshindrade. <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i> | Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade | <i>Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade.</i> | Expertgrupp |
| Barn & unga. <i>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</i> | Skolväg - gå eller cykla på egen hand | <i>Positivt bidrag: Ökat vägskydd vid en närliggad plankorsning till en skola i Kortebo (norr om Jönköping).</i> | Expertgrupp |
| Kollektivtrafik, gång & cykel. <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i> | Andel gång- & cykelresor av totala kortväga | <i>Negativt bidrag: En del plankorsningar slopas vilket ger längre gång- och cykelväg men bättre säkerhet.</i> | Expertgrupp |
| | Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel) | <i>Positivt bidrag: Ökad tillförlitlighet och minskade förseningar och restider förbättrar kollektivtrafikens attraktivitet och bekvämlighet.</i> | Expertgrupp |
| Hänsynsmål² | | | |
| 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> <i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i> | Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer. | <i>Positivt bidrag: Ökad tillförlitlighet med kortare restider och förseningstider vilket förbättrar kollektivtrafiken.</i> | Expertgrupp |
| | Påverkan på energianvändning per fordonskilometer. | <i>Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte energianvändningen per fordonskilometer.</i> | Expertgrupp |
| | Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. | <i>Positivt bidrag: Anläggningsmassan vid plankorsningarna minskar vilket ger minskat energiåtgång för byggande, drift och underhåll.</i> | Expertgrupp |
| Människors hälsa | Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller | <i>Inget bidrag: Bullerutredning i Jönköping ska genomföras. Ett sextotal kan komma att kräva åtgärder.</i> | Expertgrupp |
| | Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena | <i>Inget bidrag: Ej utrett</i> | Expertgrupp |
| | Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet | <i>Inget bidrag: Åtgärden sker i anknytning till befintligt järnvägsområde.</i> | Expertgrupp |
| | Fysisk aktivitet i transportsystemet | <i>Positivt bidrag: Ökad kollektivtrafik kan leda till ökad fysisk aktivitet.</i> | Expertgrupp |

| | | | | |
|--|-----------------------|--|--|--------------|
| 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. | Befolkning | Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål | Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte barns, funktionshindrades och äldres möjligheter att ta sig fram till sina egna mål. | Expertgrupp |
| | | Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter | Negativt bidrag: Risk att slopning av plankorsningar ger längre resväg för GC- trafik till kollektivtrafiken. | Expertgrupp |
| | Luft | Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10). | Positivt bidrag: Ökad tillförlitlighet i kollektivtrafiken ger lägre utsläpp av klimatgaser i förhållande till bilar och lastbilar. | Expertgrupp |
| | | 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: Det finns ett åtgärdsprogram i Jönköping för miljö kvalitetsnormen partiklar. Partiklarna genereras vid friktion mellan bildäck och vägbeläggning och även om åtgärdsprogrammet bidrar till en positiv utveckling går det inte att avskriva risken att MKN överskrid. Utsläppen av partiklar bedöms inte minska annat än mycket marginellt med åtgärden. | Miljöstrateg |
| | | Antalet personer exponerade för halter över MKN. | Positivt bidrag: Åtgärden leder till överflyttning från vägtrafik till järnvägstrafik. | Expertgrupp |
| | Vatten | Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv | Inget bidrag: Järnvägssträckningen passerar dock genom vattenskyddsområden. | Expertgrupp |
| | | Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt | Bedöms inte för närvarande | Ej relevant |
| | Mark | Betydelse för förorenade områden | Inget bidrag: Kunskap saknas. | Expertgrupp |
| | | Betydelse för skyddsvärda områden | Inget bidrag: De skyddsvärda områden med avseende på mark bedöms inte påverkas av åtgärden. | Miljöstrateg |
| | | Betydelse för bakgrundshalt metaller | Inget bidrag: Kunskapsunderlag saknas | Expertgrupp |
| | | Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar | Inget bidrag: Ej relevant | Expertgrupp |
| | | Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede | Inget bidrag | Miljöstrateg |
| | 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. | Negativt bidrag: Nya broar med ramper kan påverka den visuella karaktären. | Expertgrupp |
| | Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv | Betydelse för mortalitet | Negativt bidrag: Ökade hastigheter kan öka risken för påkörning. | Expertgrupp |
| | | Betydelse för barriärer | Negativt bidrag: Barriären bedöms öka marginellt med högre hastigheter. | Miljöstrateg |
| | | Betydelse för störning | Inget bidrag | Miljöstrateg |
| | | Betydelse för förekomst av livsmiljöer. | Negativt bidrag: Artrik järnvägsmiljö finns i Nässjö. | Miljöstrateg |
| | | Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden. | Inget bidrag: Kunskap saknas. | Miljöstrateg |
| | | Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse | Betydelse för utpekade värdeområden. | Negativt bidrag: Naturresevat och Natura 2000 områden i närheten av Habo. |
| | Betydelse för strukturomvandling. | | Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon negativ effekt för strukturomvandlingen. | Expertgrupp |
| | 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 | Expertgrupp |
| | Betydelse för utradering | Inget bidrag: Det finns fornlämningar i närheten spåret, men dessa bedöms ej påverkas av åtgärden. | Expertgrupp | |
| Trafiksäkerhet | Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade. | Positivt bidrag: Slopning av plankorsningar och förbättrade skydd på plankorsningar leder till minskad risk för olyckor. | Expertgrupp | |

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 | | |
| Restid | Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor) | -18,9 | tim/ tkr | Bansek: 4.2 |
| CO2 | Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2040 (förändrad effekt år 2040 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor) | -47,60 | ton/ mnkr | Bansek: 4.2 |

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län anges fem centrala mål som ska vara uppnådda till år 2025. Dessa rör resandel, kundnöjdhet, tillgänglighet för funktionsnedsatta, självfinansieringsgrad samt miljö/hållbart samhälle. (Regional transportplan för Jönköpings län, 2014).

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 |
|--|---|--|--|
| Fossilfri fordonspark | År 2030 ska Jönköpings län ha en fordons-park som är oberoende av fossila bränslen. | Inget bidrag | Expertgrupp |
| Nya bilar och kollektivtrafik drivs med fossilfria drivmedel | År 2020 drivs majoriteten av alla nya bilar och kollektivtrafiken med fossilfria drivmedel. | Inget bidrag | Expertgrupp |
| Fler biogasanläggningar | År 2020 finns i länet både stora och små biogasanläggningar, tankställen för biogas och elenergi i varje kommun. | Inget bidrag | Expertgrupp |
| Ökad andel resor med kollektivtrafik eller cykel | År 2015 har andelen resor som sker med kollektivtrafik eller cykel ökat med 15 procent och till år 2020 med 20 procent jämfört med år 2002 genom att samhällets aktörer (kommun, stat, länstrafik, arbetsgi-vare) tillhandahåller och främjar attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla. | Positivt bidrag | Expertgrupp |
| Minskat koldioxidutsläpp | År 2015 ska koldioxidutsläppen från trans-portsektorn i Jönköpings län vara minst 10 procent lägre än år 2002. | Positivt bidrag | Expertgrupp |

4.5 Målkonflikter

Tillgänglighet i konflikt med landskap. Det finns risk att högre hastigheter kan öka den biologiska mångfaldens mortalitet och barriäreffekt. Införande av styv tidtabell (avgångar vid fasta minuttal) är positivt för persontrafiken, men kan komma att ske på beskostnad av godstrafiken.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

| | Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter | Energianvändning, GWh | Källa och datum |
|---|---|--------------------------|--|
| Byggskede totalt | 585,00 | 2,40 | Klimatkalkyl version 4.0 2016-12-15, rev 2018-03-22 |
| Byggskede, reinvestering samt DoU per år | 10,90 | 0,05 | Klimatkalkyl version 4.0 2016-12-15, rev 2018-03-22 |
| Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden | 654,06 | 2,89 | |

Kommentar:

Ej relevant

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-11-29; Christina Ripa (trafikanalytiker), PLsyu, Trafikverket

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

Christina Ripa, PLsyu (2016-11-30)

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

2016-12-12; Peter Bjers (projektledare), Trafikverket, IVsy1; Diana Pallant (beställare järnväg), Trafikverket, PLsyå; Christina Ripa (trafikanalytiker), Trafikverket, PLsyu

2016-12-14; Anne Andersson (miljöstrateg), Trafikverket, PLsyu.

2018-03-02 samt 2018-03-21; Peter Bjers (projektledare), Trafikverket, IVsy3; Sofie Schönbeck (projekttingenjör), Trafikverket IVsy3; Diana Pallant (beställare järnväg), Trafikverket, PLsyå; Christina Ripa (trafikanalytiker), Trafikverket, PLsyu.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2018-03-23

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Christina Ripa, Trafikverket (PLsyu), christina.ripa@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2018-07-03, Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2018-07-06; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2018-08-10; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2018-08-13; 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*

Peter Bjers IVsy1, Murisa Catak, IVsys, Darvish Fattahi, IVsys, 2018-02-16, Fastställd kalkylsammanställning BVMA024

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

*Stefan Frantz, IVsy3, 2016-12-15, rev 2018-03-22, Klimatkalkyl indata (3a)
Stefan Frantz,, IVsy3, 2016-12-15, rev 2018-03-22, Klimatkalkyl resultat (3b)*

Bilaga 4: *Bansekkalkyl*

Christina Ripa, 2016-11-29. BanSek_BVMA024_43_rev_0502

Bilaga 5: *Kapacitetscenters effektbedömning*

Tore Edbring, 2016-12-06, Kapacitetscenters effektbedömning BVMA024

Bilaga 6: *Arbets-PM Bansek*

Christina Ripa, 2016-12-07, Arbets-PM Bansek

Bilaga 7: *Kostnadsomräkning*

Christina Ripa, 2016-12-14, Indexomr_kapitalisering_invkostnad

Bilaga 8: *Kalkylförutsättningar*

Christina Ripa, 2016-12-09, Kalkylförutsättningar Bansek.

Bilaga 9: *Beräkningsunderlag Känslighetsanalyser*

Christina Ripa, 2016-12-27, Beräkningsunderlag känslighetsanalyser BVMA024 20161227

Bilaga 10: *Kostnadsomräkning Känslighetsanalyser*

Christina Ripa, 2016-12-27, Indexomr_kapitalisering_invkostnad_ka_85%

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

| Namn, datum | Notering |
|---|---|
| P Sterky och L Andersson (Ramböll) samt E Lindborg (Trafikverket), 2013-04-25 | Prövas i Nationell transportplan 2014-2025 |
| C Ripa (Trafikverket), 2015-02-10 | Byggstartsrapportering |
| C Ripa (Trafikverket), 2016-12-15 | Byggstartsrapportering/Prövas i Nationell transportplan 2018-2029 |
| C Ripa (Trafikverket), 2018-03-23 | Reviderad kostnad och klimatkalkyl |
| | |