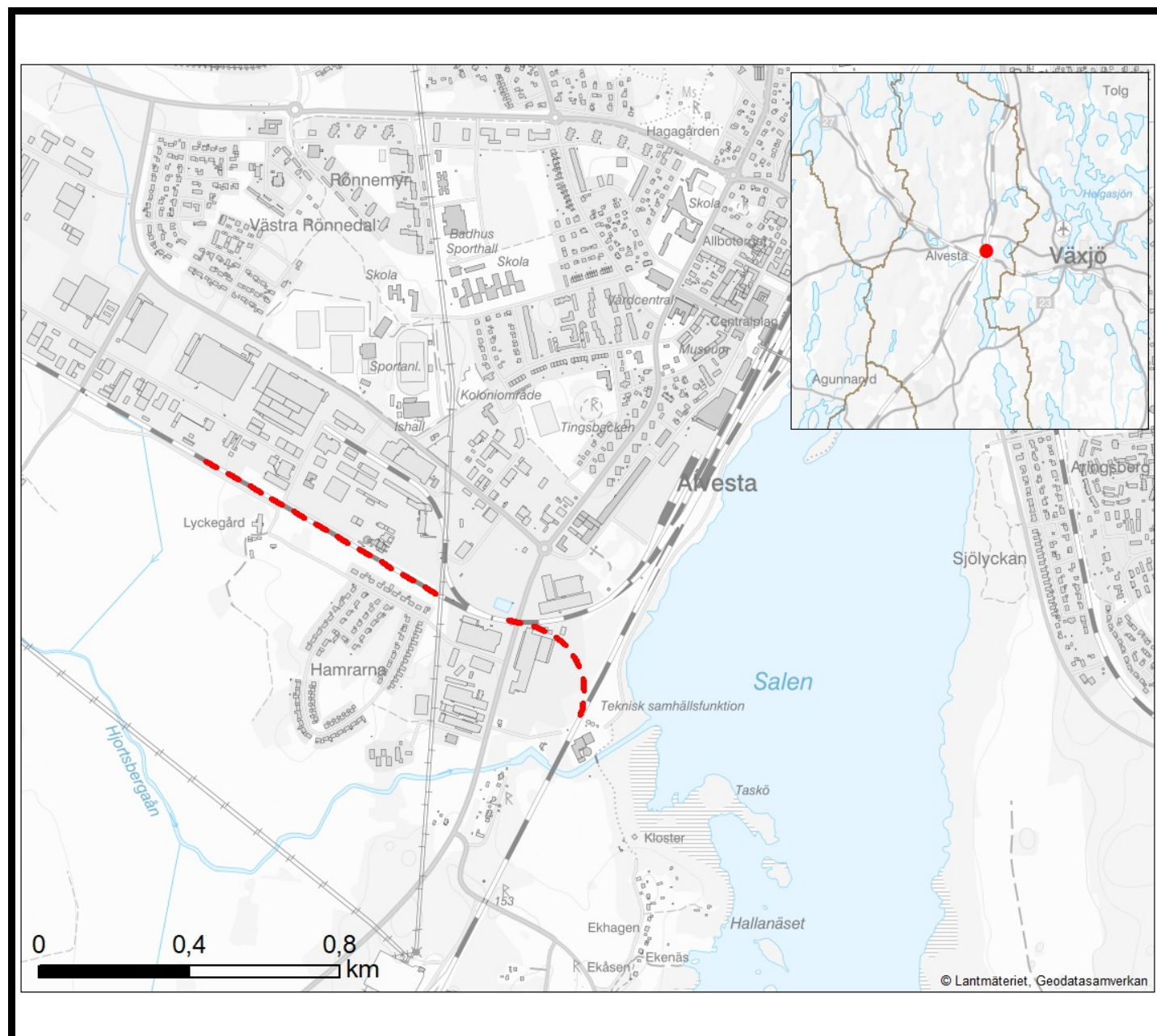


Alvesta triangelspår



Nuläge och brister:

Alvesta ligger i korsningspunkten för Södra stambanan och Kust- till kustbanan och utgör en viktig knutpunkt för både person- och godstrafik. Avsaknad av en direktförbindelse i relationen Älmhult-Göteborg och omvänt med nuvarande tåggrundgångar på bangården innebär restidsförlängningar och kapacitetsproblem genom korsande tågvägar över Södra stambanan. Bangården har även betydande brist utifrån möjlighet att hantera långa godståg.

<u>Banlängd (km):</u>	Alvesta-Rydaholm 19,3 kilometer. Alvesta-Blädinge 7,1 kilometer
<u>Banstandard:</u>	Värnamo-Alvesta: Enkelspår, D2 Stax 22.5t Stvm 6.4t/m, Elektrifierad
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Värnamo-Alvesta: 48 persontåg och 12 godståg per dygn (Basprognos 2040)
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Värnamo-Alvesta: Persontrafik: 2040: 1,188 miljoner per år. Godstrafik: 1,024 miljoner nettoton per år (Basprognos 2040).

Åtgärdens syfte:

Att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och möjliggöra kortare gångtider för godstrafiken samt minska belastningen på Alvesta bangård.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 286 mnkr i prisnivå 2019-06

Ett nytt triangelspår och mötesspår för en koppling mellan Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, från Rydaholm mot Blädinge. Detta för att skapa en ny relation Värnamo-Alvesta-Ålmhult och omvänt. Utgångspunkten är ett spår med radie 250 och ett mötesspår förlagt till Kust-till-kustbanan. Mötesspåret är tänkt att användas som magasin när tågen som ska genom triangelspåret ska vänta på en ledig lucka. Korsningen Blädingevägen görs planskild.

<u>Banlängd:</u>	Rydaholm-Blädinge: sträckan minskar med 2 kilometer. Ny längd: 24,4 kilometer.
<u>Banstandard:</u>	Värnamo-Alvesta: Enkelspår, D2 Stax 22.5t Stvm 6.4t/m, Elektrifierad.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Värnamo-Alvesta: 48 persontåg och 12 godståg per dygn (Basprognos 2040)
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Persontrafik: 2040: 1,024 miljoner resenärer per år. Godstrafik: 1,036 miljoner nettoton per år (Basprognos 2040). Tillkommande godstransporter: 11366 ton.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	27	Positivt	Förseningstidsvinster på grund av ökad flexibilitet och bättre förutsättningar att hantera avvikelser.
Godstransporter	314	Positivt	Förseningstidsvinster på grund av ökad flexibilitet och bättre förutsättningar att hantera avvikelser.
Persontransportföretag	0	Försumbart	
Trafiksäkerhet	8	Positivt	Trafiksäkerhetseffekter för gång- och cykeltrafik vid planskildhet.
Klimat	7	Försumbart	
Hälsa	1	Försumbart	
Landskap	-	Försumbart	Åtgärden har begränsad påverkan på landskapsbilden.
Övriga externa effekter	16	Positivt	Minskat buller på Alvesta bangård.
Budgeteffekter	-11	Försumbart	
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	
Drift, underhålls- och reinvesteringkostnader under livslängd	-41	Försumbart	
Samhällsekonomisk investeringskostnad	383		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-60	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-60	Den samhällsekonomiska kalkylen fångar de största positiva nyttorna - åtgärdens effekter på godstransporter. Förseningstidsvinster för person- och godstransporter har inte kvantifieras då de är svåra att bedöma.
KA högre invkostnad	< 0	-174	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-130	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	0,05	21	Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden inte är samhällsekonomiskt lönsam. De ej prissatta effekterna bedöms som positiva vilket gör att olönsamheten bedöms vara mindre än vad nettonvärdeskvoten anger, men inte så stora så att åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam. Känslighetsanalysen med högre trafiktillväxt ger en positiv nettonvärdeskvot men i övriga känslighetsanalyser beräknas åtgärden inte som samhällsekonomiskt lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Nationellt	Neutralt
Län	Kronoberg	Neutralt
Kommun	Alvesta	Neutralt
Näringsgren	Färdiga industriprodukter	Neutralt
Trafikslag	Gods-järnväg	Neutralt
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden gynnar i störst utsträckning godstransporter på järnväg på nationella resor. Den innebär även ökad trafiksäkerhet för väg- samt gång- och cykelresor i Alvesta kommun. Åtgärden påverkar inte något specifik kön eller någon specifik åldersgrupp mer än andra.

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	Inget bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar positivt till tillförlitligheten för person- och godstransporter. Åtgärden innebär även ökad trafiksäkerhet men den bedöms inte påverka vatten. Den planeras dock inom eller i närhet av industriområden där det är stor risk för förorenad mark. Inga kända målkonflikter.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden inte är samhällsekonomiskt lönsam. De ej prissatta effekterna bedöms som positiva vilket gör att olönsamheten bedöms vara mindre än vad nettonuvärdeskvoten anger, men inte så stora så att åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam. Känslighetsanalysen med högre trafikillväxt ger en positiv nettonuvärdeskvot men i övriga känslighetsanalyser beräknas åtgärden inte som samhällsekonomiskt lönsam.

Åtgärden innebär en positiv effekt för godståg vilket bedöms kunna ge en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Åtgärden bedöms som olönsam och bidrar därför inte till ekonomisk hållbarhet. Åtgärden gynnar godstransporter på järnväg vilket kan ge både regionala och nationella positiva effekter.

Åtgärden bedöms inte bidra varken negativt eller positivt till social hållbarhet då det främst är godstransporter som gynnas.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Alvesta triangelspår
Objekt-id	JSY1820
Ärendenummer	
Län	Kronoberg
Kommun	Alvesta
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Alvesta ligger i korsningspunkten för Södra stambanan och Kust- till kustbanan och utgör en viktig knutpunkt för både person- och godstrafik. Avsaknad av en direktförbindelse i relationen Älmhult-Göteborg och omvänt med nuvarande tåggrundgångar på bangården innebär restidsförlängningar och kapacitetsproblem genom korsande tågvägar över Södra stambanan. Bangården har även betydande brist utifrån möjlighet att hantera långa godståg.

Bangården har en omfattande verksamhet med växling och uppställning bland annat kopplat till godstrafiken av virkesprodukter och posttåg. Det saknas även en direktförbindelse mellan VIDA industriområde och Södra stambanan.

Banlängd (km):	Alvesta-Rydaholm 19,3 kilometer. Alvesta-Blädinge 7,1 kilometer
Banstandard:	Värnamo-Alvesta: Enkelspår, D2 Stax 22.5t Stvm 6.4t/m, Elektrifierad
Bantrafik (tåg per dygn):	Värnamo-Alvesta: 48 persontåg och 12 godståg per dygn (Basprognos 2040)
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Värnamo-Alvesta: Persontrafik: 2040: 1,188 miljoner per år. Godstrafik: 1,024 miljoner nettoton per år (Basprognos 2040).

Syfte

Att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och möjliggöra kortare gångtider för godstrafiken samt minska belastningen på Alvesta bangård.

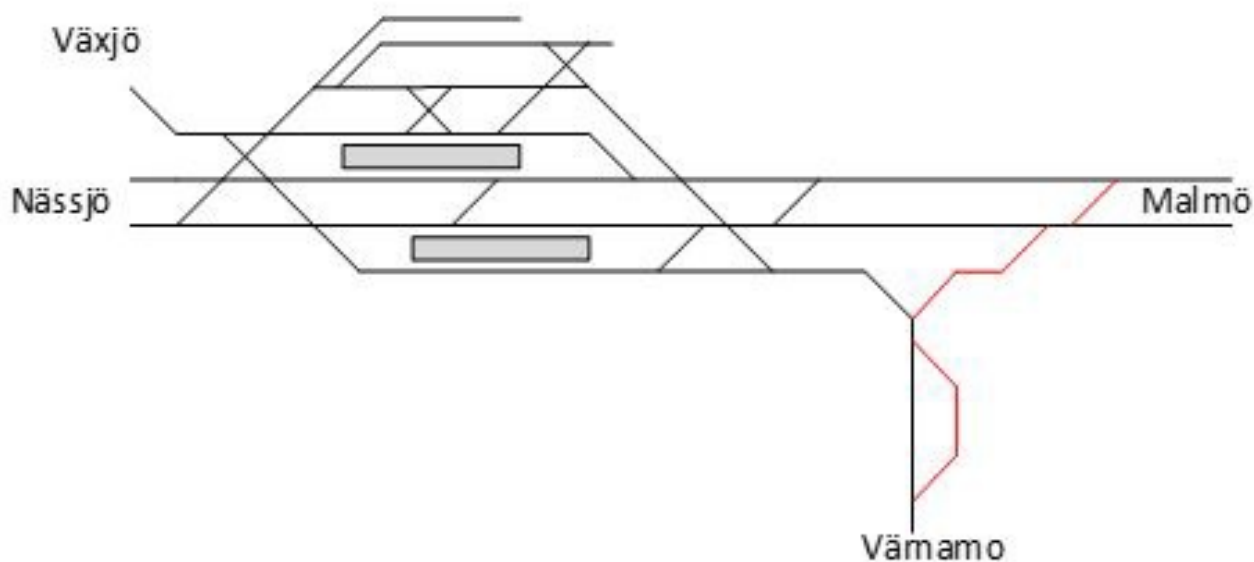
Åtgärden bedöms bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft för framför allt godstrafiken genom ett förbättrat trafikupplägg vilket bidrar till minskade transportkostnader och tidsvinster samt minskar förseningsrisker och ökar flexibiliteten i systemet. Vidare förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för andra trafikslag genom den planerade planskild korsningen.

Åtgärden bidrar till en ökad användbarhet i järnvägssystemet, bidrar till en förbättrad kapacitet på Södra stambanan och Kust- till kustbanan samt minskar belastningen på Alvesta bangård.

Förslag till åtgärd

Ett nytt triangelspår och mötesspår för en koppling mellan Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, från Rydaholm mot Blädinge. Detta för att skapa en ny relation Värnamo-Alvesta-Älmhult och omvänt. Utgångspunkten är ett spår med radie 250 och ett mötesspår förlagt till Kust-till-kustbanan. Mötesspåret är tänkt att användas som magasin när tågen som ska genom triangelspåret ska vänta på en ledig lucka. Korsningen Blädingevägen görs planskild.

Banlängd (km):	Rydaholm-Blädinge: sträckan minskar med 2 kilometer. Ny längd: 24,4 kilometer.
Banstandard:	Värnamo-Alvesta: Enkelspår, D2 Stax 22.5t Stvm 6.4t/m, Elektrifierad.
Bantrafik (tåg per dygn):	Värnamo-Alvesta: 48 persontåg och 12 godståg per dygn (Basprognos 2040)
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Persontrafik: 2040: 1,024 miljoner resenärer per år. Godstrafik: 1,036 miljoner nettoton per år (Basprognos 2040). Tillkommande godstransporter: 11366 ton.



Spårskiss över Alvesta där röda streck visar hur ett triangelspår kan utformas : Spårskiss över Alvesta där röda streck visar hur ett triangelspår kan utformas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2019-11-01	jun-19	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	286,0	85,8	286,0

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 och ny Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2022-2033 (2037).

Övrigt

Åtgärden kan, genom att ge en direktförbindelse i relationen Värnamo-Alvesta-Älmhult, skapa möjlighet för framtida potentiella godstågupplägg i kombination med andra åtgärder. Om sträckan Värnamo- Jönköping elektrifieras och tågen kan komma till Jönköping (Gbg eller Torsvik) på ett rationellt sätt, kan godstrafik i relationen Malmö- Jönköping köra via ett triangelspår i Alvesta och vidare via Värnamo.

Föreslagen utformning av triangelspåret medför intrång i en industrifastighet.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 20200615
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 20200615
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Bansek (version 1.9) och Plankorsningsmodellen (version 2020 1.0)
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-04-13
Trafiktillväxttal Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period efter 2040	1,50
Trafiktillväxttal Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period t o m 2040	1,50
Trafiktillväxttal Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period efter 2040	1,00
Trafiktillväxttal Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period t o m 2040	1,90
Trafiktillväxttal Trafiktillväxttal vägtrafik period efter 2040	1,10
Trafiktillväxttal Trafiktillväxttal vägtrafik period t o m 2040	1,54

Kommentar

Kalkylperioden för Bansek-kalkylen sätts till 60 år och kalkylperioden i Plankorsningsmodellen sätts till 40 år enligt instruktioner från Expertcenter, Trafikverket.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	383	-60	< 0
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	497	-174	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	383	-130	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	383	21	0,05

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

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning

Trafikanteffekter							
Resenärer							
Förseningstid, persontrafik (Bansek)	-	ktim/år	-	27	Positivt: Åtgärden innebär minskad belastning och färre korsande tågvägar på bangården vilket leder till minskar risk för förseningar. Mötesspåret minskar risken att godståg som vänta på fri tågväg försenar andra tåg. Mötesspåret ger också bättre förutsättningar att hantera avvikelser i trafiken under störningar och ger en ökad flexibilitet	Positivt	Förseningstidsvinster på grund av ökad flexibilitet och bättre förutsättningar att hantera avvikelser.
Störning under byggtid	-	-	-		Försumbart: Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare totalavstängningar av trafiken att ske på banan.		
Åktid	0	ktim/år	27,1		-		
Godstransporter							
Banavgifter, gods (Bansek)	0,02	mnkr/år	0,5	314	-	Positivt	Förseningstidsvinster på grund av ökad flexibilitet och bättre förutsättningar att hantera avvikelser.
Förseningstid, godstrafik (Bansek)	0	mnkr/år	0,0		Positivt: Åtgärden innebär minskad belastning och färre korsande tågvägar på bangården vilket leder till minskar risk för förseningar. Mötesspåret minskar risken att godståg som vänta på fri tågväg försenar andra tåg. Mötesspåret ger också bättre förutsättningar att hantera avvikelser i trafiken under störningar och ger en ökad flexibilitet.		
Störning under byggtid	-	-	-		Försumbart: Störningar under byggtiden: Järnvägstrafiken kommer att påverkas vid inkoppling av nya växlar. Under perioder kommer sannolikt hastighetsnedsättningar och eventuellt kortare totalavstängningar av trafiken att ske på banan.		
Transporttid, gods	5,5	mnkr/år	152,9		-		
Tågdriftskostnader, gods (Bansek)	5,78	mnkr/år	161,0		-		
Persontransportföretag							
Banavgifter persontrafik (Bansek)	0	mnkr/år	0,0	0	-	Försumbart	
Biljettintäkter (Bansek)	0	mnkr/år	0,0		-		
Moms på biljettintäkter (Bansek)	0	mnkr/år	0,0		-		
Omkostnader (Bansek)	0	mnkr/år	0,0		-		
Tågdriftskostnader, persontrafik (Bansek)	0	mnkr/år	0,0		-		

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	0,3	mnkr/år	8,3	8	Positivt: Trafiksäkerhetseffekter för gång- och cykeltrafik på grund av planskildhet. Fångas inte i plankorsningsmodellen pga. att effektsamband saknas.	Positivt	Trafiksäkerhetseffekter för gång- och cykeltrafik vid planskildhet.
Klimat							
CO2-ekvivalenter: Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från person- och lastbilstrafik. Den monetära effekten avser koldioxid från person- och lastbilstrafik.	-0,02	kton/år	7,0	7	-	Försumbart	
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar PM 2,5	0,0001	ton/år	-	1	-	Försumbart	
Luft - NOx Kväveoxider	0,015	ton/år	-		-		
Luft - Slitagepartiklar PM 10	0	ton/år	-		-		
Luft: Avser NOx, avgaspartiklar (PM 2,5) och slitageartiklar (PM 10)	-	-	1,2		-		
Landskap							
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Försumbart, åtgärden kommer att ha en begränsad påverkan på landskapsbilden	Försumbart	Åtgärden har begränsad påverkan på landskapsbilden.
Övriga externa effekter							
Externa effekter, infrastruktur	0,08	mnkr/år	2,1	16	-	Positivt	Minskat buller på Alvesta bangård.
Externa effekter, buller (Bansek)	0,46	mnkr/år	14,0		Positivt: Positivt, minskade tågrörelser på Alvesta bangård innebär minskat buller		
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter (Bansek)	0,12	mnkr/år	3,0	-11	-	Försumbart	
Drivmedelsskatt (Bansek)	-0,47	mnkr/år	-14,0		-		
Moms på biljettintäkter (Bansek)	0	mnkr/år	0,0		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Inbesparade JA-kostnader	-	-	-	-	-	Försumbart	
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift- och Underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa	0	mkr/år	-24,7	-41	-	Försumbart	
Reinvestering: Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	-	mkr/år	-15,9		-		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				383			
NETTONUVÄRDE				-60	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt	

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl

Den samhällsekonomiska kalkylen fångar de största positiva nyttorna - åtgärdens effekter på godstransporter. Förseningstidsvinster för person- och godstransporter har inte kvantifieras då de är svåra att bedöma.

Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter

De ej prissatta effekterna bedöms sammanvägt som positiva och omfattar i störst utsträckning förseningstidsvinster för person- och godstrafik.

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden inte är samhällsekonomiskt lönsam. De ej prissatta effekterna bedöms som positiva vilket gör att olönsamheten bedöms vara mindre än vad nettonuvärdeskvoten anger, men inte så stora så att åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam. Känslighetsanalysen med högre trafiktillväxt ger en positiv nettonuvärdeskvot men i övriga känslighetsanalyser beräknas åtgärden inte som samhällsekonomiskt lönsam.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden påverkar inte restiden för persontåg men innebär ökad trafiksäkerhet för vägtrafik och gång- och cykeltrafik. Män kör mer bil medan kvinnor går och cyklar i större utsträckning. Sammanvägt bedöms fördelningen av nyttor som neutral mellan könen.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Nationellt	Regionalt	Neutralt	Åtgärden innebär tidsvinster för de godståg som endast passerar Alvesta, dessa är både långväga och mer av regional karaktär.
Län	Kronoberg	Jönköping	Neutralt	Främst gynnas Kronobergs och angränsande län genom kortare transporttider och minskad risk för förseningar.
Kommun	Alvesta	Närliggande kommuner	Neutralt	Främst gynnas Alvesta kommun och därefter angränsande kommuner av kortare transporttider och minskad risk för förseningar. Alvesta kommun gynnas även av planskildhet.
Näringsgren	Färdiga industriprodukter	Sågade trävaror	Neutralt	De godståg som gynnas av åtgärden är främst Volvo-tåg som kör Göteborg-Olofström samt tågtransporter till och från VIDA sågverk i Alvesta.
Trafikslag	Gods-järnväg	Vägtrafik, gång- och cykeltrafik	Neutralt	Störst nytta tillfaller godstransporter på järnväg. Även persontågstrafiken gynnas i och med minskad risk för förseningar. Näst störst nytta tillfaller vägtrafiken på grund av planskildhet.
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ingen särskild åldersgrupp gynnas eller missgynnas av åtgärden.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Kommentar:

Åtgärden gynnar i störst utsträckning godstransporter på järnväg på nationella resor. Den innebär även ökad trafiksäkerhet för väg- samt gång- och cykelresor i Alvesta kommun. Åtgärden påverkar inte något specifik kön eller någon specifik åldersgrupp mer än andra.

Objektnummer: JSY1820 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Olsson Jakob, PLSyå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-05

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden innebär en positiv effekt för godståg vilket bedöms kunna ge en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bedöms som olönsam och bidrar därför inte till ekonomisk hållbarhet. Åtgärden gynnar godstransporter på järnväg vilket kan ge både regionala och nationella positiva effekter.

Social hållbarhet

Åtgärden bedöms inte bidra varken negativt eller positivt till social hållbarhet då det främst är godstransporter som gynnas.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en minskad risk för förseningar och störningar i tågtrafiken.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en minskad risk för förseningar och störningar i tågtrafiken. Färre bomfällningar vid plankorsningen Blådingevägen ökar bekvämligheten för fordon- samt gång- och cykeltrafik.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden innebär minskade risk för förseningar vilket är positivt för tillförlitligheten.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden innebär minskade restider för godstransporter och minskad risk för förseningar.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Åtgärden bidrar marginellt till förutsättningarna för pendling.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bidrar marginellt till tillgängligheten till storstäder.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Åtgärden bidrar marginellt till tillgängligheten till interregionala resmål.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bidrar inte till att ha lika möjlighet att utforma sina liv.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bidrar inte till att människor ska ha lika påverkansmöjlighet.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Åtgärden gynnar inte användbarheten för personer med funktionsvariation.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en säkrare passage i och med planfri korsning.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte andelen gång- och cykelresor av totala kortväga.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Åtgärden innebär minskar risk för förseningar vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken.

	Mål	Bedömning och motivering
	Funktionsmål	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	

Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en överflyttning från väg- till tågtrafik för godstransporter, vilket minskar antalet fordonskilometrar för vägtrafiken.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka energianvändningen per fordonskilometer. Minskade inbromsningar på grund av slopandet av plankorsningen bedöms vara marginellt.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Åtgärden innebär minskat buller men bedöms ha marginell påverkan på maxnivå eller ekvivalent nivå för buller i Alvesta.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Åtgärden innebär minskat buller men bedöms ha marginell påverkan på maxnivå eller ekvivalent nivå för buller i Alvesta.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka mängden fysisk aktivitet i transportsystemet.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte barns, funktionshindrades eller äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte tillgängligheten till utbud och aktiviteter.
	Luft	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en överflyttning från vägtransporter till järnvägstransporter vilket medför minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka tätorter med i åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer eller tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka antalet personer exponerade för halter över MKN.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvalitet ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Negativt bidrag: Åtgärden planeras inom eller i närhet av industriområden där det är stor risk för förorenad mark.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ha osäker påverkan skyddsvärda områden.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ha osäker påverkan på bakgrundshalter för metaller.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ej relevant.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ha en osäker påverkan på skyddsvärda områden under driftskeden.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Åtgärden innebär en påverkan på landskapsbilden.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha betydelse för mortalitet.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha betydelse för barriärer då en faunapassage byggs vid Hjortsbergaån.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha betydelse för störning.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka förekomsten av livsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka den biologiska mångfalden.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ha osäker påverkan.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka strukturomvandling.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka.
	Betydelse för utträdning	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha betydelse för utträdning. Vid Lyckegård ca 50 m söder om befintlig järnväg finns ett fornminne i form av en medeltida bebyggelselämning
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärden innebär positiva trafiksäkerhetseffekter då korsningen vi Blådingevägen görs planskild. Överflyttning från väg till järnväg är också positivt för trafiksäkerheten.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,01	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,02	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,00	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	2,05	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar positivt till tillförlitligheten för person- och godstransporter. Åtgärden innebär även ökad trafiksäkerhet men den bedöms inte påverka vatten. Den planeras dock inom eller i närhet av industriområden där det är stor risk för förorenad mark. Inga kända målkonflikter.

Beräkningarna av kostnadseffektivitetstal för antal dödade och antal dödade och allvarligt skadade är endast baserat på effekterna från Plankorsningsmodellen då underlagssiffror för dessa inte erhålls av Bansek.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	2010	7
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	30,3	0,118
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	1818	7,09

Bilaga: jsy1820 alvesta, triangelspår klimatkalkyl.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
1a	Underlagskalkyl
1b	Indexomräkning, investeringskostnad
1c	Förutsättningar för underlagskalkyl
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl
SEA	
3a	SEK-importkälla, Kalkyl, sammanställning bansek och plk
3b	Kalkyl Bansek
3c	Kalkyl, plankorsningsmodellen
3d	Kalkyl-PM
Övrigt	
4	Kapacitetscenters effektbedömning

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Disaggregering av godstransporter basprognos 2040, Trafikverket. 2020-06-15.
Referens 2	Trafikstrategi för Alvesta kommun. 2015-03-24. Alvesta kommun.

System-ID, nummer för identifikation i databas: 383a9bce-eed5-4717-a34d-2490bd3ecd01

Utskriftsdatum : 2021-09-06