

Samlad effektbedömning

Märsta station och bangårdsombyggnad, JST1803



Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrone:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrone uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $NUK = NNK + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Stockholm län och berör Sigtuna kommun.

Nuläge och brister

Spårutformningen i Märsta bidrar till kapacitetsförluster i järnvägssystemet, och utgör en brist i stråket Stockholm-Uppsala. Märsta trafikeras av pendeltåg och regionaltåg medan godståg passerar igenom. De två plankorsningarna i stationsområdet innebär säkerhetsbrister. Spårutformningen innebär begränsad kapacitet på grund av korsande tågvägar. Spåranläggningen är gammal och sliten. Stationens utformning uppfyller inte dagens standard med avseende på tillgänglighet och säkerhet.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar ombyggnad genom ny spårkonfiguration inklusive plattformar samt en förbättrad stationsmiljö. Stationen får fyra genomgående plattformsspår varav pendeltågsplattformen förläggs till mitten av stationen samt två sidoplattformar för regionaltåg. Norr om pendeltågsplattformen ansluts tre uppställningsspår för pendeltåg. Samtliga plattformar blir nya och anpassas för rätt bredder och längder. Tre planskilda passager byggs och ersätter befintliga plankorsningar i stationsområdet.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att modernisera stationen som helhet till dagens standard och öka kapacitet och robusthet i trafiksystemet, utifrån dagens trafik och bedömd trafikutveckling.

Investeringskostnad

Kostnaden är 1406 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	853 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,73
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för högt resande med tåg, framförallt för långväga tjänsteresor, vilket innebär att de beräknade nyttorna i denna kalkyl kan vara överskattade. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

Fördelningsanalys

Fördelningsanalyser visar att, relativt gruppernas storlek, får följande grupper störst nytta: * Sigtuna och Uppsala kommun * Kvinnor * Boende i flerbostadshus * Hushåll med barn * Förvärvsarbetande * Personer i arbetsför ålder (20-64 år) * Personer med årsinkomst över 300 000 SEK/år Resultaten kommer från Samhällsekonomisk kalkyl verktyget Sampers.

Funktionsmål och hänsynsmål

Utvecklingen av kollektivtrafiken har en central roll för att skapa tillgänglighet i den växande storstadsregionen, åtgärderna påverkar funktionsmålet positivt. För hänsynsmålet förbättras trafiksäkerhet medan landskap och bullernivåer försämrats.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Objektet saknar finansiering. Ett fördjupat underlag i form av delar av en systemhandling har tagits fram för ett par år sedan för att öka planeringmognad och kostnadsuppskattningen för objektet då det har haft en hög prioritet under lång tid. Objektet föreslogs redan i planen 2018-2029 men togs bort ut förslaget av regeringen i fastställelsebeslutet. Arbete pågår nu med att ta fram en ny avsiktsförklaring mellan berörda parter avseende medfinansiering och ev samfinansiering. Objektet är en prioriterad åtgärd i regeringsuppdraget "Kapacitet för landtransporter till Arlanda".

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden innebär förbättrad resenärsmiljö i bytespunkten, plattformanslutningar och plattformsrummet vilket ökar reskomfort för tågresenärer. Bredare plattformar minskar trängsel på plattformarna vilket ökar trygghet och bekvämlighet. Längre plattformar innebär att längre tåg kan köras vilket ökar resenärskapaciteten. Ökad resenärskapacitet medför minskad trängsel på tågen vilket ökar reskomfort. En modern station kan öka attraktiviteten för att resa kollektivt. Ny stationsutformning kan innebära en förbättrad bytespunkt mellan järnväg och buss vilket medför att resor till Arlanda kan effektiviseras.		Förbättring
Reskostnad personbil, regionalt	Minskad reskostnad för personbil regionalt till följd av överflytt av personresor från väg till järnväg vilket minskar trängsel på väg under rusningstid.	-2,5 mnkr/år	59
Restid	De tre nya planskilda passagerna kommer generellt medföra längre restider för tågresenärer att ta sig till och från plattformarna. Däremot medför planskilda passager viss förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter som behöver korsa järnvägen eftersom de inte riskerar behöva vänta på passerande tåg. Även vägtrafik vid Aspvägen får förbättrad framkomlighet eftersom de inte riskerar stå i kö i samband med bomfällning. Hur stor		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	effekten blir är svårt att bedöma utan vidare underlag gällande aktuella och framtida flöden av trafikanter.		
Restid kollektivtrafik, regionalt	Minskad restid för kollektivtrafik regionalt till följd av ökad turtäthet för tåg.	-391 kptim/år	1551
Restid personbil, regionalt	Minskad restid för personbil regionalt till följd av överflytt av personresor från väg till järnväg vilket minskar trängsel på väg under rusningstid.	-83 kptim/år	327
Restid tåg, långväga	Minskad restid för långväga kollektivtrafik till följd av ökad turtäthet för tåg.	-16 kptim/år	166
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden eliminerar nuvarande korsande tågvägar mellan södergående och norrgående tåg samt möjliggör för ökad kapacitet på spåren vilket sammantaget leder till färre förseningar och trafikstörningar. Åtgärden innebär även att en gammal och sliten anläggning ersätts med ny vilket minimerar risken för fel i anläggningen.		Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Stationsmiljön förbättras då plattformar byggs bredare, vilket gör kollektivtrafiksystemet blir mer användbart för personer med funktionsnedsättning. Däremot kan planskilda plattformsanlutningar innebära risk för försämrad tillgänglighet för personer som inte kan använda trappor om hissar är ur funktion.		Försumbart
Vägavgifter/vägsnitt personbil	Marginell effekt avseende vägavgifter/vägsnitt för personbil.	0,10 mnkr/år	-1,2

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Åtgärden eliminerar nuvarande korsande tågvägar mellan södergående och norrgående tåg samt möjliggör för ökad kapacitet. Åtgärden innebär att en gammal och sliten anläggning ersätts med ny vilket minimerar risken för fel i anläggningen. Åtgärden innebär även att hastigheten genom stationen ökar, vilket tar bort problemet som finns idag för godstrafiken med uppförsbacken i Brista.		Förbättring
Reskostnad personbil yrkestrafik	Minskad reskostnad för personbil yrkestrafik till följd av överflytt av personresor från väg till järnväg vilket minskar trängsel på väg under rusningstid.	-1,3 mnkr/år	29
Restid personbil yrkestrafik	Minskad restid för personbil yrkestrafik till följd av överflytt av personresor från väg till järnväg vilket minskar trängsel på väg under rusningstid.	-6,2 kptim/år	52
Vägavgifter/vägskatte r	Marginell förändring avseende vägavgifter/vägs katt för godstransporter.	0 mnkr/år	0,11

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökade banavgifter till följd av fler tåg.	2,8 mnkr/år	-62
Biljettintäkter	Ökade biljettintäkter till följd av fler tågresenärer.	24 mnkr/år	569
Fordonskostnader kollektivtrafik	Ökade fordonskostnader till följd av fler tåg.	18 mnkr/år	-424

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Moms på biljettintäkter	Ökad kostnad för moms till följd av ökade biljettintäkter.	1,3 mnkr/år	-32

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Tre planskilda passager ersätter tidigare plankorsningar, vilket ökar trafiksäkerheten för gående, cyklister och fordonsförare. Bredare och längre plattformar ökar trafiksäkerheten på stationen.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Ökat antal tågkilometer ökar olyckor på järnväg i större grad än minskade olyckor på väg.	-0,70 mnkr/år	-17

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Åtgärden sker i befintlig sträckning och innebär en hastighetshöjning förbi stationen vilket kan öka bullernivåerna. Det finns även en risk för ökat buller på bansträckningen då trafikeringen ökar. Bullerskyddsåtgärder mildrar denna effekt.		Försämring
Förorenade områden	Åtgärd inkluderar sanering/deponi vilket innebär att förorenad mark tas hand om på ett miljöriktigt sätt.		Förbättring
Kväveoxider	Något minskade utsläpp till följd av minskad biltrafik.	-0,81 ton/år	0,17

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Något minskade utsläpp till följd av minskad biltrafik.	-0,47 ton/år	3,4

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	De planskilda passagerna medför en viss försämring på landskapets skala, struktur och visuella karaktär.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärd innebär intrång i jordbruksmark men sker intill befintlig anläggning i redan störd miljö.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Höghöjdseffekter	Minskade utsläpp till följd av minskat flygresande.	-106 ton/år	2,7

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-5,99
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-7,39
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	34,15

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	-0,13
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-9,17

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	11,75
---	-------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	3582	13
Reinvestering per år	46	0,20
Drift och underhåll per år	21	0,37

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

Stationsområdet i Märsta ligger i en lågpunkt med risk för översvämning vid skyfall. Denna risk är viktig att beakta.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskade restider för kollektivtrafik och tåg till följd av ökad turtäthet för tåg. Minskade restider och reskostnader för vägtrafik till följd av överflytt av personresor från väg till järnväg vilket minskar trängsel på väg under rusningstid.	2101 mnkr	> 1,80
Eliminerande av nuvarande korsande tågvägar förbättrar kapaciteten och bidrar till minskad risk för förseningar. Att nuvarande anläggning ersätts med ny minskar även risken för fel i anläggningen. En modernare stationsmiljö med längre och bredare plattformar bidrar till minskad trängsel och ökad komfort för tågresenärer samt förbättrad tillgänglighet. Planskilda passager medför generellt längre restider för tågresenärer att ta sig till och från plattformarna. Däremot medför planskilda passager viss förbättring för gående, cyklister och biltrafik som korsar järnväg och inte riskerar behöva vänta på passerande tåg. Sammanvägt bidrar åtgärd till en förbättring för personresor.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad reskostnad och restid för personbil yrkestrafik till följd av överflytt av personresor från väg till järnväg vilket minskar trängsel på väg under rusningstid.	81 mnkr	> 0,07
I och med den ökade hastigheten genom stationen samt att de korsande tågvägarna försvinner kommer risken för förseningar för godståg att minska. Åtgärden innebär även att en gammal och sliten anläggning ersätts med ny vilket minimerar risken för fel i anläggningen. Åtgärden innebär även att hastigheten genom stationen ökar, vilket tar bort problemet som finns idag för godstrafiken med uppförsbacken i Brista.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärd medför ökade biljettintäkter till transportföretagen men innebär ökade kostnader för banavgifter, fordonskostnader och moms på biljettintäkter till följd av fler tåg och fler resenärer.	51 mnkr	0,04
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökat antal tågkilometer ökar olyckor på järnväg i större grad än minskade olyckor på väg.	-17 mnkr	> -0,01
Tre planskilda passager ersätter tidigare plankorsningar, vilket ökar trafiksäkerheten för gående, cyklister och fordonsförare. Bredare och längre plattformar ökar trafiksäkerheten på stationen.	>	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Något minskade utsläpp till följd av minskad biltrafik.	3,6 mnkr	0,00
Hälsa: Åtgärden sker i befintlig sträckning och innebär en hastighetshöjning förbi stationen vilket kan öka bullernivåerna. Det finns även en risk för ökat buller på	≈ 0	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
bansträckningen då trafikeringen ökar. Åtgärd inkluderar sanering/deponi vilket innebär att förorenad mark tas hand om på ett miljöriktigt sätt.		
Natur- och Kulturmiljö: De planskilda passagerna medför en viss försämring på landskapets skala, struktur och visuella karaktär. Åtgärd innebär intrång i jordbruksmark men sker intill befintlig anläggning i redan störd miljö.	<	
Klimat (höghöjdseffekter): Minskade utsläpp till följd av minskat flygresande.	2,7 mnkr	0,00
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökade intäkter från banavgifter och moms men minskade intäkter från skatter för vägtrafik.	19 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-221 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	2021 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,7

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	1245 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	-132 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, beräknad	54 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	1167 mnkr

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	853 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,73
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar att åtgärden är robust lönsam eftersom $NNK > 0,1$ för samtliga analyser. Åtgärden är lönsam främst tack vare de restidsvinster för tågresenärer som åtgärden medför. De ej beräknade effekterna bedöms som positiva vilket stärker bilden av att åtgärden är samhällsekonomisk lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Sammantaget bedöms kalkylen vara av god kvalitet. Dock viss osäkerhet för restidseffekter för personbil då storleksordningen sannolikt överskattas något. Ett mindre modelltekniskt fel har upptäckts i Basprognos 2024 utan detta fel så hade de totala nyttorna i objektet varit ca 2% högre.

Ej beräknade effekter:

De tre tillkommande planskilda passagerna leder till ökad trafiksäkerhet, minskad barriäreffekt och restidsnytta. Åtgärden leder också till minskade trafikstörningar och ökad reskomfort. Åtgärd medför ökade bullernivåer och negativ påverkan på landskap men sker i redan störd miljö.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har visst beroende med objektet JST2205 (Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering) som också medför förbättringar för pendeltågstrafiken. Utifrån drift- och trafikeringsynpunkt berörs åtgärden också av de förbättringar som objektet JST2206 (Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet mm) bidrar till. Inga känslighetsanalyser har gjorts för att beskriva sådana beroenden inom åtgärdsplaneringen 2024 utan kunskap kommer från tidigare framtagna ÅVS (Se referens 1).

3 Fördelningsanalys

Fördelningsanalyser visar att, relativt gruppernas storlek, får följande grupper störst nytta: * Sigtuna och Uppsala kommun * Kvinnor * Boende i flerbostadshus * Hushåll med barn * Förvärvsarbetande * Personer i arbetsför ålder (20-64 år) * Personer med årsinkomst över 300 000 SEK/år Resultaten kommer från Samhällsekonomisk kalkyl verktyget Sampers.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Att beroendet mellan de två trafiksystemen regionalståg/godståg (som har beroenden med andra tåg på Ostkustbanan) samt pendeltåg (som har beroenden med andra pendeltåg i Citybanan) byggs bort frigör kapacitet som kan nyttjas för trafikökning vilket ökar medborgares tillgänglighet. Bredare plattformar minskar trängseln på plattformarna, vilket ökar tryggheten och bekvämligheten. Åtgärden innebär även att tre planskilda passager byggs vilket ersätter tidigare plankorsningar, detta ökar tryggheten för gående, cyklister och motorfordonsförare. Åtgärden innebär att en gammal och sliten anläggning ersätts med ny vilket minimerar risken för fel i anläggningen.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Då korsande tågvägar mellan södergående pendeltåg respektive norrgående regional- och godståg byggs bort ökar spårkapaciteten vilket förbättrar möjligheten till mer punktlig och tillförlitlig trafikering. Ökad robusthet för transporter till Arlanda förbättrar näringslivets internationella tillgänglighet. Åtgärden innebär även att hastigheten genom stationen ökar, vilket tar bort problemet som finns idag för godstrafiken med uppförbacken i Brista. Åtgärden innebär att en gammal och sliten anläggning ersätts med ny vilket minimerar risken för fel i anläggningen.

Funktionshinderades tillgänglighet

En ny och modern stationsmiljö, med bredare plattformar och en ny bro som överbryggar hela järnvägsområdet innebär att generella tillgänglighetskrav uppfylls, mindre trängsel på plattformarna samt att bättre tillgänglighet till östra sidan medges. Däremot kan planskilda plattformsanlutningar innebära risk för försämrad tillgänglighet för personer som inte kan använda trappor om hissar är ur funktion.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Planskildheten gör det säkrare och lättare för barn och unga att passera järnvägen, t.ex. för att kunna ta sig till skola eller fritidsaktiviteter på andra sidan järnvägen. Stationsmiljön förbättras då plattformar byggs bredare och planskilda passager till plattformarna byggs vilket ökar tryggheten för barn och unga som reser kollektivt.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Tre planskilda passager byggs som ersätter tidigare plankorsningar, detta ökar trafiksäkerheten för gående, cyklister och motorfordonsförare.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden innebär en ökad energianvändning i byggskedet. Ombyggnaden leder till fler komponenter att underhålla (växlar, förlängda plattformar och nya planskilda passager). Detta förmildras dock av att stationen får en nyare standard och att drift- och underhållskostnaderna skulle öka om åtgärden inte genomfördes.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Åtgärden leder till en överflyttning från bil till kollektivtrafik vilket minskar transportsystemets totala utsläpp.

Buller och vibrationer

Åtgärden sker i befintlig sträckning och innebär en hastighetshöjning förbi stationen vilket kan ökat buller och vibrationer. Det finns även en risk för ökat buller/vibrationer på bansträckningen då trafikeringen ökar.

Landskap

De planskilda passagerna medför en viss försämring på landskapets skala, struktur och visuella karaktär. Åtgärd medför påverkan på stationsområdet som utgör ett hänsynsobjekt för artrik järnvägsmiljö.

Vatten

Området utgör ej vattenskyddsområde.

Material och kemiska produkter

Okänt i detta skedet, men ombyggnaden sker på befintlig anläggning.

Förorenade områden och masshantering

I den mån det finns föroreningar i marken där åtgärden genomförs så kan dessa förväntas minska till följd av sanering.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Utvecklingen av kollektivtrafiken har en central roll för att skapa tillgänglighet i den växande storstadsregionen, åtgärderna påverkar funktionsmålet positivt. För hänsynsmålet förbättras trafiksäkerhet medan landskap och bullernivåer försämras.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>1,91
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	-0,01
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,01006

Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Märsta station och bangårdsombyggnad
Objekt-id	JST1803
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Sigtuna
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Spårutformningen i Märsta bidrar till kapacitetsförluster i järnvägssystemet, och utgör en brist i stråket Stockholm-Uppsala. Märsta trafikeras av pendeltåg och regionaltåg medan godståg passerar igenom. De två plankorsningarna i stationsområdet innebär säkerhetsbrister. Spårutformningen innebär begränsad kapacitet på grund av korsande tågvägar. Spåranläggningen är gammal och sliten. Stationens utformning uppfyller inte dagens standard med avseende på tillgänglighet och säkerhet.

Spårutformningen innebär begränsad kapacitet eftersom inga andra tåg kan passera stationen när ett pendeltåg avgår, på grund av bl a korsande tågvägar, vilket även ökar risken för trafikstörningar. Stationens samlade utformning är uppdelad, upplevs trång och omodern. Mittplattformen för regional- och fjärrtåg har tillgänglighets- som säkerhetsbrister avseende plattformsbredd, säkerhetszoner samt att den inte är tillgänglighetsanpassad i tillräcklig grad. Plattformen är gammal, sliten och lutar ut mot spåren. Planskilda passager till plattformen saknas. Märsta station är en redundansstation till Arlanda varför den har betydelse för Arlandas tillgänglighet. Ombyggnationen möjliggör även att området kring Märsta station kan utvecklas med fler bostäder och verksamheter.

Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Plankorsning vid Brobyvägen.

Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

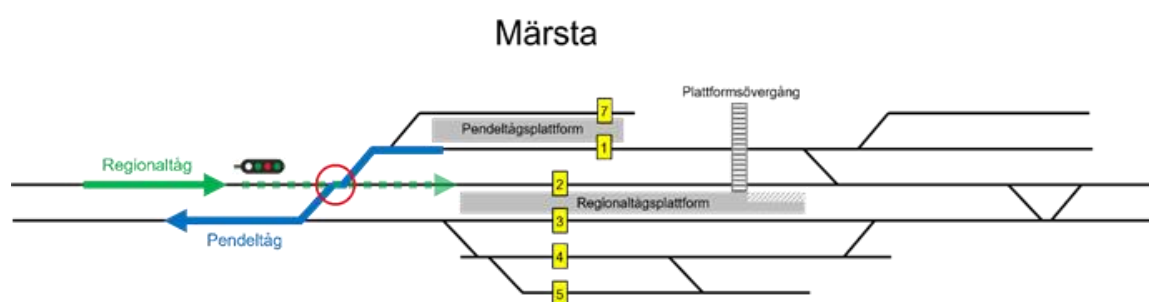
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Plattformsanslutningar sker i plan.



Smala plattformar.



Den nuvarande anläggningen leder till att alla avgående pendeltåg mot Stockholm korsar spåret där regionaltågen mot Uppsala går. Dessutom finns en kortare sträcka där både avgående och ankommande pendeltåg måste köra på samma spår (ungefär vid den röda cirkeln) vilket skapar ytterligare låsningar.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	3200 m
Banstandard	Dubbelspårig och elektrifierad järnväg med fjärrblockering. Hastighet 140 km/h förbi stationen.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

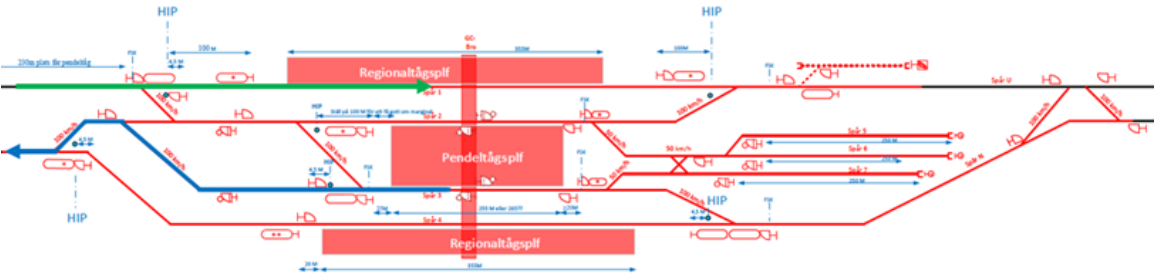
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29

Bantrafik	252 tåg per dygn och riktning söder om Märsta och 95 tåg per dygn och riktning norr om Märsta (Basprognos 2024, prognosår 2045).
Banflöde	9,5 miljoner resenärer per år söder om Märsta och 4 miljoner resenärer per år norr om Märsta (Basprognos 2024, prognosår 2045).

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar ombyggnad genom ny spårkonfiguration inklusive plattformar samt en förbättrad stationsmiljö. Stationen får fyra genomgående plattformsspår varav pendeltågsplattformen förläggs till mitten av stationen samt två sidoplattformar för regionaltåg. Norr om pendeltågsplattformen ansluts tre uppställningsspår för pendeltåg. Samtliga plattformar blir nya och anpassas för rätt bredder och längder. Tre planskilda passager byggs och ersätter befintliga plankorsningar i stationsområdet.

Ombyggnation med ny spår- och plattformskonfiguration (kallad utredningsalternativ UA3-3 i referens 2). Stationsutformningen innebär att anslutningarna till plattformarna behöver ske planskilt i form av en stationsbro samt överbygga hela spårområdet för att möjliggöra anslutning från båda sidor av järnvägen. Nuvarande plankorsningen i Brobyvägen norr om plattformarna slopas och ersätts av en gång- och cykeltunnel i samma läge samt med en ny planskild vägbro över järnvägen längre norrut vid Aspvägen. Plankorsningen för gång- och cykeltrafik vid Rolsta kan då också slopas. Objektet omfattar: - Total ombyggnad av spåranläggningen, 3200 m spår rivs och 5400 m nytt spår byggs, 21 nya växlar. - Markförstärkningar för nya spår och plattformar - Ny mittplattform och två sidoplattformar - Väderskyddad stationsbro med hög nivå på gestaltning med ytor för SLL och kommersiella ytor, 6st rulltrappor + 6st hissar, total broarea 1902,5 m2 - Plattformstak i stål och glas 3645 m2, 16 vindsydd och 1st uppvärmt utrymme - Ny vägbro Aspvägen - Ny GC-tunnel Brobyvägen - Flytt av del av statlig väg 898 - Omdragning av västra Bangatan vid vägbrons anslutning



I den ombyggda varianten av Märsta, kallad UA3-3, så har de korsande tågvägarna försvunnit helt.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	5400 m
Banstandard	Ny järnväg, 160 km/h förbi stationen. Anläggningen anpassas för ERTMS.
Bantrafik	268 tåg per dygn och riktning söder om Märsta och 111 tåg per riktning och dygn norr om Märsta (Framräknat i projektet utifrån hur anläggningen dimensioneras, prognosår 2045).
Banflöde	10,6 miljoner resenärer per år söder om Märsta och 4,8 miljoner resenärer per år norr om Märsta (Framräknat i projektet utifrån hur anläggningen dimensioneras, prognosår 2045).

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att modernisera stationen som helhet till dagens standard och öka kapacitet och robusthet i trafiksystemet, utifrån dagens trafik och bedömd trafikutveckling.

Trafikutveckling och trafiksäkerhet är i fokus tillsammans med kvalitéer i bytespunkten, bland annat för bättre flöden och ökad tillgänglighet till Arlanda. Syftet är även att skapa en robustare järnvägsanläggning som bidrar till att minska behoven av akuta underhållsinsatser.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-02-12	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	1406	422	1406	422

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	4	1245

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ett stort underhållsbehov till följd av en sliten anläggning bedöms överskrida ökningen av underhållskostnaderna för en större anläggningsmassa under kalkylperioden. Nettoförbättringen blir små i förhållande till investeringskostnader och bedöms därför som försumbar.	Försumbart
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökade underhållskostnader till följd av ökad järnvägstrafik.	-62

Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskade underhållskostnader till följd av minskade vägtrafik.	8,1
--------------------------------------	--	-----

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Med en ny anläggning minskar behovet av reinvesteringar i den slitna befintliga anläggningen. Merparten av effekten bedöms fångas av kalkylen vilket innebär att de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara.	Försumbart
Reinvesteringskostnad	Till följd av åtgärden utgår behov av reinvesteringssåtgärder i signalanläggning, kontaktledning och spårväxlar.	190
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-59

Planeringsläge

Objektet saknar finansiering. Ett fördjupat underlag i form av delar av en systemhandling har tagits fram för ett par år sedan för att öka planeringmognad och kostnadsuppskattningen för objektet då det har haft en hög prioritet under lång tid. Objektet föreslogs redan i planen 2018-2029 men togs bort ut förslaget av regeringen i fastställelsebeslutet. Arbete pågår nu med att ta fram en ny avsiktsförklaring mellan berörda parter avseende medfinansiering och ev samfinansiering. Objektet är en prioriterad åtgärd i regeringsuppdraget "Kapacitet för landtransporter till Arlanda".

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos Person 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos Person 2024-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2032
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	4
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk & Handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-17

Namn	Tillväxttal
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,87
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	0,96
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,55
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,5
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	1,1
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	1,4

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Samlad effektbedömning

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
1245 mnkr	-77 mnkr	2021 mnkr	853 mnkr	0,73

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	1743	-77	1921	256	0,15
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	1245	-76	2507	1338	1,14
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	1245	-79	1519	353	0,30
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	1245	-77	2249	1082	0,93
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	1245	-77	2017	849	0,73
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	1245	-77	2025	857	0,73
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	1245	-77	2025	858	0,73
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	1245	-77	2023	855	0,73
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	1245	-77	2019	852	0,73

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

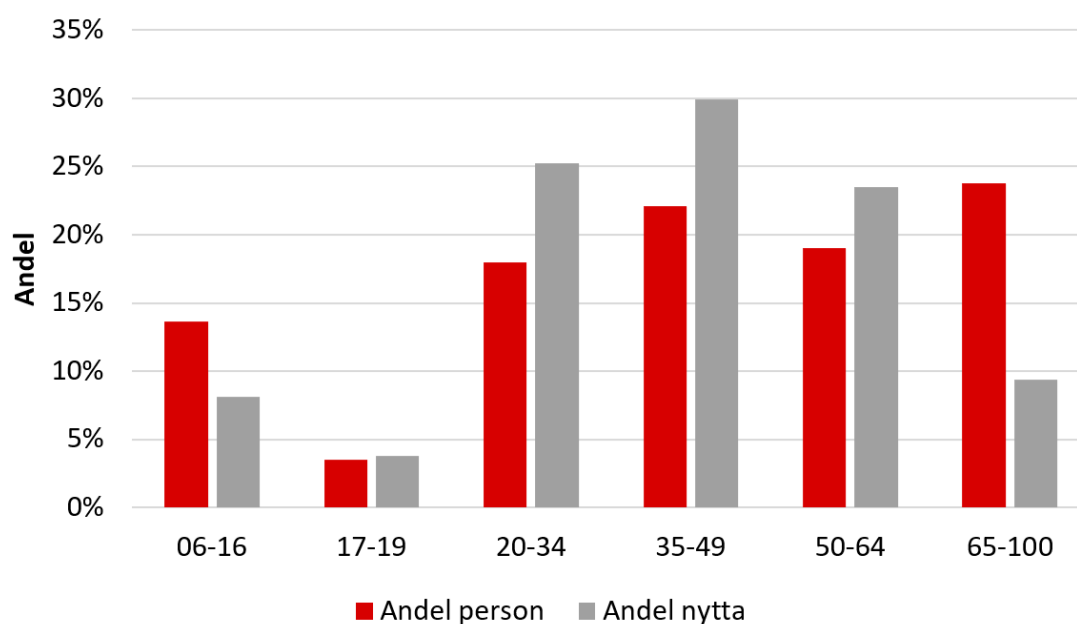
Kommentar: Åtgärden har visst beroende med objektet JST2205 (Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering) som också medför förbättringar för pendeltågstrafiken. Utifrån drift- och trafikeringssynpunkt berörs åtgärden också av de förbättringar som objektet JST2206 (Stockholm C

och Tomtebodabangård, kapacitet mm) bidrar till. Inga känslighetsanalyser har gjorts för att beskriva sådana beroenden inom åtgärdsplaneringen 2024 utan kunskap kommer från tidigare framtagen ÅVS (Se referens 1).

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

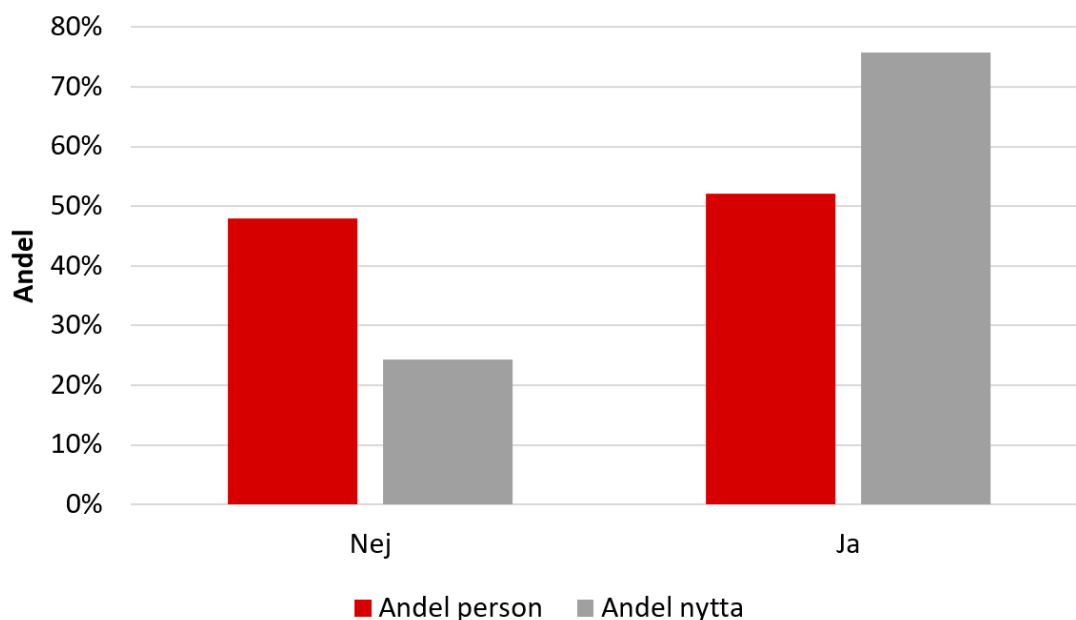
Fördjupad konsekvensanalys

Per Individ ålder (totalt)



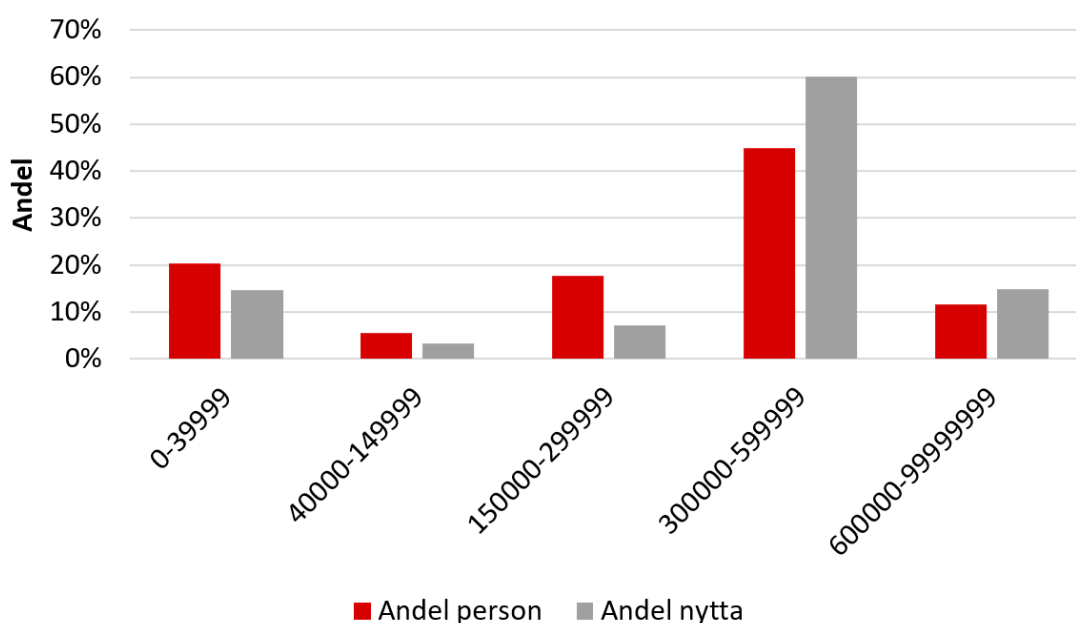
Fördelning av nyttor per åldersgrupp - SAMPERS uttag

Per Förvärvsarbetande (totalt)



Fördelning av nyttor per arbetssituation - SAMPERS uttag

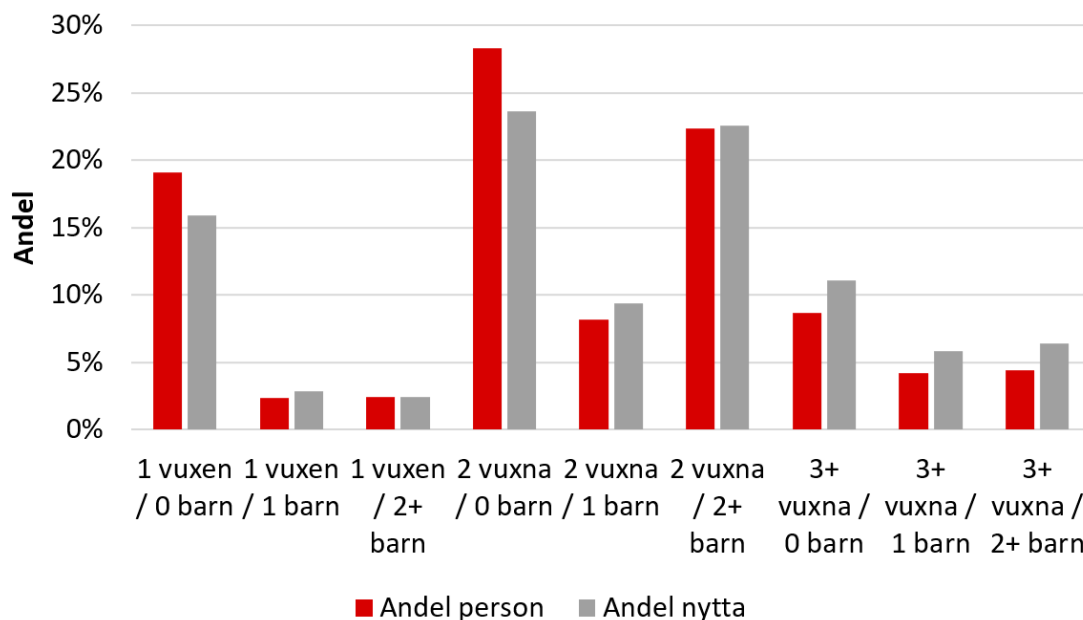
Per Individ årlig inkomst (totalt)



Fördelning av nyttor per inkomstkategori- SAMPERS uttag

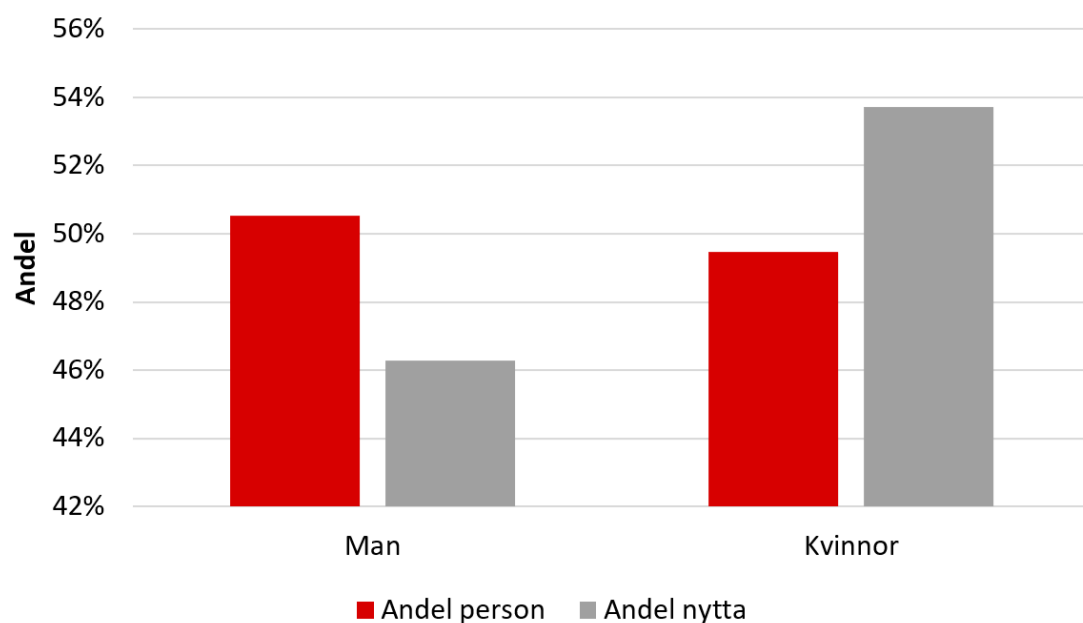
Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Per Hushållstyp (totalt)



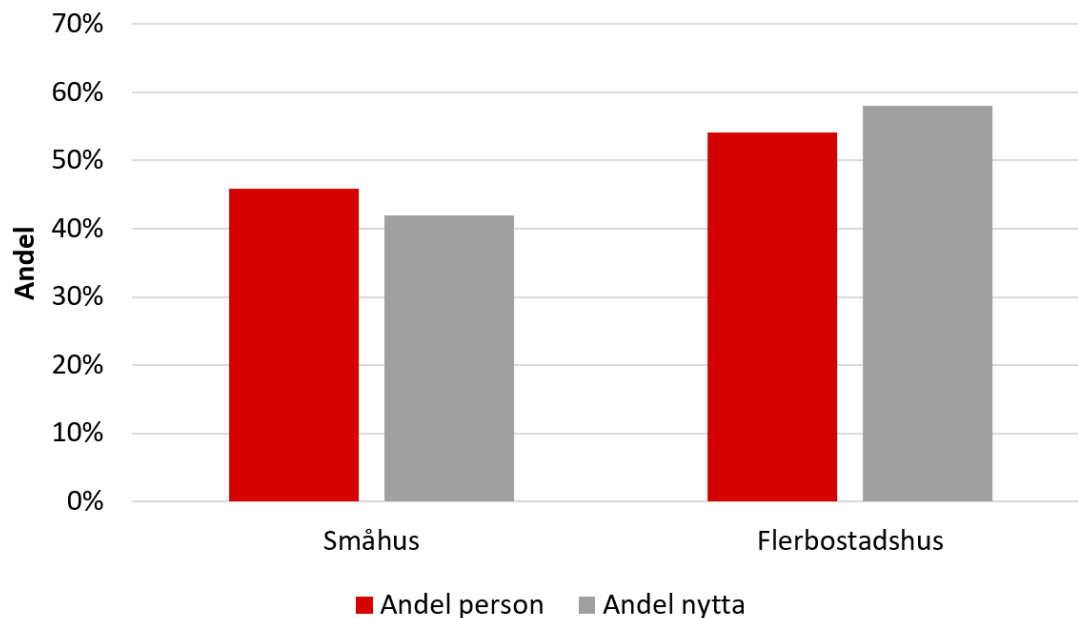
Fördelning av nyttor per hushållstyp - SAMPERS uttag

Per Kön (totalt)



Fördelning av nyttor per två-könskategori - SAMPERS uttag

Per Bostadstyp (totalt)



Fördelning av nyttor per bostadstyp - SAMPERS uttag

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	granskningschecklista
1.a	Grov kostnadsindikation (GKI) 2025-02-12
1.b	signalomräkning
2.a	klimatekalkyl
3.a	ArbetsPM (rev250415)
3.b	SEK-importkälla
3.c	Känslighetsanalys Sampers/Samkalk - Efterfråga +20% (KAH)
3.d	Känslighetsanalys Sampers/Samkalk - Efterfråga -20% (KAL)
3.e	Känslighetsanalys Sampers/Samkalk - Enhetliga tidsvärden (KAT)
3.f	Fördelningsanalys
3.g	ArbetsPM Bilaga 1
3.h	ArbetsPM Bilaga 2
3.i	ArbetsPM Bilaga 3
3.j	Reinvesteringsbehov vid utebliven åtgärd
3.k	Nuvärdesberäkning av reinvesteringskostnad vid utebliven åtgärd
3.l	arbets-pm_Handkalkyl_reinvestering
Referens 1	ÅVS "Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive földeffekter av nya stambanor"
Referens 2	TRV 2016/105329 ÅVS Märsta station

Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Samlad effektbedömning

Tidigare SEB 93f09923-e292-4aa6-bf57-241243f0ba0

SEB Id för denna SEB: 104f5ac1-488e-488b-a93f-c99289439083

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JST1803, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindblad Sofia, PLörst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning