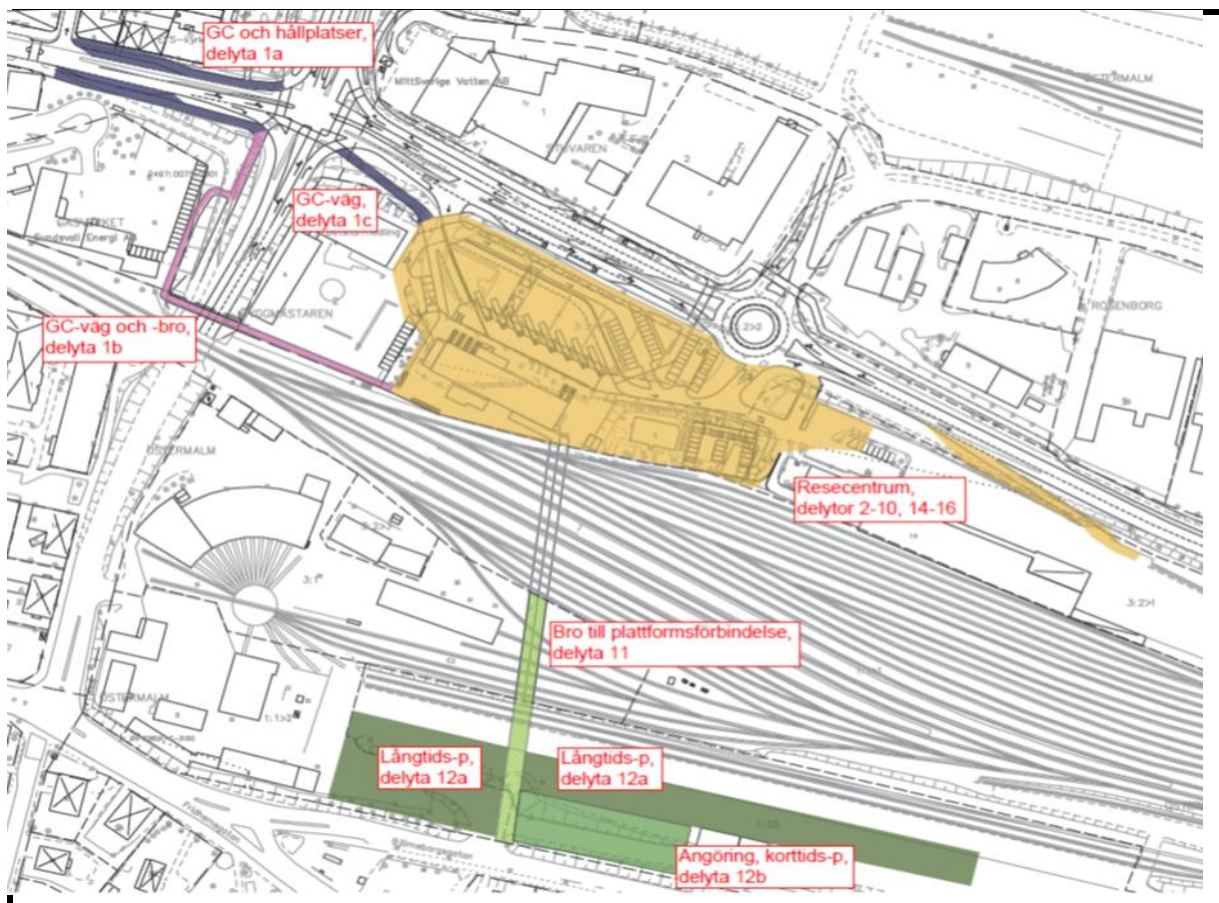


Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering, BVGV007b

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Järnvägsstationens koppling till stadskärna och busstrafik är idag svag. Resandet kommer att öka och redan idag finns problem med en bristfällig resenärssituation runt stationen.

Åtgärdens syfte: SEB:en tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029. Åtgärdens syfte är att uppnå en förbättrad kollektivtrafik, i och med ett mer samlat resecentrum, bättre koppling mellan trafikslag samt förbättringar i gång- och cykelstråk mot stationsområdet.


Förslag till åtgärd: Kostnaden är 164,9 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden utgörs av ett nytt centralt resecentrum i anslutning till befintlig järnvägsstation. I resecentrumprojektet ingår ombyggnad av stationsbyggnad, att flytta fjärr- och förortsbussarnas ändhållplats till järnvägsstationen, att förbättra gång- och cykelkopplingarna mellan resecentrum och centrala staden, att förbättra gångkoppling mellan resecentrum och stadsbussar samt att modifiera någon stadsbusslinje. En gång- och cykelbro byggs över bangården med nedgångar till plattformarna. Denna förbindelse knyter också samman Östermalm/Skönsmon med Södra Kajen och förbättrar kopplingen mellan resecentrum och dessa stadsdelar. Det ingår även infrastrukturåtgärder i syfte att förbättra angöring och framkomlighet för fordonstrafik. Då processen om vad som är statsbidragsberättigande pågår vid upprättande av den samlade effektbedömningen finns det osäkerheter både vad gäller objektets kostnad och innehåll. För samband med andra åtgärder är det viktigt att känna till förutsättningarna beskrivna i kap 1.9.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-226		Positivt		Positivt		Bedömning ej möjlig

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	0		
Godstransporter	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	0		
Persontransp.företag	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	0		
Trafiksäkerhet	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	0		
Klimat	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	0		
Hälsa	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	0		
SamEk Inv.	Samhällsekonomisk kalkyl ej utförd.	-226		
Nettonuvärde		-226		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-	Informationsvärde NNK =	Ej relevant	
NNK-i _{KA} *=	-	NNK-idu=	-	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Positivt	Positivt	Minskat utsläpp av CO2.
	Hälsa	Försumbart		Åtgärden har mindre betydelse för luftkvaliten
	Landskap	Försumbart		Positiv förändring av stadsbilden
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Förbättrade pendlingsmöjligheter
	Godstransporter	Försumbart		Åtgärden bedöms inte ge några påtagliga effekter för godstrafiken.
	Persontransportföretag	Positivt		Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik ger ökade biljettintäkter
	Trafiksäkerhet	Positivt		Nya gång- och cykelvägar ger minskad risk för trafikolyckor
	Övrigt	Försumbart		Åtgärden innebär att yta frigörs vid Navet som kan användas till bostäder.
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Effekterna av åtgärderna är i huvudsak positiva.

*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	Västernorra nd	Sundsvall	Resenärer	kunskapsint ensiva näringar	Buss	Vuxna: 18- 65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag.
		Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag.
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Positivt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Det finns en risk för en målkonflikt mellan tillgänglighet och att stationsbyggnaden är ett byggnadsminne.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms ha positiv påverkan vad gäller ekologisk hållbarhet då den gynnar ett ekologiskt hållbart resande. De ej kvantifierade effekterna som identifierats bedöms vara positiva. Bidraget till samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är osäkert då kvantifierade effekter att jämföra med en samhällsekonomisk anläggningskostnad saknas. Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den resulterar i ett mer tillgängligt transportsystem.

4. Transportpolitisk målanalys

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

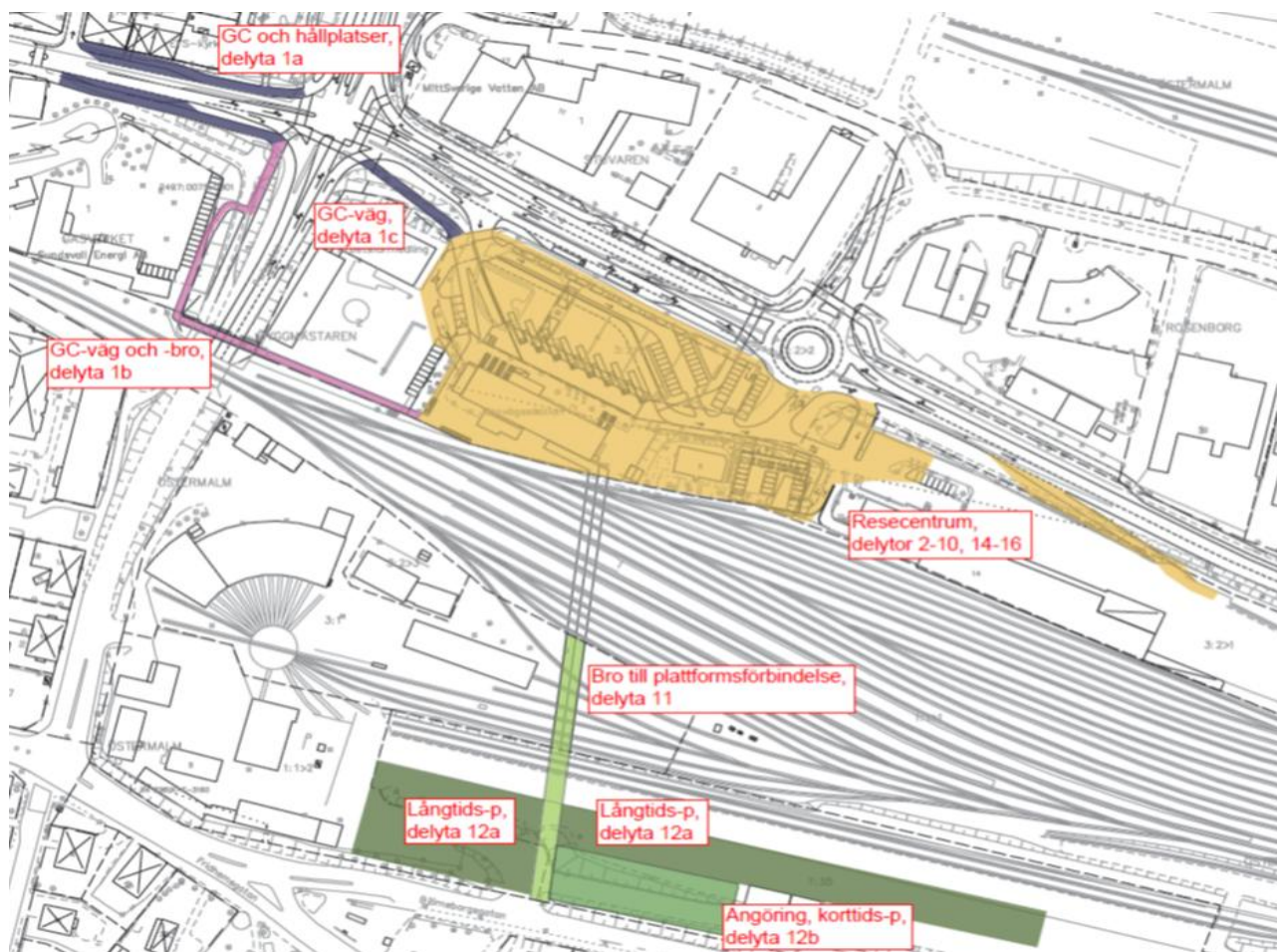
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	BVG007b	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Västernorrland	
Koordinater startpunkt	619858	6919183
Koordinater målpunkt	619521	6919576

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Fördjupad översiktsplan
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	Avsiktsförklaring mellan Sundsvalls kommun och Banverket avseende järnvägsprojekt på Ostustbanan, Ådalsbanan och i Sundsvall (inkl. Resecentrum i centrala Sundsvall), 2008-12-01.
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Ja, se referens "Fördjupad översiktsplan 2013-06-26"
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	I nuläget överskrids befintliga normer för luftföroreningar i Sundsvall.
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Delvis, Åtgärden bidrar tillsammans med andra åtgärder till en förbättrad luftkvalitet då åtgärden syftar till att öka resandet med kollektivtrafik.
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Figur 1. Åtgärder som ingår i objektet.

Delyta 0 Konstnärlig utsmyckning samt informationssystem

Delyta 1, GC-vägar och hållplatser

Delyta 2-10, GC-vägar inom stationsområdet samt grönjorda ytor, bussytor, bilgenomfart med avlämningsplatser, Dockningsbyggnad, Handikapp-p, Taxiutor, Cykel-p, stationsområdet, Stationsbyggnad

Delyta 11, GC-bro till plattformsförbindelse

Delyta 12 Angöring och parkeringar vid Björneborgsgatan (korttids-, långtids- samt angörings-p)

Delyta 14-16, Korttidsparkering inkl. infarter inom stationsområdet

1.3 Nuläge och brister

Järnvägsstationens koppling till stadskärna och busstrafik är idag svag. Resandet kommer att fortsätta öka och redan idag finns problem med en bristfällig resenärsmiljö runt stationen.

- Avståndet mellan nuvarande bussterminal och järnvägsstationen är 850 meter. Det är långt att byta mellan tåg och regional busstrafik. Avståndet innebär också en omväg för de bussar som startar på nuvarande bussterminal och skall ansluta till ankommande tåg för resor norrut.
- Dagens stationsplan har bristfälligt utrymme för bussangöring, vilket blir särskilt tydligt när det krävs ersättningsbussar.
- Varken stationsplan eller själva stationen är anpassade för funktionshindrade.
- Stationen har bara angöring ifrån Landsvägsallén vilket skapar onödigt stor trafikbelastning på såväl Landsvägsallén som Parkgatan och Köpmangatan.
- Trafiken i centrala Sundsvall orsakar för höga halter av luftföroreningar.

<p>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</p>	<p>Det bor idag drygt 7000 personer inom en kilometers radie från stationen, de flesta bor söder om bangården. Norr om stationen ligger verksamhetsområde och parkeringsytor som nu successivt omvandlas till den nya stadsdelen Södra Kajen. Centrala stan ligger nordväst om stationen. I takt med utbyggnad av staden kommer antalet boende inom en kilometers radie att öka till cirka 13000 personer inom en tioårsperiod. Antalet förvärvsarbetande dagbefolkning uppgår idag till cirka 11000 inom en kilometers radie från stationen. Arbetsplatserna är främst lokaliserade norr och väster om stationen. I den nya stadsdelen Södra Kajen finns en stor potential för tillkommande kontorsplatser.</p>
<p>Lokalisering av service och handel</p>	<p>Service, handel, restauranger och kultur är främst lokaliserat inom Stenstan, nordväst om stationen. Viss handel, och även stadens casino, finns på Södra Kajen, rakt norr om stationen. Inom stationsområdet finns två restauranger, Pressbyrå och biluthyrningsfirma.</p>
<p>Distansarbete</p>	<p>Arbetspendling till och från Sundsvall, gäller i första hand administrativa tjänster inom vilka det brukar finnas möjlighet till distansarbete.</p>
<p>Resvanor och/eller godsflöden</p>	<p>En resvaneundersökning (RVU) genomförs hösten 2016, resultat beräknas vara klar under november månad. Senaste tillgängliga siffror kommer från en RVU från 2009. Då gjorde Sundsvallsborna cirka 3 resor per invånare och dag. 88% av resorna skedde då inom kommunen, ytterligare 10% gick till grannkommunerna Timrå, Härnösand, Ånge och Nordanstig, medan 2% gick till orter längre bort. Den särklassigt viktigaste målpunkten för resorna var centrala Sundsvall, mål för cirka 20% av alla resor. Utöver Sundsvallsbornas resor kommer resecentrum att betjäna resenärer inom en större geografi än Sundsvalls kommun. Den resandekategori som bedöms öka mest är regional arbetspendling.</p>
<p>Färdmedelsfördelning persontrafik</p>	<p>Antal tågresenärer under 2015 summerades för Norrtåg ihop till 163 000 påstigande i Sundsvall och för X-trafik till 69 000 påstigande (+ 18 000 bussresenärer). Statistik från SJ finns inte att tillgå. Ett antagande för färdmedelsval för anslutningsresor till tågen vid Sundsvalls Central finns i fördjupad översiktsplan. För 2014 var det 29 000 påstigande på buss vid Sundsvalls Central enligt Din Turs statistik, dessa får samtliga antas vara övergångsresenärer från tåget. Sundsvalls busstation Navet hade 2 580 000 påstigande, en andel av dessa kommer flytta över till Sundsvalls Central när resecentrumprojektet genomförts.</p>
<p>Färdmedelsfördelning godstrafik</p>	<p>Ej relevant</p>

Banlängd:	<i>Ej relevant</i>
Banstandard:	<i>Ej relevant</i>
Bantrafik:	<i>Sundsvall C trafikeras i nuläget av 74 persontåg per dygn.</i>
Banflöde:	<i>Kunskap saknas</i>

1.4 Fyrstegsanalys

I arbetet med att förbättra tågtrafikens koppling till stadskärna och busstrafik har fyrstegsprincipen tillämpats på följande sätt:

Steg 1 Tänk om

Sundsvalls kommun arbetar med att få människor som idag åker bil att istället välja hållbara transportmedel. Genom beteendepåverkande arbete i projektet hållbara resor främjas gång, cykel och kollektivtrafik.

Steg 2 Optimera

Kommunen har under åren provat olika lösningar att överbrygga avståndet mellan tåg- och busstrafik för att uppnå smidigare byten mellan färdmedlen. En särskild busslinje mellan stationen och Navet har till exempel provats.

Steg 3 Bygg om

Gång- och cykelvägar samordnas med ombyggnaden av v.562. I takt med stadsomvandlingen enligt Stadsvision Sundsvall minskar såväl fysiska barriärer som det upplevda avståndet mellan stationsområdet och stadskärnan.

Steg 4 Bygg nytt

Inom projektet har Sundsvalls kommun under flera års arbete provat olika alternativ för bussdockningsterminal. Det nuvarande förslaget innebär en kraftig bantning av omfattningen, där mer av befintlig infrastruktur och fler befintliga byggnader kan behållas och där järnvägsstationen i högre grad nyttjas för resenärsfunktioner istället för att bygga nya lokaler.

1.5 Syfte

SEB:en tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029. Åtgärdens syfte är att uppnå en förbättrad kollektivtrafik, i och med ett mer samlat resecentrum, bättre koppling mellan trafikslag samt förbättringar i gång- och cykelstråk mot stationsområdet.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden utgörs av ett nytt centralt resecentrum i anslutning till befintlig järnvägsstation.

I resecentrumprojektet ingår ombyggnad av stationsbyggnad, att flytta fjärr- och förortsbussarnas ändhållplats till järnvägsstationen, att förbättra gång- och cykelkopplingarna mellan resecentrum och centrala staden, att förbättra gångkoppling mellan resecentrum och stadsbussar samt att modifiera någon stadsbusslinje. En gång- och cykelbro byggs över bangården med nedgångar till plattformarna. Denna förbindelse knyter också samman Östermalm/Skönsmon med Södra Kajen och förbättrar kopplingen mellan resecentrum och dessa stadsdelar. Det ingår även infrastrukturåtgärder i syfte att förbättra angöring och framkomlighet för fordonstrafik. Kostnaden för den del av gång- och cykelbron som sträcker sig över spårområdet ingår dock i objekt "BVG007 Sundsvall, tillgänglighet, resecentrum och plattformar m.m" Se även 1.9 Samband med andra åtgärder.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Sundsvalls kommun arbetar fortlöpande med påverkansinsatser för att öka det hållbara resandet.
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Kommunen har en Trafik- och Infrastrukturgrupp tillsammans med Kollektivtrafikmyndigheten där kontinuerliga förbättringar av kollektivtrafiken hanteras. Tidtabellsjusteringar med mera.
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<ul style="list-style-type: none"> • Nya gångförbindelser mellan resecentrum och centrala staden och resecentrum och närliggande stadsdelar. • Gång- och cykelväg på Kv. Byggmästaren samt Gång- och cykelbro över Parkgatan. • Bussytor • Taxiutor • In- och utfartsvägar samt angöringsparkeringar
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<ul style="list-style-type: none"> • Ny bussdockningsterminal för fjärr-, förorts- och ersättningsbussar • Ombyggnad av stationsbyggnad • Gång- och cykelbro, plattformsförbindelse i väster • Kort- och Långtidsparkeringar

Banlängd:	Ej relevant
Banstandard:	Ej relevant
Bantrafik:	Basprognos 2040: Sundsvall C trafikeras av 86 persontåg per dygn.
Banflöde:	Basprognos 2040: 3753 av- och påstigande per årsmedeldygn vid Sundsvall C

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	<i>Grov kostnadsbedömning RC Sundsvall C 170130</i>	161	2017-01-30	2016-06	<i>Grov kostnadsindikation (GKI)</i>

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	<i>Kandidat till Nationell plan via statsbidrag</i>	82,5	165	2015-06	<i>Prisnivåomräkning framtagen i samband med Nationell åtgärdsplanering 2018-2029. Prisnivåomräkningen är genomförd med vägindex eftersom objektet omfattar endast åtgärder utanför spårområdet som t ex buss- och bilytor samt gång- och cykelvägar.</i>
	<i>Sundsvalls kommun/ Regionala kollektivtrafikmyndighet</i>	82,5			

1.8 Planeringsläge

Fördjupad översiktsplan vann laga kraft 2013 och översiktsplanen vann laga kraft 2014. Detaljplanearbetet påbörjas under 2017.

1.9 Relation till andra åtgärder

BVGV007 Sundsvall, tillgänglighet, resecentrum och plattformar m.m.

I Nationell transportplan för 2014-2025 ingår objektet BVGV007 Sundsvall, tillgänglighet, resecentrum och plattformar m.m. Det objektet omfattar en ombyggnad av plattformar och spår på Sundsvall C för att bli öka antalet plattformslägen från 4 till 6. Objektet omfattar också den del av gång- och cykelbron som sträcker sig över bangården med nedgångar till plattformarna. Då kostnaden för plattformsförbindelse/gång- och cykelbron är uppdelad i två skilda objekt förutsätter respektive objekts utformning/funktion att båda objekten genomförs med en samordnad byggnation. Objektet inom spårområdet har fler beroenden av andra objekt vilket framgår i det objektets samlade effektbedömning. Det påverkar indirekt även åtgärderna utanför spårområdet, som beskrivs i denna samlade effektbedömning.

Väg 562

Byggarbetena avseende Sundsvall resecentrum ska samordnas med Trafikverkets ombyggnad av Landsvägsallén (väg 562). Ombyggnationen av stadsbussterminalen Navet samt förändringar i busstrafiken är viktiga arbeten som koordineras med resecentrumprojektet.

Ny bebyggelse på Södra kajen

Visionen för denna stadsdel är att den ska förvandlas från industrikaj till en ny attraktiv stadsdel med miljötänk och vattenkontakt i fokus. Huvudsakligen planeras bostäder där området ska inrymma ett tusental lägenheter. Visionen är att förlänga den täta innerstaden med en ny stadsdel som ökar stadens vattenkontakt.

Åtgärdsprogram för luftkvalité – berör Köpmangatan

Miljökvalitetsnormen för partiklar och NOx överskrids intill Köpmangatan och kommunen har efter ett beslut av Naturvårdsverket upprättat ett åtgärdsprogram för friskare luft. För att förbättra luftkvaliteten och uppnå nationella miljökvalitetsnormer och miljömål måste det totala trafikarbetet minska vilket innebär att en större andel resenärer måste åka kollektivt, cykla eller gå.

Sundsvalls hamn och kombiterminal

Detaljplanearbete för ny logistikpark vid området Tunadal-Korsta-Ortviken är avslutat. Syftet är bl.a att kombiterminalen ska kunna flytta dit från centrala Sundsvall. En avveckling av kombiterminalen i Sundsvall är nödvändig för att kunna uppnå alla funktioner i det nya resecentrumet.

1.10 Övrigt

Beslut om statlig medfinansiering är inte fattat vid upprättande av samlad effektbedömning.

Vi befinner oss i skede framtagande av underlag till steg 1 beslut om medfinansiering, rörande omfattning och utformning. Det finns i nuläget osäkerhet om allt som ingår i kostnadsunderlaget är bidragsberättigade, utan det får prövas i vanlig ordning. T.ex. kan det handla om åtgärder som man avser ta betalt för.

2. Samhällsekonomisk analys

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

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

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

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Ej relevant		
Avvikelse från prognos persontrafik	Ej relevant		
Prognosverktyg - persontrafik	Ej relevant		
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ej relevant		
Avvikelse från prognos godstrafik	Ej relevant		
Prognosverktyg - godstrafik	Ej relevant		
Befolkningsscenario	Ej relevant		
Ekonomiskt scenario	Ej relevant		
Näringslivsscenario	Ej relevant		
Övrig scenarionformation	Ej relevant		
Trafikering - kollektivtrafik	Ej relevant		
Trafikering - gods	Ej relevant		
Infrastrukturnät	Ej relevant		
ASEK-version	Ej relevant		
Avvikelse från ASEK	Ej relevant		
Prisnivå för kalkylvärden	2014		
Kalkylränta %	Ej relevant		
Prognosår 1	2040		
Diskonteringsår	Ej relevant		
Öppningsår	Ej relevant		
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	Ej relevant		
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	Ej relevant		
Kalkylperiod från startår för effekter	60		
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Ej relevant	Ingen samhällsekonomisk kalkyl utförd

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:	
		<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>

Kommentar till tabell 2.2:

Ej relevant

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	<i>GKI</i>		<i>Ej relevant</i>		<i>GKI</i>		<i>Ej relevant</i>	
Basår för penningvärde	2015-06	2014	<i>Ej relevant</i>	2014	2015-06	2014	<i>Ej relevant</i>	2014
Nominell åtgärds kostnad	165		<i>Ej relevant</i>		214,37		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		226		0		293,67		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu ***
Huvudanalys		<i>GKI</i>	226	-226	-	-
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>GKI</i>	294	-294	-	-
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	<i>GKI</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	<i>GKI</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	<i>GKI</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	<i>GKI</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>

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

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

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

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

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

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

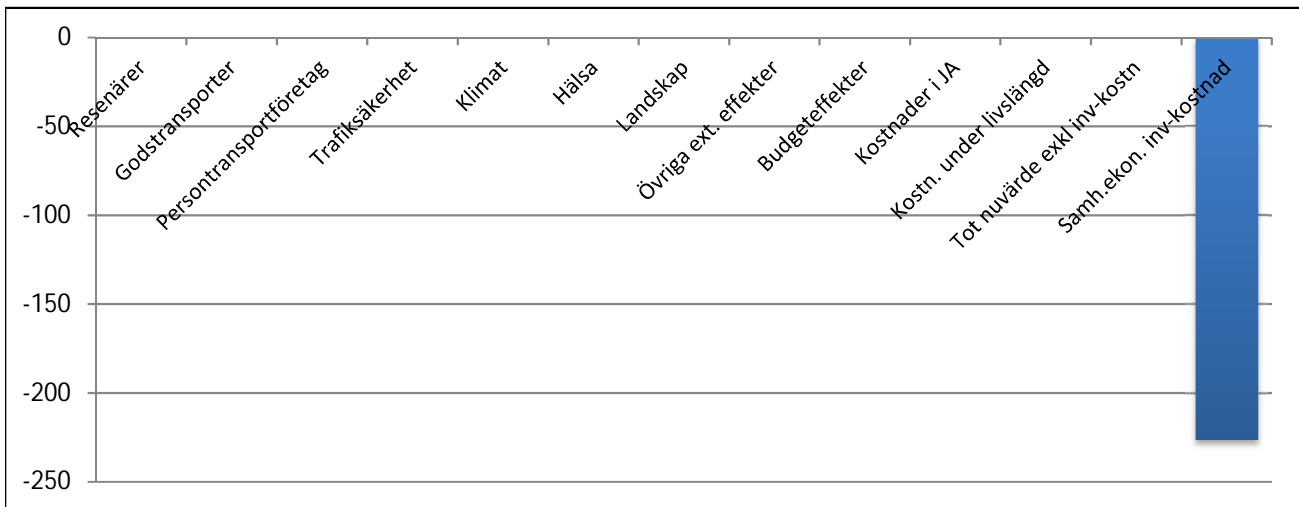
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde							
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg
			2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER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

BUDGET-EFFEKTER					<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA				<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<i>Drift och Underhåll</i>				<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)				<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
MINUS SAMMHÅLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD			<i>mnkr/ år</i>		<i>Ej beräknat</i>	-226	<i>Ej relevant</i>
NETTONUVÄRDE						-226	

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 relevant

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	Förbättrade pendlings- möjligheter	<i>Pendlingsmöjligheterna med buss och tåg förbättras genom att resecentrum blir mer lättillgängligt med bättre koppling till centrum och till stadsbussarna. Åtgärden ger också bättre anslutningar till resecentrum för gående och cyklister. Att resecentrum utformas som en tydligare knutpunkt mellan alla trafikantslag gynnar pendlingsmöjligheterna. Förbättrade möjligheter att parkera bil och cykel ökar tillgängligheten till resecentrumet.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Positivt</i>	<i>Positivt</i>	<i>Upprättar en</i>
		Kvalitets- höjning för resenären	<i>Kvalitetshöjning för resenären i form av attraktivare väntsal, bättre förutsättningar för kommersiell service samt bättre gång- och cykelvägar.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Positivt</i>		<i>Upprättar en</i>
		Störningar under bygg tiden	<i>Antalet parkeringar kommer att begränsas under bygg tiden. Även befintlig kollektivtrafik kommer att påverkas negativt under bygg tiden.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Försumbart</i>		<i>Upprättar en</i>
	GODS- TRANSPOR- TER	Ej angett	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ingen effekt</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Upprättar en</i>
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Förbättrade pendlings- möjligheter	<i>Förbättrade förutsättningar för kollektivt resande gynnar persontransportföretagen genom att det ger fler resenärer och ökade biljettintäkter.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Positivt</i>	<i>Positivt</i>	<i>Upprättar en</i>
		Störningar under bygg tiden	<i>Befintlig kollektivtrafik kommer att påverkas negativt under bygg tiden. Det kan innebära inställd trafik, omledning av trafik, begränsad tillgänglighet till resecentrum, begränsat antal parkeringar m.m som medför ökade kostnader och minskade biljettintäkter.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Försumbart</i>		<i>Upprättar en</i>

EXTERNA EFFEKTER (Följefekter för samhället)	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafik- säkerhet-totalt	Nya gång- och cykelvägar ger minskad risk för trafikolyckor. Separering av färdmedel såsom bussar, taxi och privata fordon ökar trafiksäkerheten främst för gående. Åtgärderna bedöms också ge överflyttningseffekter från bil till kollektivtrafik vilket ger en ökad trafiksäkerhet.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	KLIMAT	CO2- ekvivalenter	Ett mer samordnat resecentrum gynnar ett hållbart resande som innebär en lägre klimatbelastning. Dvs en överflyttning bedöms ske av resande från bil till kollektiva färdmedel.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafik- säkerhet)	Luft	Påverkan på fordonstrafiken i Sundsvall med anledning av det nya resecentret bedöms vara av mindre betydelse för luftkvaliteten i staden.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	LANDSKAP	Stadsbild	Runt resecentrum påverkas stadsbilden positivt dels genom en väl genomtänkt arkitektur och dels genom betydligt bättre stadsfunktion i denna del av staden.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Frigjord yta för bostäder	Åtgärden innebär att yta frigörs vid Navet som kan användas till bostäder. Detta i och med att bussfunktioner flyttas från Navet till ytor närmare spårområdet som inte kan nyttjas för bostäder.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
INBE- SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt	Upprättar en		
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Åtgärderna bedöms ha begränsad påverkan på drift- och underhållskostnaderna.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättar en	

Motivering:

Det har inte gjorts någon samhällsekonomisk kalkyl eftersom det är mycket svårt att kvantifiera effekterna av åtgärden. Därför beskrivs samtliga identifierade effekter som icke monetärt värderade effekter i tabell 2.6a. Effekterna av åtgärden är i huvudsak positiva och gynnar främst resenärer och transportföretag i form av förbättrad tillgänglighet och pendligmöjligheter. Även miljöeffekterna av åtgärden bedöms vara positiva.

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 speciella 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>Positivt</i>		<i>Positivt</i>		<i>Positiv (stor)</i>		<i>Positivt</i>
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						<i>Upprättaren</i>

Motivering:

Effekterna av åtgärden är i huvudsak positiva och gynnar främst resenärer och transportföretag. Även miljöeffekterna av åtgärden bedöms vara positiva. Inga påtagligt negativa effekter har framkommit.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	165
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade	
Aktuell NNK-i	-
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Ej relevant
Motivering	Ej relevant
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	Ej relevant
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	Ej relevant
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	-

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Bedömning ej möjlig
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

De ej kvantifierade effekterna som identifierats bedöms vara övervägande positiva. Eftersom det inte har gjorts någon samhällsekonomisk kalkyl där effekter ställs mot åtgärdens kostnad är en bedömning av åtgärdens lönsamhet ej möjlig.

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	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	Åtgärden bedöms gynna såväl kvinnor som män.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	<i>Regionalt</i>	<i>Lokalt</i>	<i>Neutralt</i>	Åtgärden bedöms ge störst nytta regionalt eftersom den största förbättringen med åtgärden kan knytas till det regionala resandet. Näst största nytta bedöms det lokala resandet erhålla.	Upprättaren
Län	<i>Västernorrland</i>	<i>Gävleborg</i>	<i>Neutralt</i>	Åtgärden bedöms ge störst nytta inom Västernorrlands län eftersom den största andelen resenärer som reser till/från Sundsvall resecentrum är boende i Västernorrlands län. Det regionala resandet bedöms erhålla näst störst nytta.	Upprättaren
Kommun	<i>Sundsvall</i>	<i>Timrå, Härnösand, Ånge, Nordanstig och Hudiksvall</i>	<i>Neutralt</i>	Åtgärden bedöms ge störst nytta för Sundsvalls kommun. Detta eftersom den största andelen som reser till/från Sundsvall resecentrum är boende i kommunen. Näst störst nytta bedöms de angränsande kommunerna ha samt de kommuner som har en stor andel pendling till och från Sundsvall.	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Resenärer</i>	<i>Övrigt näringsliv</i>	<i>Neutralt</i>	En förbättrad kollektivtrafik, i och med ett mer samlat resecentrum, bättre koppling mellan trafikslag samt förbättringar i gång- och cykelstråk mot stationsområdet bedöms i första hand gynna resenären. Näst störst nytta bedöms näringslivet erhålla sett ur t ex arbetsgivarens perspektiv att rekrytera arbetskraft.	Upprättaren

Näringsgren	<i>kunskapsintensiva näringar</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden ger effekter för persontrafiken och bedöms gynna kunskapsintensiva näringar, t ex universitet, offentlig verksamhet och liknande där tillgången till kompetens ökar i och med förbättrade pendlingsmöjligheter..</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikslag	<i>Buss</i>	<i>Gång</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bedöms ge störst nytta för busstrafiken då fjärr- och förortsbussarnas ändhållplats flyttas till järnvägsstationen med en ny dockningsstation. Näst störst nytta bedöms gångtrafikanter få i och med nya och förbättrade gång- och cykelvägar.</i>	<i>Upprättaren</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Barn: <18 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bedöms ge störst nytta för arbetspendlare samt för skolresor.</i>	<i>Upprättaren</i>
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

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

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

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Eftersom objektet inte medför några effekter för godstrafiken har ingen företagsekonomisk konsekvensbeskrivning utförts.

4. Transportpolitisk målanalys

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

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

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

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

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Bedömning ej möjlig

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

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

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms ha positiv påverkan vad gäller ekologisk hållbarhet då den gynnar ett ekologiskt hållbart resande.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>De ej kvantifierade effekterna som identifierats bedöms vara positiva. Bidraget till samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning är osäkert då kvantifierade effekter att jämföra med en samhällsekonomisk anläggningskostnad saknas.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den resulterar i ett mer tillgängligt transportsystem.</i>	<i>Upprättaren</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bedöms ha positiv påverkan vad gäller ekologisk hållbarhet då den gynnar ett ekologiskt hållbart resande. De ej kvantifierade effekterna som identifierats bedöms vara positiva. Bidraget till samhällsekonomisk hållbarhet är osäkert då kvantifierade effekter att jämföra med en samhällsekonomisk anläggningskostnad saknas. Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den resulterar i ett mer tillgängligt transportsystem.

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: Ökad tillförlitlighet för resenären då transportslagen samlas på ett ställe vilket ökar resenärens överblick av avgångar och minskar behov av extra tilltagen bytestid för säkerhetsmarginalen.	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Kvalitetshöjning för resenären i form av attraktivare väntsal, bättre förutsättningar för kommersiell service samt bättre gång- och cykelvägar.	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Inget bidrag.	Upprättaren
	Kvalitet	Inget bidrag.	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum med bättre koppling mellan de olika trafikslagen och till Sundsvall centrum gynnar pendling	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum med bättre koppling mellan de olika trafikslagen förbättrar indirekt också tillgängligheten till storstad	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum med bättre koppling mellan de olika trafikslagen förbättrar tillgängligheten till interregionala resmål	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Ett förbättrat resecentrum och kollektivtrafik ökar valmöjligheter för resandet.	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Osäker påverkan.	Upprättaren

<p>Funktionshinderade. <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i></p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum förbättrar användbarheten för funktionshinderade. Åtgärden ger också ett mer tillgänglighetsanpassat transportsystem.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Barn & unga. <i>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</i></p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p><i>Positivt bidrag: Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum tillsammans med förbättrade gång- och cykelvägar förbättrar användbarheten för barn & unga. Åtgärden ger också en bättre koppling mellan stadsdelarna norr och söder om stationen. Där skola och bostad kan finnas på varsin sida. Att tåg och fjärrbussar finns på samma ställe ökar tydligheten för de barn som kanske reser mellan föräldrar och ibland hämtas/lämnas vid bussen och ibland vid tåget.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i></p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden omfattar förbättrade gång- och cykelstråk samt ett tillskott av nya cykelparkeringar .</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum med bättre koppling mellan de olika trafikslagen ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafiken.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
Hänsynsmål²			
<p>Klimat. <i>Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</i></p> <p><i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i></p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Åtgärden gynnar ett ekologiskt hållbart resande genom förbättrad kollektivtrafik och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum med bättre koppling mellan de olika trafikslagen ökar möjligheten att nyttja kollektivtrafiken.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.</i></p>	<p>Upprättaren</p>

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	<p>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan</i>	Upprättaren
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan</i>	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan</i>	Upprättaren
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	<i>Positivt bidrag: Förbättrade gång- och cykelstråk möjliggör ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.</i>	Upprättaren
	<p>Befolkning</p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	<i>Positivt bidrag: Ett mer samlat resecentrum förbättrar användbarheten för barn, funktionshindrade och äldre.</i>	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	<i>Positivt bidrag: Åtgärden omfattar förbättrade gång- och cykelstråk.</i>	Upprättaren
	<p>Luft</p>	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan</i>	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	<i>Positivt bidrag: Åtgärden är en mindre del i en helhet för att minska luftföroreningarna i Sundsvall.</i>	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	<i>Positivt bidrag: Åtgärden är en mindre del i en helhet för att minska luftföroreningarna i Sundsvall.</i>	Upprättaren
	<p>Vatten</p>	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	<i>Inget bidrag.</i>	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant

	Mark	Betydelse för förorenade områden	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Positivt bidrag: Runt resecentrum kan stadsbilden påverkas positivt dels genom en väl genomtänkt arkitektur och dels genom betydligt bättre stadsfunktion i denna del av staden.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka naturmiljön. Aktuellt område för resecentrum utgörs av stadsbebyggelse och bangård utan grönområden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka naturmiljön. Aktuellt område för resecentrum utgörs av stadsbebyggelse och bangård utan grönområden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka naturmiljön. Aktuellt område för resecentrum utgörs av stadsbebyggelse och bangård utan grönområden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka naturmiljön. Aktuellt område för resecentrum utgörs av stadsbebyggelse och bangård utan grönområden.</i>	<i>Upprättaren</i>

Landskap	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka naturmiljön. Aktuellt område för resecentrum utgörs av stadsbebyggelse och bangård utan grönområden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Osäker påverkan. Stationshuset och lokstallarna är byggnadsminnesförklarade och perrongtaken är statliga byggnadsminnen. Stationsområdet ligger delvis inom gränsen för Stenstadens riksintresse för kulturmiljövård.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövården respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Se "Betydelse för utpekade värdeområden"</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag.</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Nya gång- och cykelvägar ger minskad risk för trafikolyckor.</i>	<i>Upprättaren</i>	

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

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

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

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

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		Ej angett		
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej relevant
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej relevant
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej relevant

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Nedan beskrivs de mål beskrivna i översiktplan Sundsvall 2021. Kommunövergripande planförslag. Åtgärden bidrar till målen "En stark region med goda kommunikationer" och Hållbart resande och hållbara godstransporter" genom att skapa bättre förutsättningar för pendling och en ökad samordning mellan olika trafikslag.

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
En stark region med goda kommunikationer	Goda kommunikationer är viktigt för industriens transporter samt för myndigheters och företags kontakt med kunder och leverantörer både i Sverige och utomlands. Goda kommunikationer behövs för att bl.a arbetspendling, fritidsresor och för att locka kompetent arbetskraft till kommunens företag.	Positivt bidrag	Upprättaren
Hållbart resande och hållbara kommunikationer	Att skapa förutsättningar för miljöanpassade och hållbara transporter förutsätter en omställning till betydligt större andel tågtransporter och kollektivtrafikresor.	Positivt bidrag	Upprättaren

4.5 Målkonflikter

Det finns en risk för en målkonflikt mellan tillgänglighet och att stationsbyggnaden är ett byggnadsminne.

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	592,00	3,20	Klimatkalkyl version 4.0 2016-10-27
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	9,00	0,10	Klimatkalkyl version 4.0, 2016-10-27
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	540,00	6,00	

Kommentar:

Detta objekt består till stor del av åtgärder som inte finns med bland klimatkalkylens val av typåtgärder och byggdelar. Exempel på sådana åtgärder är dockningsbyggnad för bussar, parkeringshus, parkeringsytor och grönytor. Det innebär att klimatkalkylen omfattar endast en liten del av de planerade åtgärderna.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Ingen kalkyl gjord

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-12-22; Göran Hörnell WSP Sverige AB

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

Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar och beräkningar är gjorda av Andreas Jonsson, Trafikverket. Den samlade bedömningen har dessutom gått ut på remiss till flera kompetenser på Trafikverket Region Mitt inklusive berörd projektledare som givits möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter. 2016-12-07

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-12-22

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Andreas Jonsson, Trafikverket, Planering, 010-123 59 27

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-03-09; Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-03-09; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

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

6.2 Godkänd av:

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

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

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

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Ramböll på uppdrag av Sundsvalls kommun, 2017-01-30. Bilaga 2 Grov kostnadsbedömning RC Sundsvall 170130.

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Göran Hörnell WSP, 2016-10-27. Bilaga 3a klimatkalkyl_resultatsammanställning BGV007b Sundsvall resecentrum, statlig medfinansiering, Bilaga 3b klimatkalkyl_indata BGV007b Sundsvall resecentrum, statlig medfinansiering

Bilaga 4: Fördjupad översiktsplan

Sundsvalls kommun, 2013-06-26. Fördjupad översiktsplan laga kraft 130626

Bilaga 5: Indexomräkning, kapitalisering av investeringskostnad

Göran Hörnell WSP, 2017-01-30. Indexomr_kapitalisering_invkostnad

Bilaga 6: Avsiktsförklaring mellan Sundsvalls kommun och Banverket

Banverket, 2008-12-01. Avsiktsförklaring med kommunen.

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering