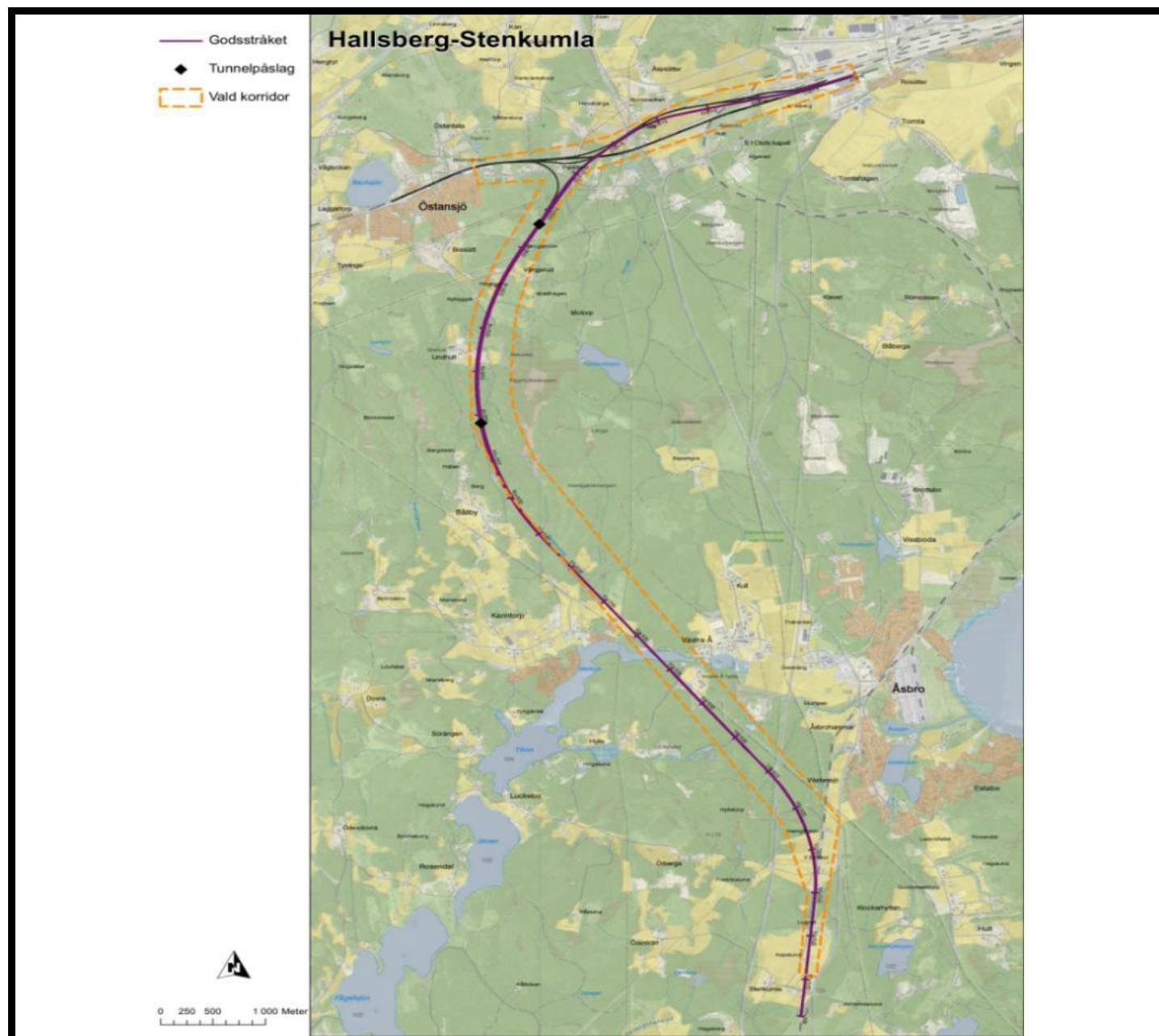


Godsstråket Hallsberg-Åsbro, dubbelspår



Nuläge och brister:

Godsstråket genom Bergsslagen är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk för godstrafik och sträcker sig från Storvik via Hallsberg till Mjölby. Banan domineras i huvudsak av godstrafik men även persontrafik förekommer. På grund av kapacitetsbrist omleds godståg i dagsläget via andra banor, vilket leder till att det uppstår betydande effektivitetsbrister samt fördyrade transporter. Järnvägen mellan Hallsberg och Stenkumla är idag enkelspårig och går genom Åsbro samhälle. Vid vissa tider på dygnet har banan nått sitt kapacitetstak, trots att det finns en ökad efterfrågan av att köra gods på järnväg kan inte banan ta emot fler godståg. Åsbro ligger på högre höjd än Hallsberg vilket leder till att tåg i södergående riktning har en del motlut. Utgångshastigheten från Hallsberg är låg vilket gör att tunga godståg ibland får problem med att komma upp för backen.

<u>Banlängd (km):</u>	ca 11 km
<u>Banstandard:</u>	Enkelspår med låg STH (70-130 km/h).
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	16 persontåg och 40 godståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt tågplan 2019. 16 persontåg och 52 godsståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040.
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	0,5 miljoner resenärer per år och 7,5 miljoner nettoton per år på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040. Uppgifter saknas för nuläge.

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att genom kapacitetsförstärkning möjliggöra fler godstågslägen, en utökning av regional persontrafik, generera kortare transport- och restider samt skapa en god punktlighet för såväl gods- och persontåg.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 4676,65 mnkr i prisnivå 2019-06

Föreslagen åtgärd innebär ett nytt dubbelspår från Hallsberg till Stenkumla. Åtgärden innebär även nya anslutningsspår från Västra stambanan, ett förbigångsspår på uppspårssidan söder om Bladsjön som kan hantera 1000 meter långa tåg samt ett triangelspår mellan stambanans nedspår och godsstråkets uppspår.

<u>Banlängd:</u>	Ca 14 km nytt dubbelspår. Därtill tillkommer anslutnings- och förbigångsspår.
<u>Banstandard:</u>	STH på godsstråket dimensioneras till 160 km/h för A-tåg, 175 km/h för B-tåg och 200 km/h för S-tåg.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	16 persontåg och 40 godståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt tågplan 2019.16 persontåg och 52 godsståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040.
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	0,5 miljoner resenärer per år och 7,5 miljoner nettoton per år på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040. Uppgifter saknas för nuläge.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad		Ej beräknad
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Möjliggör kortare restider, minskad risk för försening. Störningar kommer ske under byggtiden. Eftersom byggandet sker under en begränsad period bedöms effekterna som positiva.
Godstransporter	-	Positivt	Möjliggör kortare transporttider, minskad risk för försening och mer attraktiva tåglägen. Störningar kommer ske under byggtiden. Eftersom byggandet sker under en begränsad period bedöms effekterna totalt sett som positiva.
Persontransportföretag	-	Positivt	Minskade trafikeringskostnader och ökade biljettintäkter. Störningar kommer ske under byggtiden. Eftersom byggandet sker under en begränsad period bedöms effekterna som positiva.
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Stängning av plankorsningar tillsammans med en överflyttning av resenärer och gods från väg till järnväg ger en positiv effekt på trafiksäkerheten.
Klimat	-	Negativt	Byggande, drift och underhåll ger ökade koldioxidutsläpp. Överflyttning från väg till järnväg ger minskade koldioxidutsläpp. Sammantaget bedöms de negativa effekterna vara större än de positiva.
Hälsa	-	Positivt	Minskat buller och luftföroreningar
Landskap	-	Negativt	Negativ effekt på natur- och kulturmiljö. Positiv och negativ effekt avseende barriäreffekter och Landskapsbild. De sammantagna effekterna bedöms vara negativa.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	Försumbara effekter
Budgeteffekter	-	Försumbart	Försumbara effekter
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Försumbara effekter
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Kalkylperioden omfattar flera omgångar av reinvesteringarbehov av el, signal, växlar och spår. En ökad anläggningsmassa innebär därmed ökade reinvesteringarkostnader samt drift- och underhållskostnader.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	6857		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt och negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	Ingen samhällsekonomisk kalkyl utförd.

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	De icke prissatta effekterna visar både positiva och negativa samhällsekonomiska effekter för delsträckan Hallsberg - Åsbro. Effekterna är svårbedömda vilket också gör att det är svårt att göra en samlad bedömning av lönsamhet. Enligt system-SEBen som är gjord för hela sträckan "Godsstråket Hallsberg - Degerön, dubbelspår, BVST030d" TRV 2015/14390 är slutsatsen att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet - endast bedömd

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Nationellt	Lokalt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Hallsberg	Hallsberg
Näringsgren	Rundvirke till pappersmassa	Ingen
Trafikslag	Gods-järnväg	Neutralt
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Störst nytta erhåller i första hand långväga godstransporter.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Konflikter går att finna mellan funktionsmålen och vissa av hänsynsmålen som berör landskapet och klimatet.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

De icke prissatta effekterna visar både positiva och negativa samhällsekonomiska effekter för delsträckan Hallsberg - Åsbro.

Effekterna är svårbedömda vilket också gör att det är svårt att göra en samlad bedömning av lönsamhet. Enligt system-SEBen som är gjord för hela sträckan "Godsstråket Hallsberg - Degerön, dubbelspår, BVST030d" TRV 2015/14390 är slutsatsen att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam.

Åtgärden bidrar positivt till ekologisk hållbarhet genom överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Stor negativ påverkan på landskapet då ny järnväg går genom orörd mark.

De positiva effekterna är främst ökade restidsvinster, ökade biljettintäkter och minskade trafikeringskostnader samt miljöeffekter på grund av överflyttning från väg till järnväg. De negativa effekterna är främst ökad drift- och underhållskostnad, påverkan under byggtiden samt landskapseffekter.

Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande och ökad trafiksäkerhet. Möjligheten till resande för personer som exempelvis inte har tillgång till bil förbättras.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Godsstråket Hallsberg-Åsbro, dubbelspår
Objekt-id	BVST030c
Ärendenummer	2018/29831
Län	Örebro
Kommun	Askersund, Kumla, Hallsberg
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Järnväg
Skede	Plan inför fastställelse
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Godsstråket genom Bergsslagen är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk för godstrafik och sträcker sig från Storvik via Hallsberg till Mjölby. Banan domineras i huvudsak av godstrafik men även persontrafik förekommer. På grund av kapacitetsbrist omleds godståg i dagsläget via andra banor, vilket leder till att det uppstår betydande effektivitetsbrister samt fördyrade transporter. Järnvägen mellan Hallsberg och Stenkumla är idag enkelspårig och går genom Åsbro samhälle. Vid vissa tider på dygnet har banan nått sitt kapacitetstak, trots att det finns en ökad efterfrågan av att köra gods på järnväg kan inte banan ta emot fler godståg. Åsbro ligger på högre höjd än Hallsberg vilket leder till att tåg i södergående riktning har en del motlut. Utgångshastigheten från Hallsberg är låg vilket gör att tunga godståg ibland får problem med att komma upp för backen.

Banlängd (km):	ca 11 km
Banstandard:	Enkelspår med låg STH (70-130 km/h).
Bantrafik (tåg per dygn):	16 persontåg och 40 godståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt tågplan 2019. 16 persontåg och 52 godsståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040.
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	0,5 miljoner resenärer per år och 7,5 miljoner nettoton per år på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040. Uppgifter saknas för nuläge.

Syfte

Syftet med åtgärden är att genom kapacitetsförstärkning möjliggöra fler godstågslägen, en utökning av regional persontrafik, generera kortare transport- och restider samt skapa en god punktlighet för såväl gods- och persontåg.

Hallsberg-Åsbro är en av delsträckorna inom projektet Dubbelspårutbyggnad Hallsberg - Degerön och är en del av Godsstråket genom Bergslagen. Godsstråket genom Bergslagen ingår i Europakorridor 5 och åtgärden medför att transportera gods längs dubbelspår från Hallsberg ner till Kontinentaleuropa.

Förslag till åtgärd

Föreslagen åtgärd innebär ett nytt dubbelspår från Hallsberg till Stenkumla. Åtgärden innebär även nya anslutningsspår från Västra stambanan, ett förbigångsspår på uppspårssidan söder om Bladsjön som kan hantera 1000 meter långa tåg samt ett triangelspår mellan stambanans nedspår och godsstråkets uppspår.

Korridoren följer Västra stambanan från Hallsberg mot Laxå, går över riksväg 50 och därefter planskilt över västra stambanan och därefter i nydragen tunnel (två enkelspårstunnlar). Spårlinjen går sedan över Bladsjön för att sedan ansluta till befintligt spår cirka 3 km söder om Åsbro. Befintlig järnväg mellan Hallsberg och Stenkumla rivs. Detta gäller även det så kallade Långängsspåret.

Banlängd (km):	Ca 14 km nytt dubbelspår. Därtill tillkommer anslutnings- och förbigångsspår.
Banstandard:	STH på godsstråket dimensioneras till 160 km/h för A-tåg, 175 km/h för B-tåg och 200 km/h för S-tåg.
Bantrafik (tåg per dygn):	16 persontåg och 40 godståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt tågplan 2019.16 persontåg och 52 godståg per dygn på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040.
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	0,5 miljoner resenärer per år och 7,5 miljoner nettoton per år på sträckan Hallsberg-Åsbro enligt Basprognos 2040. Uppgifter saknas för nuläge.

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-10-15	aug-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	4738,0	450,0	4676,7

Planeringsläge

SEB är baserad på skede "Plan inför fastställelse".

Miljökonsekvensbeskrivningen godkändes av Länsstyrelsen Örebro under i juni 2020

Järnvägsplanen är hos Länsstyrelsen Örebro för tillstyrkan under hösten 2020. Järnvägsplanen beräknas att fastställas under våren 2021.

Övrigt

Hallsberg-Åsbro är en deletapp av en dubbelspårsutbyggnad av Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Degerön, i vilken även dubbelspår genom Hallsbergs godsbangård ingår. Enligt tidplanen för utbyggnaderna är Hallsberg-Åsbro den etapp som kommer att slutföras sist. De största nyttorna av dubbelspårsutbyggnaden Hallsberg-Degerön kommer därmed att falla ut först när Hallsberg-Åsbro har färdigställts. En SEB med samhällsekonomisk kalkyl för hela sträckan Hallsberg-Degerön togs fram under 2017, "Godsstråket Hallsberg - Degerön, dubbelspår, BVST030d" TRV 2015/14390.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	-
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	8
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	6857	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	7508	-	-
Känslighetsanalys CO2-värdering hög	6857	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	6857	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	6857	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014)	6857	-	-

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

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Attraktivare tågavgångar	-	-	-	Försumbart: Med en ökad kapacitet kan tidtabellen optimeras så att tåglägena på ett bättre sätt är anpassade resenärernas önskemål avseende avgångs- /ankomsttider för t ex arbetspendling och anslutningar mot andra tåg i Hallsberg.	Positivt	Möjliggör kortare restider, minskad risk för försening. Störningar kommer ske under byggtiden. Eftersom byggandet sker under en begränsad period bedöms effekterna som positiva.
Restid - total	-	-	-	Positivt: Åtgärden ger ökad kapacitet, vilket minskar kapacitetstillägg och leder till minskade restider. Åtgärden möjliggör hastighetshöjningar vilket leder till kortare gångtider och därmed minskade restider.		
Restids-osäkerhet	-	-	-	Positivt: Åtgärden ger ökad kapacitet vilket ger minskad risk för förseningar.		
Störningar under byggtid	-	-	-	Negativt: Hastighetsnedsättningar och kortare totalavstängningar kommer att behöva göras på Västra stambanan i samband med byggnation. På Godsstråket genom Bergslagen behöver totalavstängningar göras under perioder. Dagens trafik kan bibehållas till stora delar under byggtiden men påverkas negativt i form av längre restider pga, hastighetsnedsättningar och ökad förseningsrisk mm.		

Godstransporter						
Attraktivare tåglägen	-	-	-	Försumbart: Med en ökad kapacitet kan tidtabellen optimeras så att järnvägsföretagens efterfrågade tåglägen kan tillgodoses på ett bättre sätt. Effektivare tågomlopp ger ökad konkurrenskraft för godstransporter på järnväg vilket ger både mer intäkter och minskade kostnader för järnvägsföretagen.		
Minskad risk för försening	-	-	-	Positivt: Åtgärden ger ökad kapacitet vilket ger minskad risk för förseningar.		
Störningar under byggtid	-	-	-	Negativt: Hastighetsnedsättningar och kortare totalavstängningar kommer att behöva göras på Västra stambanan i samband med byggnation. På Godsstråket genom Bergslagen behöver totalavstängningar göras under perioder. Dagens trafik kan bibehållas till stora delar under byggtiden men påverkas negativt i form av längre restider pga hastighetsnedsättningar och ökad förseningsrisk.		
Transporttid, gods	-	-	-	Positivt: Åtgärden möjliggör hastighetshöjningar och kortare körsträckor vilket leder till minskade transporttider. Åtgärden ger ökad kapacitet, vilket minskar kapacitetstillägg och leder till minskade transporttider.		
Tågdriftskostnader, gods	-	-	-	Positivt: Åtgärden möjliggör hastighetshöjningar och kortare körsträckor vilket leder till minskade transporttider och därmed minskade tågdriftskostnader. Åtgärden leder till ökad kapacitet vilket ger minskade kapacitetstillägg vilket leder till minskade transporttider och därmed minskade tågdriftskostnader.		
				-	Positivt	Möjliggör kortare transporttider, minskad risk för försening och mer attraktiva tåglägen. Störningar kommer ske under byggtiden. Eftersom byggandet sker under en begränsad period bedöms effekterna totalt sett som positiva.

Persontransportföretag							
Biljettintäkter	-	-	-		Positivt: Åtgärden ger minskad restid och minskad risk för förseningar vilket ger ett ökat resande och därmed också ökade biljettintäkter. Möjlighet till optimering av tidtabellen ger ett mer attraktiv trafikutbud som skapar bättre förutsättningar för t ex pendling. Förutom en förbättring för befintliga resenärer medför det totalt sett också till ett ökat resande vilket i sin tur ökar biljettintäkterna för persontransportföretagen.	Positivt	Minskade trafikeringskostnader och ökade biljettintäkter. Störningar kommer ske under byggtiden. Eftersom byggandet sker under en begränsad period bedöms effekterna som positiva.
Störningar under byggtid	-	-	-	-	Negativt: Hastighetsnedsättningar och kortare totalavstängningar kommer att behöva göras på Västra stambanan i samband med byggnation. På Godsstråket genom Bergslagen behöver totalavstängningar göras under perioder. Dagens trafik kan bibehållas till stora delar under byggtiden men påverkas negativt i form av längre restider pga, hastighetsnedsättningar och ökad förseningsrisk.		
Trafikeringskostnad	-	-	-		Positivt: Åtgärden möjliggör hastighetshöjningar vilket leder till minskade transporttider, och därmed minskade tågdriftskostnader. Åtgärden leder till ökad kapacitet vilket minskar kapacitetstillägg och leder till minskade transporttider med lägre tågdriftkostnader som följd.		
Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet-totalt	-	-	-	-	Positivt: Positiva trafiksäkerhetseffekter uppstår då samtliga plankorsningar tas bort längs med den befintliga järnvägen som rivs. Överlyttning av resenärer och gods från väg till järnväg på grund av t ex minskade restider påverkar också trafiksäkerheten positivt.	Positivt	Stängning av plankorsningar tillsammans med en överflyttning av resenärer och gods från väg till järnväg ger en positiv effekt på trafiksäkerheten.
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-	-	-		Negativt: Byggnation av åtgärd samt ett ökad drift och underhåll i och med en ökad anläggningsmassa innebär ökade CO2-utsläpp.	Negativt	Byggande, drift och underhåll ger ökade koldioxidutsläpp. Överflyttning från väg till järnväg ger minskade koldioxidutsläpp. Sammantaget bedöms de negativa effekterna vara större än de positiva.
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Positivt: Överflyttning av resenärer och gods från väg till järnväg pga minskade restider och möjlighet till ett mer effektivt upplägg. Överlyttning från väg till järnväg minskar utsläppen av CO2.		

Hälsa							
Luft	-	-	-		Försumbart: Minskade restider och möjlighet till ett mer effektivt upplägg leder till överflyttning av gods och resenärer från väg till järnväg vilket innebär minskade luftföroreningar.	Positivt	Minskat buller och luftföroreningar
Människors hälsa - buller	-	-	-	-	Positivt: Bullereffekterna längs nysträckningen bedöms bli små utifrån att föreslagna bullerskyddsåtgärder genomförs. Befintligt spår kommer tas bort genom Åsbro vilket medför stora positiva konsekvenser för boende i Åsbro och Tisarbaden. De positiva effekterna är övervägande.		
Landskap							
Barriäreffekt för boende och friluftsliv	-	-	-		Positivt: Befintlig spåranläggning kommer att rivas och medför en minskad barriäreffekt för boende i Åsbro. För friluftslivet innebär den nya järnvägssträckningen både positiva och negativa effekter. Totalt sett bedöms effekterna som positiva.	Negativt	Negativ effekt på natur- och kulturmiljö. Positiv och negativ effekt avseende barriäreffekter och Landskapsbild. De sammantagna effekterna bedöms vara negativa.
Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: livsmiljöer	-	-	-		Negativt: De områden som blir starkt påverkade är små och berör främst Fredrikskärr som klassats som påtagligt naturvärde samt en allé med askar vid Perstorp som helt tas bort. Tre fridlysta arter kommer att påverkas negativt varav populationer av två orkidéarter helt kommer att försvinna på den plats järnvägen byggs. Eftersom de negativa konsekvenserna avseende naturmiljö är begränsade till ett fåtal områden och det endast i undantagsfall bedöms som starkt negativ påverkan är den sammantagna konsekvensen måttligt negativ		
Biologisk mångfald, växt-och djurliv: barriär	-	-	-		Försumbart: En ca 1,5 km bergtunnel gör att djur kan röra sig fritt och passera över järnvägen och medför därmed en minskad barriäreffekt längs denna sträcka jämfört med nuläget. Utöver sträckan med tunnel så medför tunnelns förskärningar, de planerade tryckbankarna på Tälleslätten en något ökad barriäreffekt. Möjlighet till rörlighet för små till stora däggdjur kommer fortsättningsvis att bli god i området utifrån planerade åtgärder.		
				-			

Forn- och kulturlämningar:	-	-	-			Negativt: Den nya järnvägssträckningen innebär stora negativa konsekvenser för kulturmiljön på platser i det agrarhistoriska landskapet där värdena på vissa ställen försvinner helt, främst i Perstorps gårdsmiljö men även i odlingslandskapet väster om Hallsberg vid Tälleslätten. Ett antal forn- och kulturlämningar längs sträckan i form av t ex kolningsanläggningar och fossila åkrar kommer att tas bort. Dessa besitter arkeologiska kunskapsvärden samt stora kulturhistoriska värden genom sammanhang kopplade till det agrara, skogsbruket och bergsbruket.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-			Försumbart: Påverkan på landskapsbilden kommer sammantaget att bli stor i områden som idag inte innehåller infrastruktur. Detta gäller bland annat Karintorp där odlingslandskapet påverkas negativt samt vid Bladsjön och Västra Å där värdefulla siktstråk över vattenrum störs. Tälle och Handberga kommer påverkas i stor utsträckning av en hög bank där siktstråk bryts av. De negativa konsekvenserna bedöms sammantaget bli måttliga till stora. För områden med koppling till befintlig järnväg kommer rivning av denna innebära positiva konsekvenser för landskapsbilden. Då områden längs befintlig järnväg som rivs har mer bebyggelse än längs den nya järnvägssträckningen bedöms den negativa effekten till stor del vägas upp av den positiva.		
Övriga externa effekter								
Effekter saknas						Försumbart	Försumbara effekter	
Ekonomiska effekter								
Budgeteffekter								
Effekter saknas						Försumbart	Försumbara effekter	
Inbesparade JA-kostnader								
Inbesparade JA-kostnader	-	-	-	-	-	Försumbart	Försumbara effekter	
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd								
Drift och Underhåll	-	-	-			Negativt: Ökad drift- och underhållskostnad under kalkylperioden på grund av förändrad anläggningsmassa.	Negativt	Kalkylperioden omfattar flera omgångar av reinvesteringsbehov av el, signal, växlar och spår. En ökad anläggningsmassa innebär därmed ökade reinvesteringskostnader samt drift- och underhållskostnader.
Reinvestering	-	-	-	-	-	Negativt: Kalkylperioden omfattar flera omgångar av reinvesteringsbehov av el, signal, växlar och spår. En ökad anläggningsmassa innebär därmed ökade reinvesteringskostnader.		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				6857				

NETTONVÄRDE	-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt och negativt
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Ingen samhällsekonomisk kalkyl utförd.</p>		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter De positiva effekterna är främst ökade restidsvinster, ökade biljettintäkter och minskade trafikeringskostnader samt miljöeffekter på grund av överflyttning från väg till järnväg. De negativa effekterna är främst påverkan på natur- och kulturvärden. Det finns således både positiva och negativa effekter. Det är väldigt svårt att bedöma vilken av dem som är störst.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Osäker lönsamhet - endast bedömd
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

De icke prissatta effekterna visar både positiva och negativa samhällsekonomiska effekter för delsträckan Hallsberg - Åsbro. Effekterna är svårbedömda vilket också gör att det är svårt att göra en samlad bedömning av lönsamhet. Enligt system-SEBen som är gjord för hela sträckan "Godsstråket Hallsberg - Degerön, dubbelspår, BVST030d" TRV 2015/14390 är slutsatsen att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam.

System-SEBen förutsätter att alla delsträckor åtgärdas i enlighet med vad som beskrivits i respektive SEB. Då ingen samhällsekonomisk kalkyl genomfört för denna delsträcka hänvisas resultatet till system-SEBen med kommentaren att denna delsträcka får en lägre enskild nytta om den inte värderas ihop med övriga sträckor och ger en samlad restidsvinst i hela systemet.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar såväl kvinnor som män.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Nationellt	Internationellt	Lokalt	Störst nytta erhålls nationellt då sträckan trafikeras till stor del av långväga godstrafik. Den negativa nyttan består av lokal miljöpåverkan.
Län	Örebro	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar regionala resor och godstransporter.
Kommun	Hallsberg	Askersund	Hallsberg	Hallsberg erhåller både de positiva och negativa lokala nyttorna. Tätorten Åsbro i Askersunds kommun får positiva nyttor då befintlig järnväg rivs.
Näringsgren	Rundvirke till pappersmassa	Transportutrustning	Ingen	De varugrupper som beräknas transporteras med störst volym på berörd sträcka enligt Basprognosen.
Trafikslag	Gods-järnväg	Spår	Neutralt	Åtgärden gynnar i första hand godstrafiken på järnväg.
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms gynna resenärer av alla åldrar.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättare av samlad effektbedömning

Kommentar:

Störst nytta erhåller i första hand långväga godstransporter.

Objektnummer: BVST030c Ärendenummer: TRV 2020/66057;2018/29831
Kontaktperson: Lindkvist Matilda, PLöu, 0771-921 921
Skede: Plan inför fastställelse
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-02-15

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till ekologisk hållbarhet genom överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Stor negativ påverkan på landskapet då ny järnväg går genom orörd mark.

Ekonomisk hållbarhet

De positiva effekterna är främst ökade restidsvinster, ökade biljettintäkter och minskade trafikeringskostnader samt miljöeffekter på grund av överflyttning från väg till järnväg. De negativa effekterna är främst ökad drift- och underhållskostnad, påverkan under byggtiden samt landskapseffekter.

Då ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförts för denna delsträcka hänvisas resultatet till system-SEBen med kommentaren att denna delsträcka får en lägre enskild nytta om den inte värderas ihop med övriga sträckor och ger en samlad restidsvinst i hela systemet.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande och ökad trafiksäkerhet. Möjligheten till resande för personer som exempelvis inte har tillgång till bil förbättras.

Boendemiljön genom Åsbro påverkas positivt då barriäreffekten försvinner och marken kan användas till annat i och med befintlig järnväg rivs.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättare av samlad effektbedömning

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar restiden vilket ökar bekvämligheten. Korsningar med järnvägen i plan stängs vilket ökar trafiksäkerheten och därmed tryggheten.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör ökade transporter på järnväg. Åtgärden ger minskade transporttider för godståg.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden leder till minskade restider.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inget bidrag.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Inget bidrag.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Inget bidrag.
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Alla kan påverka vid samråd eller genom att yttra sig när planen ställs ut.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Objektet omfattar inga åtgärder som påverkar tillgängligheten.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Korsningar med järnväg i plan försvinner vilket ökar trafiksäkerheten.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Inget bidrag.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Minskade restider och minskad risk för förseningar ökar järnvägens och därmed kollektivtrafikens konkurrenskraft.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för transporter och resor på järnväg leder till överflyttning av transporter och resenärer från väg till järnväg.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: En gynnsamare spårgeometri minskar energianvändningen per fordonskilometer för i första hand godståg.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Anläggningsmassan kommer totalt sett att öka vilket leder till ökad energianvändning.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Antalet bullerstörda bedöms vara färre med utbyggnadsalternativet jämfört med nuläget och nollalternativet. De negativa effekterna bedöms bli små utifrån att föreslagna bullerskyddsåtgärder genomförs. Befintligt spår kommer tas bort vilket medför stora positiva konsekvenser för boende i Åsbro och Tisarbadén. De positiva effekterna är övervägande.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Ingen påverkan.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Påverkar inget sådant område.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Inget bidrag.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Minskade barriäreffekter genom Åsbro.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Inget bidrag.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms leda till att transporter kommer att flyttas från väg till järnväg. Detta leder till minskade emissioner.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Påverkar inget sådant område.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Påverkar inget sådant område.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: I anslutning till korridoren finns brunnar som riskerar att påverkas med avseende på kvalitet- eller kapacitetsförändringar.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Påverkar inget sådant område.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Naturområdena Tripphultsmon och södra delen av Tripphultsmossen får måttligt negativ påverkan av åtgärden. För friluftslivet leder utbyggnadsalternativet för skogsområdet söder om Tripphultsmossen till att en ny barriär tillkommer som påverkar möjligheter att nå områden väster om spåret. Detta försämrar tillgängligheten och områdets upplevelsevärden.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ingen påverkan
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ingen påverkan
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Ingen påverkan
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Påverkan på landskapsbilden kommer sammantaget att bli stor i områden som idag inte innehåller infrastruktur. De negativa konsekvenserna bedöms sammantaget bli måttliga till stora. För områden med koppling till befintlig järnväg kommer rivning av denna innebära positiva konsekvenser för landskapsbilden.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Spår i nysträckning med ökad trafik och högre hastigheter ger negativt bidrag avseende mortalitet.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Långa bergskärningar skapar barriärer.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Spår i nysträckning med ökad trafik och högre hastigheter ger negativt bidrag.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: De områden som blir starkt påverkade är små och berör främst Fredrikskärr som klassats som påtagligt naturvärde samt en allé med askar vid Perstorp som helt tas bort. Tre fridlysta arter kommer att påverkas negativt varav populationer av två orkidéarter helt kommer att försvinna på den plats järnvägen byggs.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Ingen känd påverkan.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Bladsjön har ett visst upplevelsevärde som kommer påverkas av brons läge. Den enda känsliga miljön utgörs av Västra Å och den medeltida hyttan, som båda utgör fast fornlämning.
	Betydelse för strukturomvandling	Positivt bidrag: Stor påverkan för strukturomvandlingen genom Åsbro då befintlig järnväg rivs.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Negativt bidrag: Urdriftstagnation av befintlig järnväg medför att sambandet mellan järnvägen och Åsbro stations samhälle respektive sommarstugeområdet Tisarbadan försvagas påtagligt. I Åsbro innebär det försvagade sambandet att värdena hos stationsbyggnad, bangård och stationssamhällets övriga bebyggelse försvagas.
	Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Den nya järnvägssträckningen innebär i några fall stor negativ påverkan för kulturmiljön. I det agrarhistoriska landskapet försvinner på vissa ställen värdena helt och hållet, främst i Perstorps gårdsmiljö. Det försvinner även värden i odlingslandskapet väster om Hallsberg vid Tälleslätten. Kommunikationshistoriska samband försvagas till följd av att Hallsbergsvägen dras om.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Den ökade trafiksäkerheten beror på att plankorsningar stängs, stängsling av järnvägen samt överflyttning av resor och transporter från väg till järnväg.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren av samlad effektbedömning

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Konflikter går att finna mellan funktionsmålen och vissa av hänsynsmålen som berör landskapet och klimatet.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	185064	260
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	1885	4,08
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	113120	245

Bilaga: bilagaseb-ic2920-2021-01-19.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK

Fastställd kalkylsammanställning
Fastställd kalkylsammanställning

Klimatkalkyl

BilagaSEB-IC2920-2021-01-19
Klimatkalkyl Godsstråket Hallsberg - Åsbro, dubbelspår

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Miljökonsekvensbeskrivning, Järnvägsplan Hallsberg – Stenkumla, 2020-03-31
Referens 2	SEB "Godsstråket Hallsberg - Degerön, dubbelspår, BVST030d" TRV 2015/14390, 2018-12-17

System-ID, nummer för identifikation i databas: f5bd77c1-fe9f-4c07-8640-af2a3b853a05

Utskriftsdatum : 2021-02-15