

Ökad kapacitet Nynäsbanan, Dubbelspår Tungelsta-Hemfosa, BVST028

1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Nynäsbanan har bristfällig kapacitet på den enkelspåriga delen. Detta medför stor risk för förseningar som fortplantar sig till Pendeltågssystemets centrala delar. Detta har medfört att man stundtals haft byte för resenärer i Åkersberga. För att kunna utöka godstrafiken mot Norvik i högtrafik och för snabbare trafik mot Nynäshamn krävs dubbelspår på en större del av banan. Detta är en etapp mot målet med dubbelspår på hela banan.

Åtgärdens syfte: Öka tillgängligheten, säkerheten och flexibiliteten i transportsystemen genom att bygga ca 5,5 km nytt dubbelspår Tungelsta-Hemfosa.

Förslag till åtgärd: Kostnaden för åtgärden är 464 mnkr i prisnivå 2013-06. Nytt dubbelspår ca 5,5 km Tungelsta-Hemfosa, bygga bort plankorsningar, och ny GC-port, förlängd plattform och ny plattformsförbindelse vid Tungelsta station.

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad mnkr	+	Miljöeffekter som ej ingår i nettot	+	Övriga effekter som ej ingår i nettot	=>	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)
-317		Försumbart		Positivt		Olönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som <i>ingår</i> i den samhällsekonomiska kalkylen			
	Exempel på effekter år 2030	Nuvärde (mnkr)	Diagram
Resenärer	Kapacitetstidsvinst	61	
Godstransporter	Kapacitetstidsvinst	1	
Persontransportföretag	Minskad produktionskostnad	31	
Trafiksäkerhet	Slopad plankorsning	193	
Klimat	Minskade utsläpp	1	
Hälsa	Ej angett	0	
Landskap	Landkapseffekter får inte ingå i denna tabell		
Övrigt	drift och underhåll	-59	
Samh.ek investeringsk.	Investeringskostnad	-545	
Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad		-317	
Nyckeltal utifrån prissatta effekter			
NNK =	-0,58	Informationsvärde NNK =	HÖG
Spann NNK =	-0,7 till -0,6	NK =	-0,53
Effekter som <i>inte</i> ingår i den samhällsekonomiska kalkylen			
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Ingår i värderade effekter
	Hälsa	Positivt	
	Landskap	Negativt	
Övrigt	Resenärer	Positivt	Förbättrad återställningsförmåga
	Godstransporter	Försumbart	Ej angett
	Persontransportföretag	Försumbart	Ej angett
	Trafiksäkerhet	Försumbart	Ej angett
	Övrigt	Försumbart	Ej angett
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt	Ej angett

2. Samhällsekonomisk analys



3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelnings- aspekt	Kön - Restid, reskost, restidsos (person)	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ inter- nationellt	Länsvis fördelning	Kommun- vis fördelning	Trafikanter transporter & externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålder	Åtgärds- specifik fördelnings- aspekt
Störst nytta/ fördel	Kvinnor: (55%)	Regionalt	Stockholm	Haninge	Persontrans- portföretag	Annan: Containertr ansporter	Spår	Personer mellan 18 och	Ej bedömt
(störst) Negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

4. Transportpolitisk målanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel	Inget bidrag
		Kollektivtrafik	Positivt bidrag
	Klimat	Överflyttning transportslag	Positivt bidrag
		Energi: transportsystemet	Positivt bidrag
		Energi: fordon	Inget bidrag
		Energi: infrastrukturhållning	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Ej bedömt
		Materiella tillgångar	Negativt
	Landskap	Landskap	Inget bidrag
		Biologisk mångfald, Växtliv, Djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Inga av betydelse

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ej angett

1.Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Beskrivning av åtgärd					
Åtgärdsnamn	ObjektID-nr	Syfte	Åtgärdskostnad (mnkr)	Sammanhang	Län
Ökad kapacitet Nynäsbanan, Dubbelspår Tungelsta-Hemfosa	BVST028	Öka framkomligheten för pendeltågstrafiken, öka möjligheterna för en utvecklad godstrafiken och minska störningskänsligheten i pendeltågssystemet.	464	Nynäsbanan	Stockholm

Tabell 1.2 Åtgärdestypsbeskrivning enligt Fyrstegsprincipen

Indelning av åtgärder enligt Fyrstegsprincipen				
Är åtgärden ett resultat av en åtgärdsvalsstudie?	Ingår steg 1 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen?
Ja	Ej angett	Ej angett	Nej	Ja
Namn och datum på Åtgärdsvalsstudien samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska utredas	Vilka steg 1 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 2 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 3 åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 4 åtgärder ingår? (kortfattat)
Ej angett	Ej angett	Ej angett	Tidigare har längre plattformar och nya mötesstationer byggts.	ca 5,5 km nytt dubbelspår Tungelsta-Hemfosa

Tabell 1.3 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Kvalitetsstatus för åtgärdsförslaget							
Aktuellt skede vid upprättande av den Samlade effekt-bedömningen	Senaste ställnings-tagande vid upprättande av Samlad effekt-bedömning	Datum och namn för senaste ställnings-tagande vid upprättande av Samlad effekt-bedömning	Betydande miljö-påverkan?	Är MKB gjord?	Innebär befintliga förhållanden att normer och/eller lagar överskrids/överträds?	Om normer och/eller lagar överskrids, löser i så fall åtgärds-förslaget problemet?	Uppstår överskridande av normer och/eller lagar i annan del av transport-systemet på grund av åtgärden?
Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ja	Ej angett	Ej angett	Ej relevant	Okänt

1.2 Eventuella kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

Effektbedömning visar att restidsvinsten för samtliga tåg söder om Västerhaninge sparar ca 1 minut i restid. Huvuddelen av detta är minskad kapacitetsbelastning när dubbelspåret är färdigställt. Etappen bör ses som en deletapp mot dubbelspår till Nynäshamn, vilket skulle möjliggöra skip-stopp system och bättre restider Nynäshamn-Stockholm.

1.3 Nuläge och brister

Nynäsbanan söder om Västerhaningen är enkelspårig. Detta medför att driftsäkerheten är låg och att tåg söder om Västerhaninge ibland körts som ett eget system med byte över plattform vid station. Kapaciteten är begränsad för att utöka trafiken med snabbare skip-stopp tåg mot Nynäshamn och en utökad godstrafik mot Norvik.

Bebyggelsestruktur avseende arbetsplatser och bostäder i nuläget	Jordbruks- och skogsmark med enstaka bostadshus
Resvanor och/eller godsflören i nuläget	Nynäsbanan trafikeras i dagsläget av pendeltåg och enstaka godståg
Banlängd:	55 km
Banstandard:	Nynäsbanan består av elektrifierat dubbelspår delen Älvsjö-Tungelsta i övrigt enkelspår; STH 140; Linjeklass D2 Stax 22,5/ STMV 6,4
Bantrafik:	Basprognosen för 2030: 100 tåg/dygn (persontåg).
Banflöde:	Basprognosen för 2030: 1 666 000 resenärer/år

1.4 Fyrstegsanalys

Fyrstegsanalys har genomförts tidigare.

1.5 Syfte

Öka kapaciteten och tillgängligheten genom förlängd sträcka med dubbelspår.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Kostnaden för åtgärden är 464 mnkr i prisnivå 2013-06. Nytt dubbelspår ca 5,5 km Tungelsta-Hemfosa, bygga bort plankorsningar, och ny GC-port, förlängd plattform och ny plattformsförbindelse vid Tungelsta station.

Vilka steg 4 åtgärder ingår?	ca 5,5 km nytt dubbelspår
------------------------------	---------------------------

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.5 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost.	Länstransportplan Stockholm 2014-2025	464	464	Prisnivå 2013-6	Successiv kalkyl 50 % framtagna i samband med Länstransportplan Stockholm 2014-2025

1.8 Planeringsläge

Projektering pågår

1.9 Relation till andra åtgärder

Ej angett

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttanalys) innebär att man med metoden CBA ('cost-benefit analysis') försöker göra en ekonomisk värdering och sammanvägning av samtliga överblickbara effekter av en åtgärd. Värderingen av effekterna utgår från målet om och principerna för samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter hanteras på marknader och värderas genom marknadspriser. Andra effekter, som inte är prissatta, värderas genom beräknade priser (s.k. skuggpriser) framtagna genom speciella värderingsstudier. De effekter som är prissatta, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i den samhällsekonomiska kalkylen. För en fullständig analys måste kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekterna, d.v.s. de effekter som inte praktiskt möjliga att värdera i ekonomiska termer. De icke-prissatta effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras. Vissa effekter kan vara värderade men får inte ingå i den samhällsekonomiska kalkylen på grund av bristande vetenskaplig underbyggnad av värderingen.

2.1 Prissatta effekter

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Personprognos - huvudanalys	TRV Basprognos PJA120910ÅP		
Avvikelse från personprognos	Nej		
Prognosverktyg - person	Bansek 4.0		
Godsprognos - huvudanalys	GJA120910ÅP		
Avvikelse från godsprognos	Nej		
Prognosverktyg - gods	Bansek 4.0		
Befolkningsscenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP		
Ekonomiskt scenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP		
Näringslivsscenario	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP		
Övrig scenarioinformation	Ej relevant		
Trafikering - kollektivtrafik	ÅP2012 JA 2030		
Trafikering - gods	Se TRV Basprognos GJA120910ÅP		
Infrastrukturnät	Se TRV Basprognos PJA120910ÅP		
ASEK-version	ASEK 5		
Avvikelse från ASEK	Ej angett		
Prisnivå för kalkylvärden	2010-medel		
Kalkylränta %	3,50%		
Prognosår 1	2030		
Diskonteringsår	2012		
Öppningsår	2015		
Utförandetid/Byggtid, antal år (projektspecifik)	3		
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60		
Kalkylperiod från startår för effekter	60		
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Bansek 4.0	2013-06-24

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2010-2030	2030-2050	Ej angett	Ej angett
Personbil	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Lastbil	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på järnväg	1,01%	1,02%	Ej angett	Ej angett
Godstrafik på järnväg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på spårvagn/tunnelbana	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik på buss	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik cykel	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik gång	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik fartyg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Godstrafik fartyg	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Persontrafik för annat trafikslag	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett
Godstrafik för annat transportslag	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett

Komentar till tabell 2.2:

Ej angett

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - Alternativ investeringskostnad			
Alternativ	Utredningsalternativ		Jämförelsealternativ		Utredningsalternativ		Jämförelsealternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50%		Ej angett		Successiv kalkyl 50% x1.3		Ej angett	
Prisnivå	Prisnivå 2013-6	2010- medel	Ej angett	2010- medel	Prisnivå 2013-6	2010- medel	Ej angett	2010- medel
Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost	464		0		603		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor		545		0		709		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod åtgärds-kostnad	Samhälls- ekonomisk investerings- kostnad* (mnkr)	Nuvärde av nytta minus samhälls- ekonomisk investerings- kostnad** (mnkr)	Netto- nuvärdes- kvot NNK***	Nytto- kostnads- kvot NK****
Huvudanalys		Successiv kalkyl 50%	545	-317	-0,58	-0,53
Känslighetsanalyser	– Alternativ investeringskostnad	Successiv kalkyl 50% x 1.3	709	-481	-0,68	-0,63
	– CO ₂ -värdering 3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50%	545	-316	-0,58	-0,52

* Den samhällsekonomiska investeringskostnaden avser den diskonterade investeringskostnaden inklusive skattefaktorer, beräknad enligt gällande ASEK.

** Ett positivt differans mellan nytta och samhällsekonomisk kalkylkostnad innebär att effekter som inte är prissatta sammantaget minst måste vara av samma storleksordning fast negativa för att kunna ändra en åtgärd från lönsam till olönsam. Motsvarande gäller för en negativt differans mellan nytta och samhällsekonomisk kalkylkostnad där de ej prissatta effekterna måste vara lika stora fast positiva för att ändra en åtgärd från att vara olönsam till att bli lönsam.

*** Nettonuvärdeskvoten är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

**** Nyttokostnadskvoten (NK) är ett mått som svarar på frågan vilket projekt som ger störst nettonuvärde i förhållande till nuvärdet av de totala budgetkostnaderna under hela kalkylperioden. Nämnarens budgetkostnader i nyttokostnadskvoten inkluderar både investeringskostnad och förändrad drift- och underhållskostnad. Nyttokostnadskvoten är ett mått som behövs om man vill jämföra och välja mellan olika typer av projekt inom ramen för ett antal års summerade investerings- och DoU -budget, t.ex. om man har att välja mellan att göra en större reinvestering eller ökade drifts- och underhållsåtgärder.

Klasificering av åtgärder utifrån NNK, enligt ASEK5

Kategori	NNK-intervall
Mycket hög lönsamhet	NNK ≥ 2
Hög lönsamhet	$1 \leq \text{NNK} < 2$
Lönsamt	$0,5 \leq \text{NNK} < 1$
Svagt lönsamt	$0 \leq \text{NNK} < 0,5$
Olönsamt	$-0,3 \leq \text{NNK} < 0$
Mycket olönsamt	$\text{NNK} < -0,3$

Klasificering av NNK:	Mycket olönsamt
-----------------------	-----------------

Kommentar:

Ej angett

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter som är relevanta för åtgärden och som har beräknats samhällsekonomiskt (dvs. kvantifierats och värderats monetärt, s.k. prissatta effekter). Relevanta effekter ska alltså finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som prissatta effekter i tabell 2.5a eller som ej prissatta i tabell 2.6a. En effekt får bara finnas "bokförd" i en av tabellerna. Det kan dock vara så att vissa effekter bara till viss del fångas i den samhällsekonomiska kalkylen. I sådana fall redovisas de delar av effekten som är prissatta i tabell 2.5a och de delar som är ej prissatta i tabell 2.6a. I de fall då effekten är kvantifierad men inte värderad sker redovisningen tillsammans med verbal beskrivning och bedömning i tabell 2.6a.

De effekter som inte har beräknats i den samhällsekonomiska kalkylen (dvs. som inte ingår i tabell 2.5a) har i tabell 2.6a bedömts i relation till nuvärdet av de beräknade nyttorna minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. I de fall då inga effekter är beräknade samhällsekonomiskt relateras således effekten endast till den samhällsekonomiska investeringskostnaden. En och samma effekt kan bli bedömd som Positiv då den genereras av Åtgärd 1 men som Försumbart då den genereras av Åtgärd 2. Anledningen till detta är att syftet med den samhällsekonomiska analysen är att komma fram till en grov bedömning av åtgärdens sammantagna beräknade och bedömda kostnader och nyttor. Sammanvägningen till en bedömning av om åtgärden är lönsam eller olönsam görs i avsnitt 2.3. Det är till denna sammanvägning som beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag.

I den samhällsekonomiska analysen utgår man från en relativ bedömning till skillnad från bedömningen i måluppfyllelseanalysen där man utgår från en absolut skala.

Tabell 2.5a Samhällsekonomiskt kalkylresultat

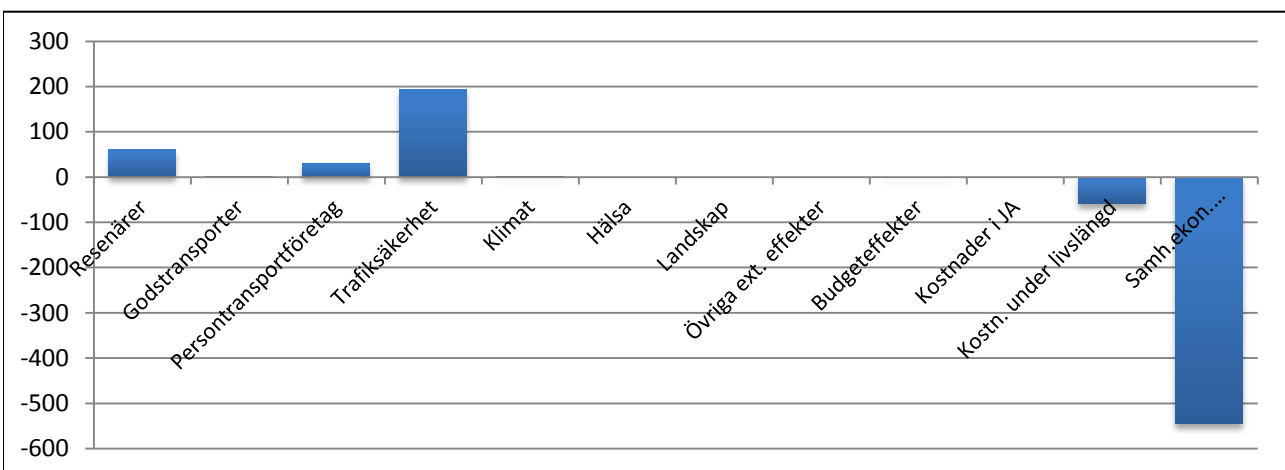
Prissatta effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen								
Berörd/ påverkad av effekt		Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräknat med verktyg
				Ej angett				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - total	Restidsuppo	Ej angett	Ej angett	61	61	Bansek 4.0
		Kostnad för godsköparen - tåg, båt, flyg	Restidsvinst	Ej angett	Ej angett	1	1	Bansek 4.0
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Trafikeringsk ostnad	Ej angett	Ej angett	Ej angett	23	31	Bansek 4.0
		Budgeteffekte r	Banavgifter	Ej angett	Ej angett	0		Bansek 4.0
		Ange annan effekt för persontransp	Omkostnader	Ej angett	Ej angett	-1		Bansek 4.0
		Ej angett	Moms	Ej angett	Ej angett	-1		Bansek 4.0
		Ej angett	Biljettintäkter	Ej angett	Ej angett	10		Bansek 4.0
	EXTERNA EFFEKTER (Följ	TRAFIKS ÄKERHE T (TS)	Plankorsning ar	3 Plonkorsningar ersätts med planskildhet	Ej angett	Ej angett	193	193
KLIMAT		Externa effekter	Samtliga externa effekter	Ej angett	Ej angett	1	1	Bansek 4.0
BUDGETEFFEKTER		Drivmedelskat t	Ej angett	Ej angett	Ej angett	-1	-59	Bansek 4.0
		Banavgifter	Ej angett	Ej angett	Ej angett	0		Bansek 4.0
		Moms på biljettintäckt	Ej angett	Ej angett	Ej angett	1		Bansek 4.0
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTIERINGS- KOSTNADER	Reinvestering	Reinvestering	Ej angett	Ej angett	-35	Bansek 4.0		
	Drift och Underhåll	Drift o underhåll	Ej angett	Ej angett	-23	Bansek 4.0		
MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	Ej angett			Ej angett	mnkr/ år	-545	-545	Ej angett
Nuvärde av nytta minus samhällsekonomisk investeringskostnad							-317,3	

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
"Wider economic benefits" pga grad av matchningseffekter på arbetsmarknaden samt vunna stordriftsfördelar	Effekter som uppstår pga dessa orsaker får inte ingå i huvudkalkylens NNK. Däremot kan det ingå som en ej prissatt effekt (tabell 2.5a och 2.5b) i den samlade analysen om effekten påvisats med relevant metodik.

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.1.2.4 Informationsvärde NNK

Det är tillåtet att använda antingen enkla eller avancerade bedömningsregler om åtgärds-kostnaden är mindre eller lika med 70 mnkr. Om åtgärds-kostnaden är större än 70 mnkr måste avancerade bedömningsregler tillämpas. Informationsvärdet för NNK behöver bara bedömas då avancerade bedömningsregler tillämpas.

Detaljerat informationsvärde för NNK bedöms som:

Övergripande grad av informationsvärde:

HK/HR
HÖG

Motivering: Ej angett

2.2 Ej prissatta effekter (effekter som inte ingår i kalkylen)

I tabell 2.6a redovisas de effekter som är relevanta för åtgärden men som inte beräknats samhällsekonomiskt. Relevanta effekter ska altså finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som monetärt beräknade i tabell 2.5a eller som bedömda i tabell 2.6a. En effekt får bara finnas "bokförd" i en av tabellerna. Det kan dock vara så att vissa effekter bara till viss del fångas genom samhällsekonomisk beräkning. I sådana fall redovisas de delar av effekten som är beräknad i tabell 2.5a och de delar som är bedömda i tabell 2.6a. I de fall då effekten är beräknad men inte värderad redovisas den tillsammans med bedömningen i tabell 2.6a.

En effekter som inte beräknats samhällsekonomiskt (dvs inte ingår i tabell 2.5a) har i tabell 2.6a bedömts i relation till nuvärdet av de beräknade nyttorna minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. I de fall då inga effekter är beräknade samhällsekonomiskt relateras således effekten endast till den samhällsekonomiska investeringskostnaden. En och samma effekt kan bli bedömd som Positiv då den genereras av Åtgärd 1 men som Försumbart då den genereras av Åtgärd 2. Anledningen till detta är att syftet med den samhällsekonomiska analysen är att komma fram till en grov bedömning av åtgärdens sammantagna beräknade och bedömda kostnader och nyttor. Sammanvägningen till en bedömning av om åtgärden är lönsamt eller olönsamt görs i avsnitt 2.3. Det är till denna sammanvägning som beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag.

I den samhällsekonomiska analysen utgår man från en relativ bedömning till skillnad från bedömningen i måluppfyllelseanalysen där man utgår från en absolut skala.

Tabell 2.6a Ej prissatta effekter

Effekter som inte ingår i kalkylen men som ingår i den samlade bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt		Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömts av
				Ej angett				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej bedömt</i>	Positivt	<i>Ej angett</i>
		<i>Restids- osäkerhet</i>	<i>Ingår delvis i värderade effekter på linjen, men den förbättrade återställningsförmågan i systemet som minskar risken för förseningar i de centrala delarna av Stockholms pendeltågssystem är inte värderade.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Positivt</i>		<i>Upprätta ren av Samlad effektbed ömning</i>
	GODS- TRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej bedömt</i>	Försumbart	<i>Ej angett</i>
	PERSON- TRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej bedömt</i>	Försumbart	<i>Ej angett</i>
	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	<i>Ej angett</i>
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej bedömt</i>	Försumbart	<i>Ej angett</i>
		<i>Barriäreffekte</i>	<i>Minskad barriäreffekt genom en ny underfart under stationen.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Positivt</i>		<i>Upprätta ren av Samlad effektbed ömning</i>
		<i>Människors hälsa</i>	<i>Förbättrad kollektivtrafik medför fler anslutningsresor med gång/cykel.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Positivt</i>		<i>Upprätta ren av Samlad effektbed ömning</i>

EXTERNA EFFEKTER (Följeffekter för samhället)	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Om åtgärden innebär överflyttning av trafik från väg till järnväg innebär detta också minskade utsläpp av luftföroreningar	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Annan: Regional målstrateg miljö
		Människors hälsa - buller	Ökad trafik kommer medföra ökat buller. Bulleråtgärder planeras dock längs stora delar av sträckan. Enligt MKB:n kommer därför utbredningen av bullret minska. Alla fastigheter kommer dock enligt MKB:n inte klara riktvärdet.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Annan: Regional målstrateg miljö
		Människors hälsa - vibrationer	Enligt MKB:n förekommer störande vibrationer från tågtrafiken på vissa platser. Ökad trafikerad kan förvärra situationen.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Annan: Regional målstrateg miljö
		Människors hälsa - buller	Buller i byggskedet	Ej angett	Ej angett	Negativt		Annan: Regional målstrateg miljö
		Människors hälsa - fysisk aktivitet	Om åtgärden innebär överflyttning av trafik från väg till järnväg, och även t ex cykelmöjligheter till stationen, kan detta även innebära ökad fysisk aktivitet.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Annan: Regional målstrateg miljö
		Vatten	Ökad risk för utläckage av t.ex. hydraulolja eller drivmedel. Uppsamlingsbrunnar avses anläggas.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Annan: Regional målstrateg miljö
		Vatten - ekologi	Grumlingar av Rocklösaåns vatten, utläckage av hydraulolja eller drivmedel från arbetsmaskiner kan enligt MKB:n skada åns biologiska värden allvarligt.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Annan: Regional målstrateg miljö
	Landskap		Dubbelspåret gör ett större intrång än dagens enkelspår.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättaren av Samlad effektbedömning

	LANDSKAP	Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Bullerplank och nya broar kommer enligt MKB:n kommer att påverka utblickarna och järnvägen kommer att bli mycket mer synlig i landskapet.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Annan: Regional målstrateg miljö
		Biologisk mångfald ink Växtliv och Djurliv	Ett fåtal värdefulla träd kommer att behöva avverkas och åtgärder måste vidtas för att skydda vattendrag och stränder.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Annan: Regional målstrateg miljö
		Biologisk mångfald ink Växtliv och Djurliv - störning	Ökad trafik kommer medföra ökat buller. Bulleråtgärder planeras dock längs stora delar av sträckan för boende. Större risk för ökad störning för djur och natur.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Annan: Regional målstrateg miljö
		Forn- och kulturlämningar	De fornlämningar som finns utefter järnvägen och på platser där man tillfälligt behöver använda mark för upplag, maskinuppställningar m.m. riskerar enligt MKB:n att skadas.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Annan: Regional målstrateg miljö
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej bedömt	Försumbart	Ej angett

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 (hänvisas i tabell 2.6a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.

Tabell 2.6c Ej prissatta effekter - Samhällsekonomisk lönsamhet

Miljöeffekter som ej ingår i NNK/NK/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK/NK/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Försumbart		Positivt		Positiv (liten)		Positivt
Ange kompetens/er på området som gjort bedömningen.						Upprättaren

Kommentar:

Ej angett

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:	Ej angett
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad inkl sunk cost.	464
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK	-0,5821
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK	HK/HR
Grad av informationsvärde för NNK	HÖG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 2
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren av Samlad effektbedömning

Kommentar:

Partiell utbyggnad av Nynäsbanan till dubbelspår är olönsamt. En större och mer övergripande analys för utbyggnad till dubbelspår i hela stråket ner till Nynäshamn krävs för att fånga systemeffekter.

3. Fördelningsanalys

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttor (fördelar/intäkter och/eller nackdelar/kostnader) fördelas sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta är mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter i form av interaktioner via marknader samt 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 gjorts som i högre grad inkluderar slutliga effekter så anges detta i beskrivningen av fördelningsaspekten nedan. Samhällsekonomiska analyser är en tillämpning av målet om samhällsekonomisk effektivitet genom användning av det så kallade Kaldor-Hickskriteriet. Enligt detta kriterium ökar samhällets välfärd om summan av positiva nyttoeffekter av en åtgärd minus summan av negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll.

Kriteriet tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttorna eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om den analyserade åtgärdens fördelningseffekter.

Den traditionella samhällsekonomiska analysen (CBA) tar ingen hänsyn till fördelningseffekter.

Fördelningsanalyser av hur enskilda individer eller grupper kan gynnas eller drabbas väsentligt av en åtgärd är därför ett viktigt komplement till den samhällsekonomiska analysen och måluppfyllelseanalysen. Med hjälp av vissa prognosmodeller kan man ta reda på vilka effekter som en viss åtgärd kan få för olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper eller för olika delar av landet.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	(störst) Negativ nytta/nackdel	Kommentar	Underlag och kompetens/er på området som gjort bedömningen
Delanalys kön - Restid, reskostnad och restidsosäkerhet (persontrafik)	Kvinnor: (55%)	Män: (45%)	Neutralt	Ungefär 55% av tågresandet görs av kvinnor, 45% av män.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Lokalt/Regionalt/ Nationellt/Internationellt	Regionalt	Lokalt	Ej bedömt	Åtgärden gynnar i första hand boende söder om Tungalsta.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Länsvis fördelning	Stockholm	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej angett	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Kommunvis fördelning	Haninge	Nynäshamn	Ej bedömt	Ej angett	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Trafikanter, transporter och externt berörda	Persontransportföretag	Godstransporter	Ej bedömt	Ej angett	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Näringsgren	Annan: Containertransporter	Ej bedömt	Ej bedömt	Ny hamnverksamhet i Norvik	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Trafikslag	Spår	Gång	Neutralt	Åtgärden gynnar i första hand järnväg, men även anslutande trafikslag gynnas.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Ålder	Personer mellan 18 och 65 år	Personer under 18 år	Neutralt	Störst andel resor med pendeltåg görs för dagspendling och skolorgdomar.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

4. Transportpolitisk målanalys

Riksdagen biföll i maj 2009 förslagen till ny målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93). Förslaget innebär att det transportpolitiska övergripande målet "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" kvarstår, medan ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa) ersätter de tidigare sex delmålen.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna (positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda) är större än kostnaderna (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 indikator på en åtgärds bidrag till samhällsekonomisk effektivitet är en sammanvägd bedömning av de effekter som åtgärden ger upphop till. En sådan sammanvägning är gjord i kapitlet 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam
--------------------------------------	---------

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 långsiktigt 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 utgörs av en god balans mellan tre ömsesidigt beroende delar – ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Bedömningen om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling innebär därför att de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt ska bedömas, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att besvara frågan om huruvida en åtgärd bidrar till hållbarhet utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Men det betyder inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med (bidrag till) en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Kompetens/-er på området som gjort bedömningen
	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet bland annat genom minskade CO2-utläpp.</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>
	Ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden är mycket olönsam som enskild etapp.</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet eftersom den förbättrar valmöjligheten i trafiken för alla. Tillgängligheten ökar särskilt tillgängligheten och valmöjligheterna för personer utan tillgång till bil.</i>	<i>Upprättaren av Samlad effektbedömning</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ej angett

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Utgångspunkten är alltså inte den samma som för den samhällsekonomiska analysen. Bedömningarna av bidrag till måluppfyllelse görs enligt skalan:

- Positivt Bidrag = grönt
- Negativt Bidrag = rött
- Inget bidrag = ofärgat
- Ej bedömt = grått

Till exempel skiljer sig "Inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen 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 olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig utan kommer att behöva uppdateras framöver.

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Kvalitativ beskrivning av bidraget till måluppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. <i>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</i>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Mer dubbelspår minskar risken för följdförseningar i trafiksystemet.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden underlättar pendling med spårbunden trafik, ökad valfrihet ger mindre känslighet för ströningar.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Näringslivets transporter. <i>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</i>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Bättre framkomlighet på jvg	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Kvalitet	Positivt bidrag: Minskad driftsäkerhet på jvg	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Tillgänglighet regionalt/länder. <i>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</i>	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör bättre tågpendling och bidrar därför till att minska restiderna i ett område som har stor inflyttning och där pendlingsbehovet bedöms öka	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar pendlingsmöjligheterna till Stockholm	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar resmöjligheterna till Stockholm där tillgängligheten till interregionala resmål är stor	Upprättaren av Samlad effektbedömning

Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Antal kvinnor och män reser ungefär lika mycket med tåg, men kvinnor har något mindre tillgång till bil och lägre andel med körkort. När tågtrafiken förbättras förbättras valmöjligheterna för personer som inte har tillgång till körkort och bil.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Funktionshinderade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	Positivt bidrag: Förbättrad koppling till stationen vid Tungalsta	Upprättaren av Samlad effektbedömning
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: Plankorsningar byggs bort	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras och har potential att öka andelen kollektivtrafikresande.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Hänsynsmål²			
Klimat. Transportsektorn	Betydelse för mängden personbils- och lastbilstrafik, samt gång, cykel och kollektivtrafik. (GC/Koll, se Befolkning)	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar för person- och godstrafik på järnväg som ger mindre utsläpp av klimatgaser.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.		Betydelse för energieffektiv användning av transportsystemet .	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar för person- och godstrafik på järnväg som ger mindre utsläpp av klimatgaser.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för energieffektivisering av fordon, fartyg och flygplan samt främjande av ökad andel förnybar energi.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för energianvändning i infrastrukturhållningen.	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
Hälsa. Transportsektorn	Människors Hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bulleråtgärder utreds	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Ny GC-tunnel och bättre kollektivtrafik ger bättre förutsättning för gång/cykel.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Planskilda korsningar medför bättre möjlighet att ta sig fram för barn.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Tillgängligheten med kollektivtrafik och gång och cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar kollektivtrafiken till Stockholm som har ett stort utbud av olika aktiviteter.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Med ökad möjlighet till pendling kan trafik flyttas över från väg till järnväg.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

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.	Luft	Halter av kvävedioxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Positivt bidrag: Med ökad möjlighet till pendling kan trafik flyttas över från väg till järnväg.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Vatten	Kvalitet på vatten ur hälsoperspektiv	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Ingen påverkan.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Ingen påverkan.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ingen påverkan.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ingen påverkan.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Ingen påverkan.	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Negativt bidrag: Utbyggnad av åtgärden kommer att kräva mer mark i anspråk	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för uppkomsten samt hanteringen av avfall.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Landskap	Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för mortalitet	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning

Landskap	Biologisk mångfald, Växtliv samt Djurliv	Betydelse för barriärer	Inget bidrag:	Regional målstrateg miljö.
		Betydelse för störning	Negativt bidrag: Ökad trafik kommer medföra ökat buller. Bulleråtgärder planeras enbart för boende. Risk för ökad störning för djur och natur.	Regional målstrateg miljö.
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
	Forn- och kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag	Upprättaren av Samlad effektbedömning
		Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Enligt MKB:n kommer fornlämningar utefter järnvägen riskera att skadas.	Regional målstrateg miljö.
	Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och antalet allvarligt skadade. ³	Positivt bidrag: Planskilda anslutningar ersätter plankorsningar.	Upprättaren av Samlad effektbedömning

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

¹ Förslag till konkretisering av målstrukturen respektive återrapportering av verksamheten utifrån transportpolitisk målproposition (prop. 2008/09:93)
http://www.trafikverket.se/PageFiles/21527/bilaga_2_forslag_per_prec_091214.pdf

² Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets Miljöbedömningsgrunder som finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida under rubriken "Metod för bedömning av planer och program" från och med 12-09-10.

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

³ Underhandsmaterial om trafiksäkerhet i samband med konkretisering av funktionsmålet

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	Ej angett	Ej angett

4.4 Bedömning av bidrag till regionala- och lokala mål

Ej angett

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till måluppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
------------------	--------------------	---	---

4.5 Målkonflikter

Inga av betydelse

5 Bilaga & Referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

PM Nynäsbanan, dubbelspår, etapputbyggnad Tungelsta-Hemfosa

Referens: MKB http://www.trafikverket.se/PageFiles/69331/Hemfosa-Tungelsta_JP_MKB.pdf