

Spånga station, statlig medfinans



Nuläge: Resenärer korsar bussgatorna för att komma till pendeltågen.

Nuläge och brister:

Spånga station är en viktig bytespunkt för pendeltågs- och bussresenärer, med funktionella brister både i stationsbyggnaden och den befintliga bussterminalen. Bussterminalens utformning medför säkerhetsrisker för bytande passagerare. Stationsbyggnaden är för liten och kan inte hantera dagens 8700 resenärer (prognos: 13000 år 2030). Trängseln i byggnaden utgör en säkerhetsrisk och hissens placering på plattformen gör att den upplevs otrygg.

<u>Banlängd (km):</u>	0
<u>Banstandard:</u>	Fyrspår
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	254 tåg/dygn
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Enligt BP2040 har vi ca 20 700 av- och påklivande vid Spånga

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är förbättrad säkerhet för resenärer som gör byten samt vistas i den trånga vänthallen, öka tryggheten för de som använder hissen samt ge plats för ett cykelstråk som skall gå igenom anläggningen.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 187,71 mnkr i prisnivå 2019-06

Objektet Bytespunkt Spånga omfattar bussterminal och pendeltågstation med tillhörande funktioner. Bussterminalen planeras att utformas som en så kallad ö-terminal och blir mer utsträckt än dagens lösning. Rulltrappor och hissar flyttas till nytt läge för att höja säkerheten och tryggheten i samband med byten. Biljetthallens yta utökas för att rymma fler väntande resenärer. En bredare spärrlinje och utökad kapacitet för rulltrappor och hissar skapas för att möjliggöra snabbare utrymning vid brand.

<u>Banlängd:</u>	0
<u>Banstandard:</u>	Fyrspår
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	254 tåg/dygn
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Enligt BP2040 har vi ca 20 700 av- och påklivande vid Spånga

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Ökad attraktivitet pga mindre trängsel och ökad tillgänglighet när tryggheten ökar.
Godstransporter	-	Försumbart	Inga effekter
Persontransportföretag	-	Positivt	Förbättrad arbetsmiljö om ny pauslokal kan byggas.
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Säkerheten ökas i både bussterminalen och stationsbyggnaden.
Klimat	-	Försumbart	En anpassning av kollektivtrafiken till större resenärsvolym ger ökade emissioner i byggskedet men minskade emissioner på sikt.
Hälsa	-	Försumbart	Inga effekter
Landskap	-	Försumbart	Inga effekter
Övriga externa effekter	-	Försumbart	Inga effekter
Budgeteffekter	-	Försumbart	Inga effekter
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Inga effekter
Drift, underhålls- och reinvesteringkostnader under livslängd	-	Försumbart	En större anläggning bör ge något högre kostnader för drift, men en kommersiell lokal skulle även kunna ge intäkter.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	252		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Vi saknar effektsamband för de viktiga faktorer som åtgärden syftar till att lösa, t.ex. risken vid passage av bussgator, risken vid brand och vid alltför stor trängsel i byggnaden, samt resenärers värdering av en otrygg utformning.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Bedömning ej möjlig

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor: 55%	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Stockholm	Neutralt
Kommun	Stockholm	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Buss	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt så som t ex Inkomstgrupp	Neutralt	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Minskad trängsel och otrygghet torde främst gynna de som har funktionsnedsättningar eller känner otrygghet pga ålder eller kön. Förbättrad säkerhet gynnar dock alla.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Inga kända målkonflikter

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:

Vi saknar effektsamband för de viktiga faktorer som åtgärden syftar till att lösa, t.ex. risken vid passage av bussgator, risken vid

brand och vid alltför stor trängsel i byggnaden, samt resenärers värdering av en otrygg utformning.

Åtgärderna innebär att kollektivtrafikens anläggningar anpassas till rådande resenärsvolymmer som förväntas öka ytterligare. Genom att bygga bort flaskhalsar underlättas kollektivt resande, vilket håller tillbaka biltrafikens ökning.

Genom att anpassa kollektivtrafikanläggningarna till den efterfrågan som finns idag och som förväntas öka ytterligare blir det möjligt för kollektivtrafiken att fortsätta understödja tillväxten i regionen.

Åtgärderna ökar tryggheten och säkerheten. Därmed blir kollektivtrafiksystemet mer tillgängligt för kvinnor, äldre, barn och personer med funktionsnedsättning.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Spånga station, statlig medfinans
Objekt-id	VST1878
Ärendenummer	TRV 2016/59617
Län	Stockholm
Kommun	Stockholm
Trafikverksregion	Region Stockholm
Trafikslag	Järnväg
Skede	Utredning genomförd av annan (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

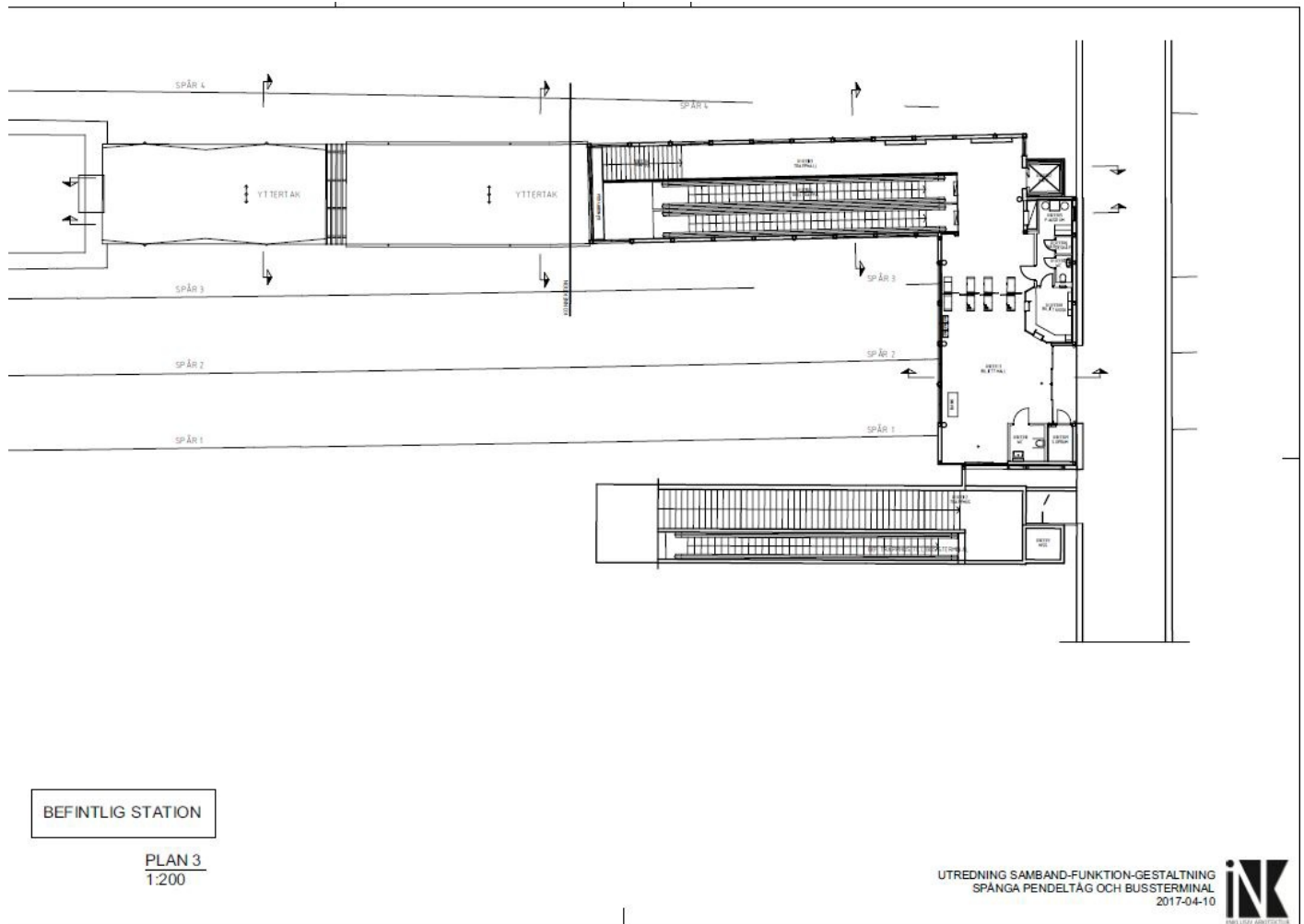
Spånga station är en viktig bytespunkt för pendeltågs- och bussresenärer, med funktionella brister både i stationsbyggnaden och den befintliga bussterminalen. Bussterminalens utformning medför säkerhetsrisker för bytande passagerare. Stationsbyggnaden är för liten och kan inte hantera dagens 8700 resenärer (prognos: 13000 år 2030). Trängseln i byggnaden utgör en säkerhetsrisk och hissens placering på plattformen gör att den upplevs otrygg.

Ytan innanför spärrarna är för liten vilket medför risker när rulltrapporna fortsätter att mata upp resenärer till området. Stationen uppfyller inte brandsäkerhetskraven då det inte är möjligt att utrymma stationen tillräckligt fort pga för få spärrar. Placeringen av hissen på plattformen gör att stationen upplevs otrygg. Hissen har en undanskymd placering som gör att resenären måste passera en 22 m lång och 1,5 m bred gång som dessutom är böjd och begränsar sikten.

Behovet av förändring är klarlagt och fördjupad utredning pågår i syfte att möjliggöra att bytespunkten kan bibehållas och kapaciteten utökas. Bytespunktens säkerhet, kapacitet, effektivitet och trygghet ska höjas i bytespunkten. Samordning med stadens projekt är en förutsättning för genomförandet.

Stockholms kommun planerar att genomföra ett regionalt cykelstråk genom Spånga och förändringar av huvudgatan. Utbyggnaden av det regionala cykelstråket medför att befintlig bussterminal kommer att påverkas. Bussterminalen måste förändras och byggas om eftersom delar av utrymmet kommer att tas i anspråk som en direkt följd av cykelstråkets utbyggnad.

Banlängd (km):	0
Banstandard:	Fyrspår
Bantrafik (tåg per dygn):	254 tåg/dygn
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Enligt BP2040 har vi ca 20 700 av- och påklivande vid Spånga



Övre plan: Ytan innanför spärrarna för trång. För få spärrar för att klara utrymningskraven.

Syfte

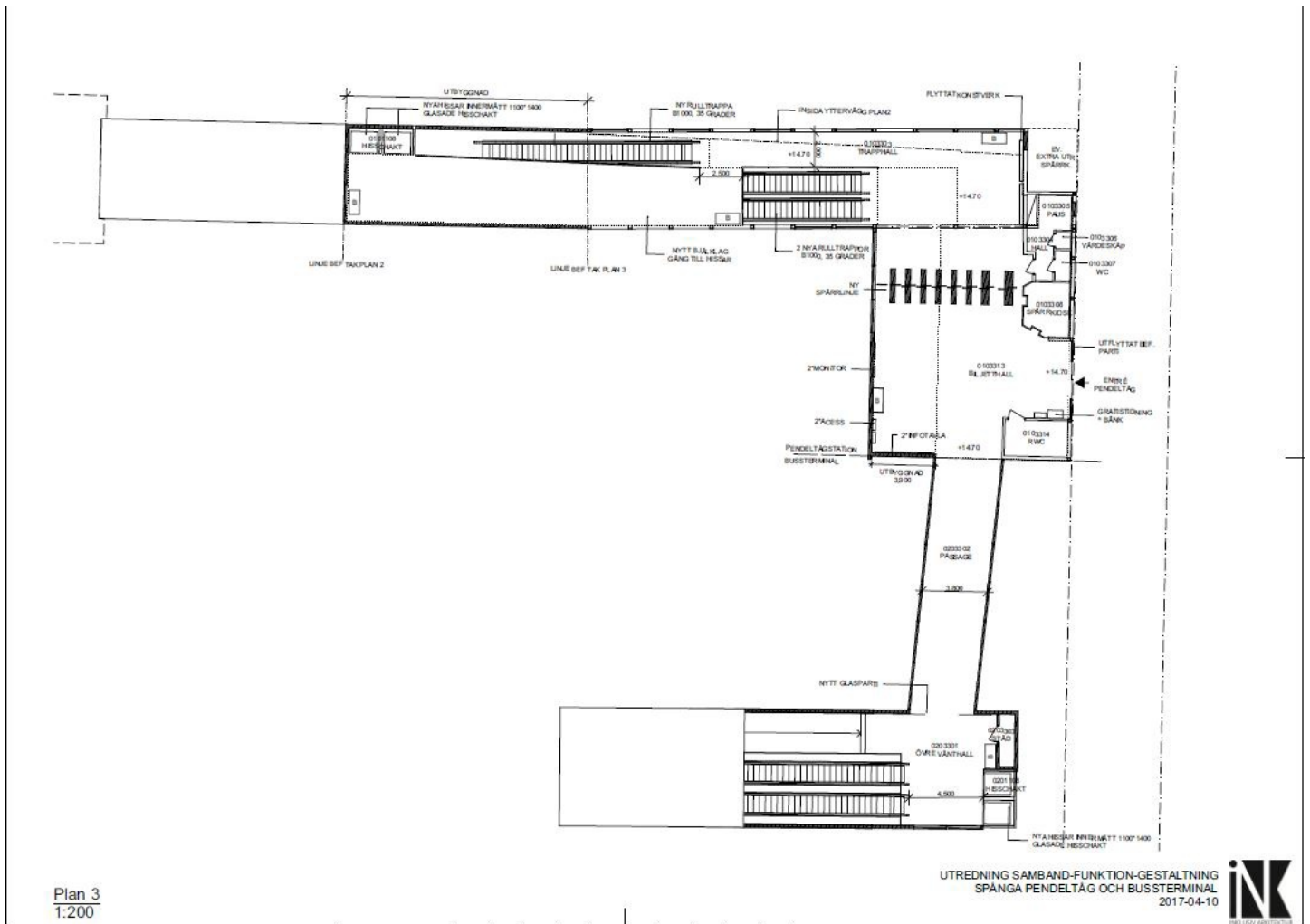
Syftet med åtgärden är förbättrad säkerhet för resenärer som gör byten samt vistas i den trånga vänthallen, öka tryggheten för de som använder hissen samt ge plats för ett cykelstråk som skall gå igenom anläggningen.

Åtgärden ska avhjälpa befintliga funktionella brister både i bussterminalen samt i stationsbyggnaden. Ett regionalt cykelstråk planeras i direkt anslutning till bussterminalen och anpassningar av bussterminalen blir nödvändiga även av denna anledning.

Förslag till åtgärd

Objektet Bytespunkt Spånga omfattar bussterminal och pendeltågstation med tillhörande funktioner. Bussterminalen planeras att utformas som en så kallad ö-terminal och blir mer utsträckt än dagens lösning. Rulltrappor och hissar flyttas till nytt läge för att höja säkerheten och tryggheten i samband med byten. Biljetthallens yta utökas för att rymma fler väntande resenärer. En bredare spärmlinje och utökad kapacitet för rulltrappor och hissar skapas för att möjliggöra snabbare utrymning vid brand.

Banlängd (km):	0
Banstandard:	Fyrspår
Bantrafik (tåg per dygn):	254 tåg/dygn
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	Enligt BP2040 har vi ca 20 700 av- och påklivande vid Spånga



Det kostnadsberäknade förslaget: Väntehallen expanderas, spärrlinjen breddas och hissen ligger längst till vänster i bild. : Det kostnadsberäknade förslaget: Väntehallen expanderas, spärrlinjen breddas och hissen ligger längst till vänster i bild.

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-05-24	jan-21	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	193,8	58,1	187,7

Planeringsläge

Behovsanalys pågår och studie för åtgärdsval skall startas upp. Det finns en äldre utredning som beskriver en möjlig lösning och det är denna utformning som ligger bakom kostnadsbedömningen i denna SEB.

Övrigt

Ombyggnationen av bussterminalen kommer även att skapa bättre förutsättningar för att få till en bättre pauslokal för bussförarna, som idag använder en barack. Det finns även önskemål om att i stationsbyggnaden skapa plats för kommersiella lokaler, vilket skulle bidra till ökad närvaro och trygghet för resenärer under kvällstid.

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	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

Samhällsekonomisk kalkyl har inte genomförts.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	252	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	327	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

* 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						
Restid - total	-	-	-		Positivt	Ökad attraktivitet pga mindre trängsel och ökad tillgänglighet när tryggheten ökar.
Ökad komfort	-	-	-	Försumbart: Fler spärrar ger mindre trängsel och kortar ner den tid det tar att lämna plattformen och byggnaden.		
Ökad trygghet	-	-	-	Positivt: En stationsbyggnad som är anpassad till ett större resenärsflöde ger en mer positiv resenärsupplevelse med mindre trängsel och ökad trygghet. Positivt: Ny placering av hissar och rulltrappor ökar tryggheten och tillgängligheten för kvinnor, äldre och alla med funktionshinder.		
Godstransporter						
Effekter saknas					Försumbart	Inga effekter
Persontransportföretag						
Förbättrad arbetsmiljö för bussförare	-	-	-	Positivt: Ny och bättre pauslokal ersätter dagens barack.	Positivt	Förbättrad arbetsmiljö om ny pauslokal kan byggas.

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Brandsäkerhet och utrymning	-	-	-	-	Positivt: Ny utformning av stationsbyggnaden med större vänthall och fler spärrar uppfyller utrymningskraven för brandsäkerhet och minskar trängsel.	Positivt	Säkerheten ökas i både bussterminalen och stationsbyggnaden.
Trafiksäkerhet bussterminal	-	-	-	-	Positivt: Ny utformning av bussterminalen bedöms minska riskerna för resenärer som byter till pendeltåg.		
Klimat							
CO2-ekvivalenter i driftskedet	-	-	-	-	Positivt: Med en stationsbyggnad som är anpassad till dagens och framtidens förväntade resandevolymer kan kollektivtrafiken fortsätta att växa, med ett ökad kollektivt resande som följd.	Försumbart	En anpassning av kollektivtrafiken till större resandevolymer ger ökade emissioner i byggskedet men minskade emissioner på sikt.
CO2-ekvivalenter under byggtid	-	-	-	-	Negativt: Ombyggnation av stationsbyggnad och bussterminal kommer att medföra ökade emissioner av CO2 under byggskedet.		
Hälsa							
Effekter saknas						Försumbart	Inga effekter
Landskap							
Effekter saknas						Försumbart	Inga effekter
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	Inga effekter
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	Inga effekter
Inbesparade JA-kostnader							
Inbesparade JA-kostnader	-	-	-	-	-	Försumbart	Inga effekter
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Försumbart: En större anläggning bör ge något högre kostnader för drift och underhåll	Försumbart	En större anläggning bör ge något högre kostnader för drift, men en kommersiell lokal skulle även kunna ge intäkter.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				252			
NETTONUVÄRDE				-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Åtgärderna ökar tryggheten/tillgängligheten, minskar riskerna samt anpassar bytespunktens kapacitet till nuvarande och prognosticerade resandevolymer.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Vi saknar effektsamband för de viktiga faktorer som åtgärden syftar till att lösa, t.ex. risken vid passage av bussgator, risken vid brand och vid alltför stor trängsel i byggnaden, samt resenärers värdering av en otrygg utformning.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor: 55%	Män	Neutralt	Ökad säkerhet gynnar alla, men ökad trygghet värderas högre av kvinnor. Fler kvinnor än män nyttjar kollektivtrafiken.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Ej bedömt	Neutralt	Nyttorna uppstår lokalt, men resenärerna rör sig över hela Stockholm
Län	Stockholm	Uppsala	Neutralt	Resenärerna rör sig över hela Stockholm, men effekterna avgränsar sig främst till pendeltågssystemet. Bålsta är en utpendlingsort tillhörande Uppsala län som ligger längs samma järnvägsstråk.
Kommun	Stockholm	Järfälla	Neutralt	Stockholm drar störst nytta av åtgärden, följt av Järfälla kommun.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Näringsgrenarna påverkas ej av åtgärden
Trafikslag	Buss	Spår	Neutralt	Säkerheten höjs både i bussterminalen och stationsbyggnaden, men säkerhetsriskerna i bussterminalen är mer påtagliga.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre >65 år	Neutralt	
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt så som t ex Inkomstgrupp	Neutralt	Ej bedömt	Neutralt	

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Minskad trängsel och otrygghet torde främst gynna de som har funktionsnedsättningar eller känner otrygghet pga ålder eller kön. Förbättrad säkerhet gynnar dock alla.

Objektnummer: VST1878 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2016/59617
Kontaktperson: Hedström Stina, PLstst, 0771-921 921
Skede: Utredning genomförd av annan (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-27

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet påverkar främst kollektivtrafik, med liten påverkan på näringslivets transporter, därför har FKB inte tagits fram.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärderna innebär att kollektivtrafikens anläggningar anpassas till rådande resenärsvolymerna som förväntas öka ytterligare. Genom att bygga bort flaskhalsar underlättas kollektivt resande, vilket håller tillbaka biltrafikens ökning.

Ekonomisk hållbarhet

Genom att anpassa kollektivtrafikanläggningarna till den efterfrågan som finns idag och som förväntas öka ytterligare blir det möjligt för kollektivtrafiken att fortsätta understödja tillväxten i regionen.

Social hållbarhet

Åtgärderna ökar tryggheten och säkerheten. Därmed blir kollektivtrafiksystemet mer tillgängligt för kvinnor, äldre, barn och personer med funktionsnedsättning.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Inget bidrag: åtgärden påverkar inte kollektivtrafikens tillförlitlighet
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: modernisering av buss-terminalen och stationsbyggnaden ger ökad trygghet och bekvämlighet.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: åtgärden påverkar inte näringslivets transporter
	Kvalitet	Inget bidrag: åtgärden påverkar inte näringslivets transporter
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: bättre tillgänglighet för resenärer som byter mellan spår och buss i Spånga
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Pendeltågsresenärer boende i de yttre delarna av Stockholm får bättre tillgång till en storstad.
	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)	Positivt bidrag: tillgänglighetsanpassningar gör att alla kan utnyttja bytespunkten oavsett ålder, kön och funktionsnedsättning.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Bytespunkten anpassas till dagens tillgänglighetskrav. Nya hissar och bredare spärrlinje i biljetthallens entré.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Dagens resande överstiger anläggningarna kapacitet och kommer att öka ytterligare. En flaskhals byggs bort och tillåter kollektivtrafikresandet att fortsätta öka.

	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: förbättring av bytespunkten förväntas öka kollektivtrafikens attraktivitet.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: åtgärden påverkar inte fordons energianvändning
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: ombyggnad av bytespunkten medför 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	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: åtgärden påverkar inte möjligheten till gång-och cykelresor
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas

	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: kunskapsunderlag saknas
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för störning	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: kunskapsunderlag saknas
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: ökad trafiksäkerhet för resenärer, kommer inte behöva korsa bussgatan vid byten mellan buss och pendel

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	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

Inga kända målkonflikter

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: Ej angett

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK

GKI GKI för stationsbyggnad och bussangöring

Skiss av kostnadsberäknad stationsbyggnad Tidigare utredning som ligger till grund för SEBen

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 2c4a7e13-abee-4e66-98bf-acb9526013b6

Utskriftsdatum : 2021-05-27