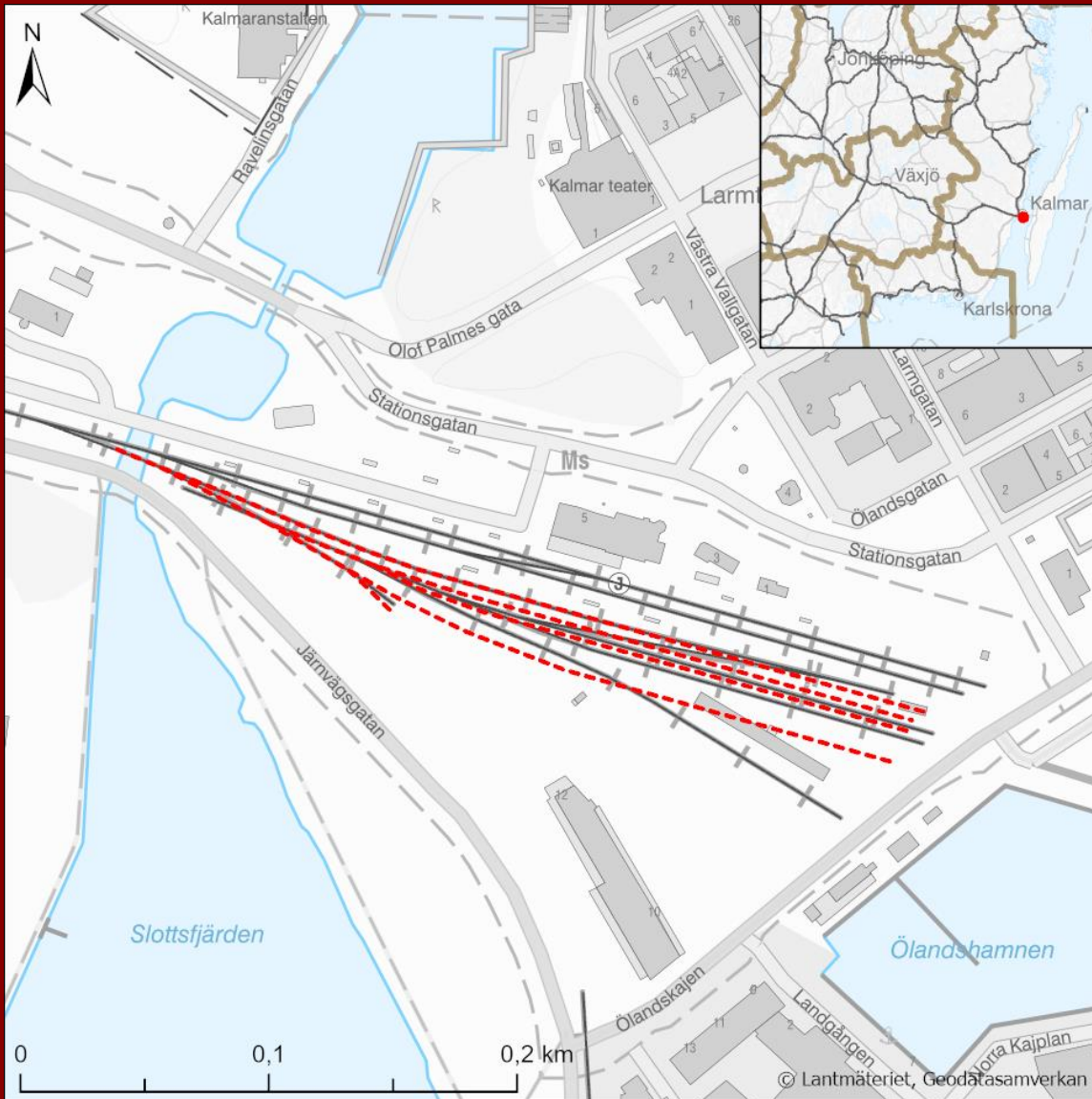


Samlad effektbedömning

Kalmar C, spår och plattformar, JSYR2601



Objektnummer: JSYR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olander Peter, PLsörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olander Peter, PLsörv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosåreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Kalmar län och berör Kalmar kommun.

Nuläge och brister

Kalmar C är belägen i centrala Kalmar och utgör ändstation för både Kust till kustbanan och Stångådalsbanan. Stationen är en säckstation med tre plattformsspår, ett lokrundgångsspår och tre uppställningsspår samt två plattformar. Dagens utformning innebär kapacitetsbegränsningar redan idag och möjliggör ingen utökning för fler och längre tåg som det finns ett önskemål om.

Beskrivning av åtgärden

Utformningsförslaget omfattar en ny mittplattform i södra delen samt att två uppställningsspår ersätts med nya plattformsspår parallellt med den nya mittplattformen (spår 6 och 7). Omloppsnära uppställning kan fortsatt erbjudas på dessa spår. Den befintliga mittplattformen förlängs för att klara längre tåg och breddas för att kunna hantera en planskildhet i framtiden, vilket i sin tur gör att spåren söder om plattformen behöver flyttas.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att lösa kapacitetsbegränsningar som finns redan idag. Vidare även att åtgärda säkerhetsbrister och gränsdragning mellan olika fastigheter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 261 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
---------------------------	------------------------

Fördelningsanalys

Åtgärden påverkar persontrafiken, främst på regional nivå. Den grupp som bedöms få störst nytta av åtgärden är privatpersoner, främst pendlare till arbete/skola.

Funktionsmål och hänsynsmål

Slopad plankorsning och ny entré i öst ger både positiva och negativa effekter; slopad plankorsning ger ökad trafiksäkerhet, men den omväg som skapas mellan busstationen och plattformarna ger minskad tillgänglighet. Förbättring av stråket mellan busstation och plattformar bidrar positivt till tillgängligheten.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Funktionsutredning färdigställd 2024-02-14. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för ny planperiod 2026–2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden innebär att längre tåg kan trafikera och angöra Kalmar C, vilket minskar trängsel ombord på tågen.	Förbättring
Restid	Längre avstånd mellan busstation och plattformsangöring kan ge ökad total restid om anslutning missas. Samtidigt planeras att vissa linjer skall dras om och de får då kortare gångväg mellan buss och tåg.	Försumbart
Restidsosäkerhet och förseningar	Ökad kapacitet på stationen minskar risken för störningar och förseningar i trafiken.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Slopad gångpassage i plan och förvärvande av den privata fastigheten mellan spåren minskar risken för spårspning.	Förbättring

Hälsa

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	oförändrat
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	oförändrat
Energianvändning (kwh/prognosår)	uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	oförändrat
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	minskar
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	ökar

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

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

Förändring av fossila och biogena CO₂-equivallter

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	uppgift saknas
Prognosår (kton)	uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	uppgift saknas

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

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

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	6123	19
Reinvestering per år	118	0,37
Drift och underhåll per år	0,72	0,04

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

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

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

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Ökad kapacitet på stationen minskar risken för störningar och förseningar i trafiken. Längre tåg minskar trängseln ombord.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Slopad gångpassage i plan och förvärvande av den privata fastigheten mellan spåren minskar risken för spårsprung.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa:	
Natur- och Kulturmiljö:	
Klimat (övrigt):	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	233 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	238 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden ökar kapaciteten på Kalmar C, vilket minskar risken för störningar och förseningar samt möjliggör för fler och längre tåg att angöra driftplatsen. Åtgärder för att minska obehöriga i spårområdet förbättrar trafiksäkerheten. Ingen kvantifiering av nyttorna har gjorts, men de bedöms överstiga kostnaderna, varför åtgärden bedöms som Lönsam - endast bedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Ökad kapacitet på stationen minskar risken för störningar och förseningar i trafiken. Slopade gångpassage i plan och förvärvande av den privata fastigheten mellan spåren minskar risken för spårsprung.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det finns inga tekniska beroende av andra åtgärder i infrastrukturen. Däremot kan framtida förändringar i trafikering, till exempel Stångådalsbanans framtid, påverka nyttan av åtgärden.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden påverkar persontrafiken, främst på regional nivå. Den grupp som bedöms få störst nytta av åtgärden är privatpersoner, främst pendlare till arbete/skola.

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

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Ökat utbud med större flexibilitet och minskad risk för störningar/förseningar ökar möjligheten att resa med kollektivtrafik, vilket bidrar positivt till funktionsmålet.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ingen godstrafik på Kalmar C, varför åtgärden inte ger något bidrag till funktionsmålet.

Funktionshinderades tillgänglighet

Tillgänglighetsanpassning av plattformar och tydliggörande av stråk ökar tillgängligheten för funktionshinderade. Slopad plankorsning med bommar innebär en enklare trafiksituation för färd till plattform. Åtgärden bedöms bidra positivt till funktionsmålet.

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

Slopad plankorsning ökar tryggheten och trafiksäkerheten, vilket är positivt för barns möjlighet att själva använda transportsystemet, och bidrar positivt till funktionsmålet.

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

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

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

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

Befintlig plankorsning slopas vilket minskar risken för spårspring. Ny entré i öst skapar en säkrare och tryggare plattformsangöring för resenärerna. Förvärv av privat fastighet minskar risk för obehöriga i spåret. Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten på Kalmar C och bidra positivt till hänsynsmålet.

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

Överflyttning från väg till järnväg ger minskade utsläpp, vilket bidrar positivt till hänsynsmålet.

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

Luftkvalitet

Överflyttning från väg till järnväg ger minskade utsläpp, vilket bidrar positivt till hänsynsmålet.

Buller och vibrationer

Risk för ökat buller vid ökad tågtrafik bidrar negativt till hänsynsmålet.

Landskap

Ingen påverkan då det är stationsområde idag, inget bidrag till hänsynsmålet.

Vatten

Ingen påverkan; inget bidrag till hänsynsmålet.

Material och kemiska produkter

Ingen påverkan; inget bidrag till hänsynsmålet.

Förorenade områden och masshantering

Ingen påverkan; inget bidrag till hänsynsmålet.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Slopad plankorsning och ny entré i öst ger både positiva och negativa effekter; slopad plankorsning ger ökad trafiksäkerhet, men den omväg som skapas mellan busstationen och plattformarna ger minskad tillgänglighet. Förbättring av stråket mellan busstation och plattformar bidrar positivt till tillgängligheten.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: JSYR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olander Peter, PLsörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

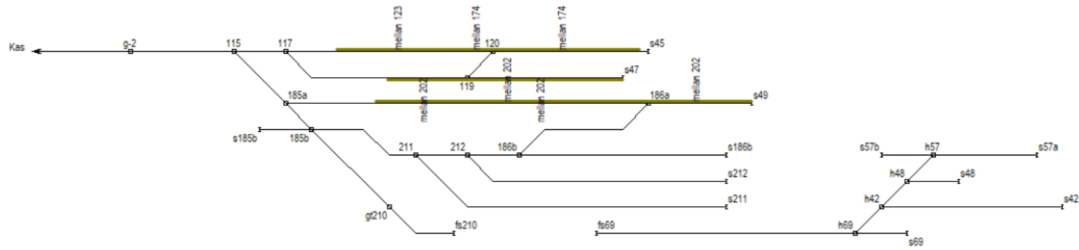
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Kalmar C, spår och plattformar
Objekt-id	JSYR2601
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kalmar
Kommun	Kalmar
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Kalmar C är belägen i centrala Kalmar och utgör ändstation för både Kust till kustbanan och Stångådalsbanan. Stationen är en säckstation med tre plattformsspår, ett lokrundgångsspår och tre uppställningsspår samt två plattformar. Dagens utformning innebär kapacitetsbegränsningar redan idag och möjliggör ingen utökning för fler och längre tåg som det finns ett önskemål om.

Efter införande av 15-minuterstrafik över Öresundsbron, enligt tågplan 2024, har det extra långa uppehållet i Växjö och Alvesta tagits bort. Det innebär att det inte finns något möjlighet att koppla från- och till vagnar, vilket innebär att man kan behöva köra med längre tåg till Kalmar C. Det innebär att plattformskapaciteten utgör en begränsning redan idag. Basprognosen har med en liten ökning av SJ tåg samt lokaltåg, denna ökning har att göra med att man kör under fler timmar än idag. Det innebär att plattformskapaciteten kommer bli ansträngd fler timmar. Nya fordonstyper med andra längder kommer trafikera år 2045, vilket även påverkar hur man kan använda spåren i framtiden. Plattformsovergång sker i plan och det förekommer problem med spårspring på stationen, vilket utgör en säkerhetsbrist. Det finns en privat fastighet mellan spåren på bangården som innebär säkerhetsbrister genom att infarten till fastigheten inbjuder till obehöriga på bangården samt spårspring och parkerade fordon på fastigheten hamnar nära eller på spåret när de vänder för att köra ut.



Kalmar C idag

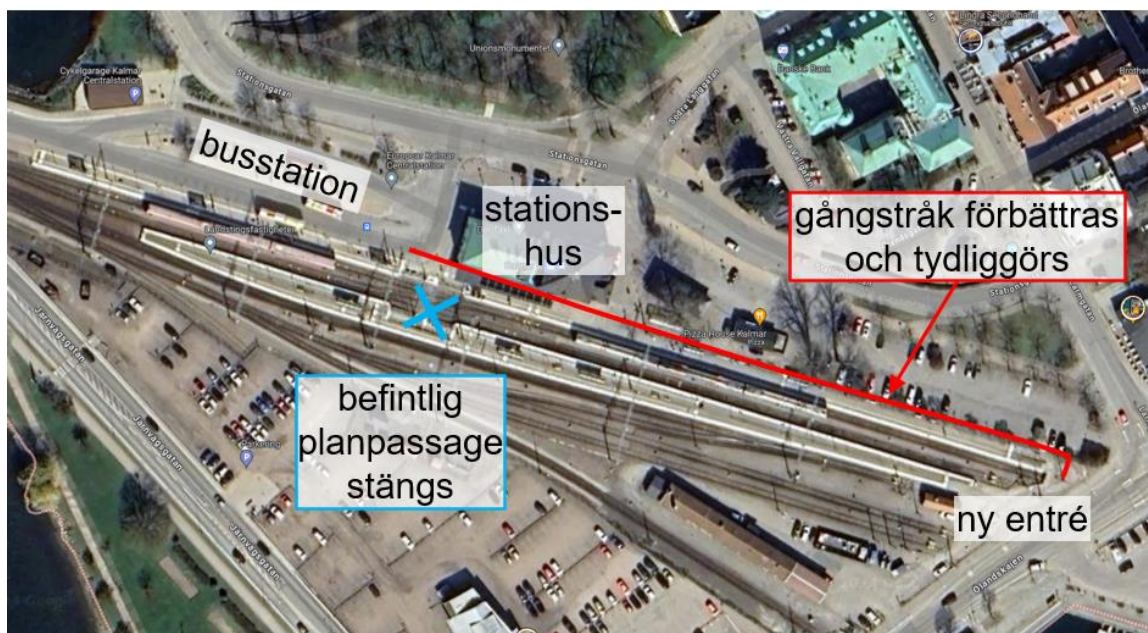
Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	1 000 meter spår inne på Kalmar C (spår 3, 5, 6, 8)
Banstandard	Tre plattformsspår, ett lokrundgångsspår samt tre uppställningsspår
Bantrafik	persontåg: 80 tåg/dygn, godståg: 0 tåg/dygn år 2045
Banflöde	persontrafik: 1,4 miljoner resor/år, godstrafik: 0 miljoner ton/år år 2045

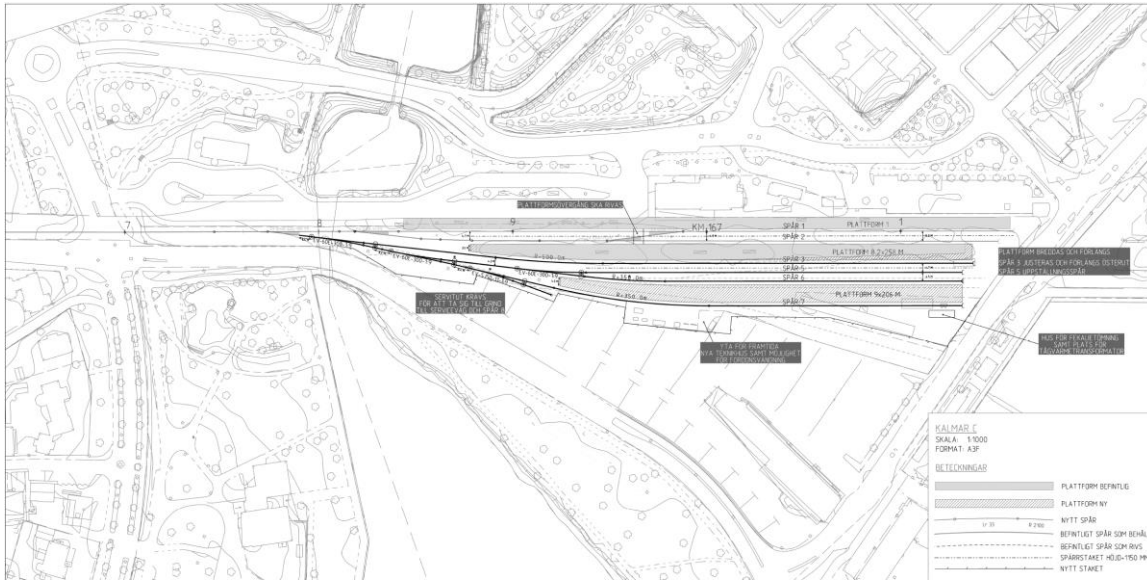
Beskrivning av åtgärden

Utformningsförslaget omfattar en ny mittplattform i södra delen samt att två uppställningsspår ersätts med nya plattformsspår parallellt med den nya mittplattformen (spår 6 och 7). Omloppsnära uppställning kan fortsatt erbjudas på dessa spår. Den befintliga mittplattformen förlängs för att klara längre tåg och breddas för att kunna hantera en planskildhet i framtiden, vilket i sin tur gör att spåren söder om plattformen behöver flyttas.

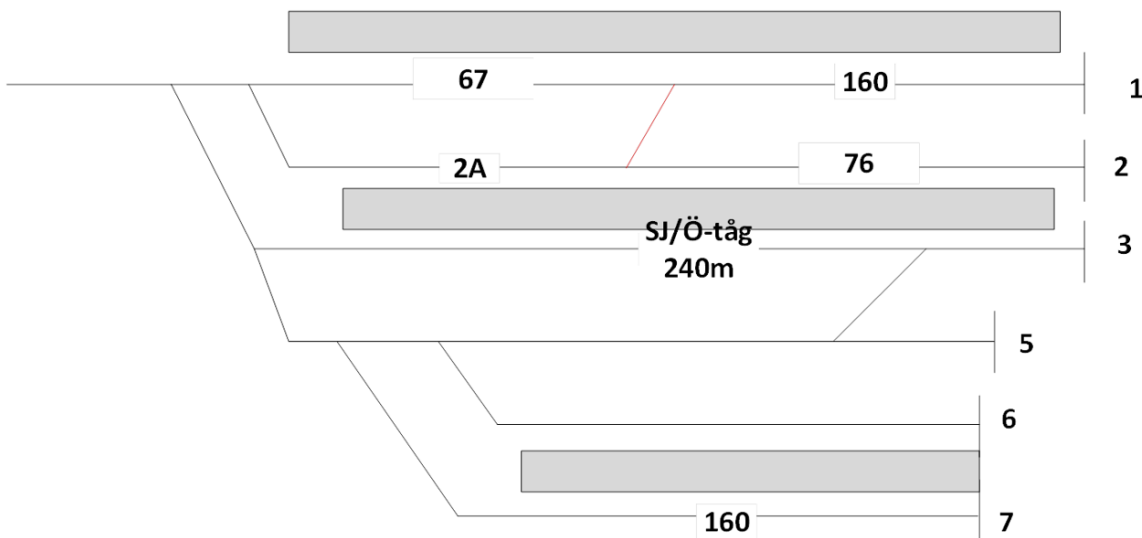
Den befintliga planpassagen till mittplattformen slopas och angöring till plattformarna (befintliga och ny) sker istället via en ny entré som ordnas från Ölandskajen, i stationens östra ände. Det innebär ca 200 m längre väg mellan busstationen och plattformsangöring. Gångstråket mellan busstationen/stationshuset och den nya plattformsangöringen (utmed plattformen vid spår 1) tydliggörs och förbättras. I samband med åtgärden ska vissa busslinjer dras om (ingår inte i detta objekt) vilket gör att avståndet mellan buss och tåg blir kortare för vissa linjer. Anläggning av ny entré innebär att den privata fastigheten i öst behöver förvärvas.



Översikt Kalmar C och gångstråket mellan busstationen/stationshuset och den nya entrén som ska förbättras och tydliggöras



Skiss över utformningsförslaget



Figur 1 Schematiskt skiss på en framtida utformning av Kalmar C.

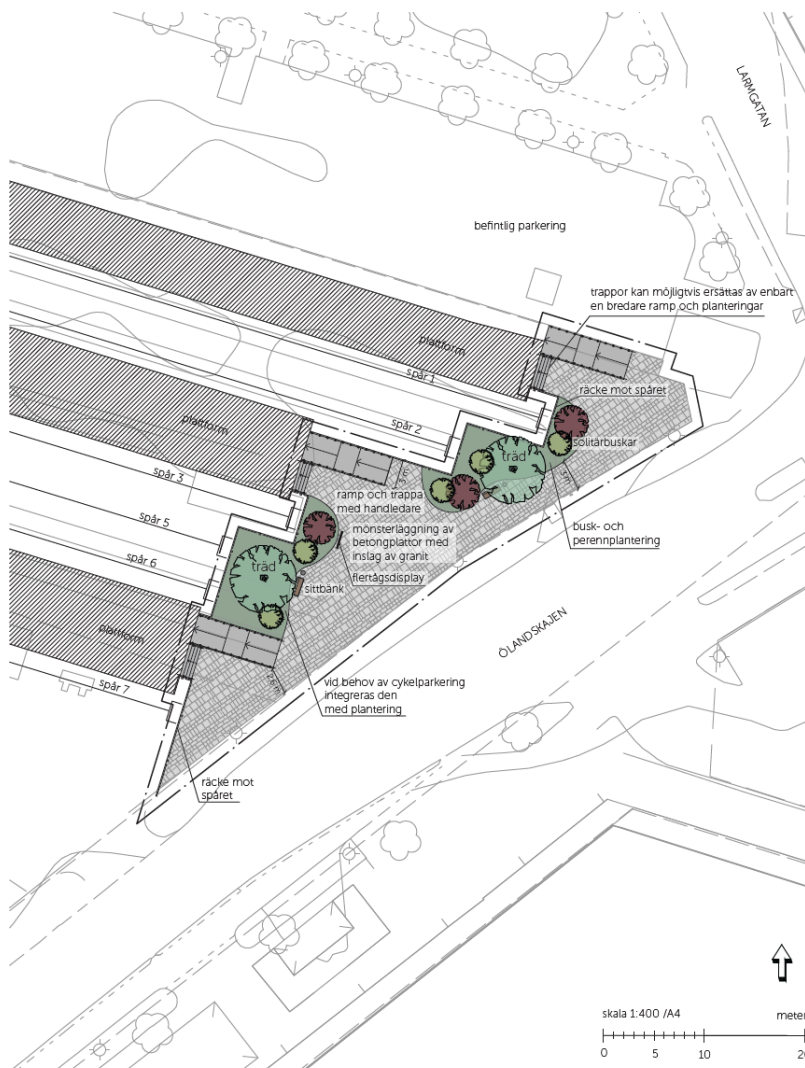
Schematisk skiss över framtida utformning av Kalmar C

Objektnummer: JSYR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olander Peter, PLsörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Skiss entréplats, Kalmar centralstation
SKALA 1:400 (A4)
2024-01-05

Tina Vagner, Landskapsarkitekt LAR/MSA
Norconsult 

Skiss över ny plattformsangöring från Ölandskajen i öst



Skiss över utformningsförslaget på ortofoto

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	1 000 meter spår inne på Kalmar C (spår 3, 5, 6, 8)
Banstandard	Fem plattformsspår med lokrundgång samt ett uppställningsspår
Bantrafik	persontåg: 80 tåg/dygn, godståg: 0 tåg/dygn år 2045
Banflöde	persontrafik: 1,4 miljoner resor/år, godstrafik: 0 miljoner ton/år år 2045

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att lösa kapacitetsbegränsningar som finns redan idag. Vidare även att åtgärda säkerhetsbrister och gränsdragning mellan olika fastigheter.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-03-17	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	261	78	261	78

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	233

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Nya spår som ersätter gamla kan ge minskade drift- och underhållskostnader men det bedöms vara marginellt.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	

Planeringsläge

Funktionsutredning färdigställd 2024-02-14. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för ny planperiod 2026–2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos persontrafik	
Prognos godstrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos godstrafik	
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Samhällsekonomisk kalkyl ej framtagen eftersom Kapacitetscenter bedömer att effekterna är svåra att kvantifiera.

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

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Det finns inga tekniska beroende av andra åtgärder i infrastrukturen. Däremot kan framtida förändringar i trafikering, till exempel Stångådalsbanans framtid, påverka nyttan av åtgärden.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Effektbedömning
2	Arbets-PM
3	Kostnadskalkyl
4	Beräkning signalkostnad
5	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: d972ce50-88b5-4553-b6d4-b2bbf8191c98

Objektnummer: JSYR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olander Peter, PLsörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-31
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olander Peter, PLsörv
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader