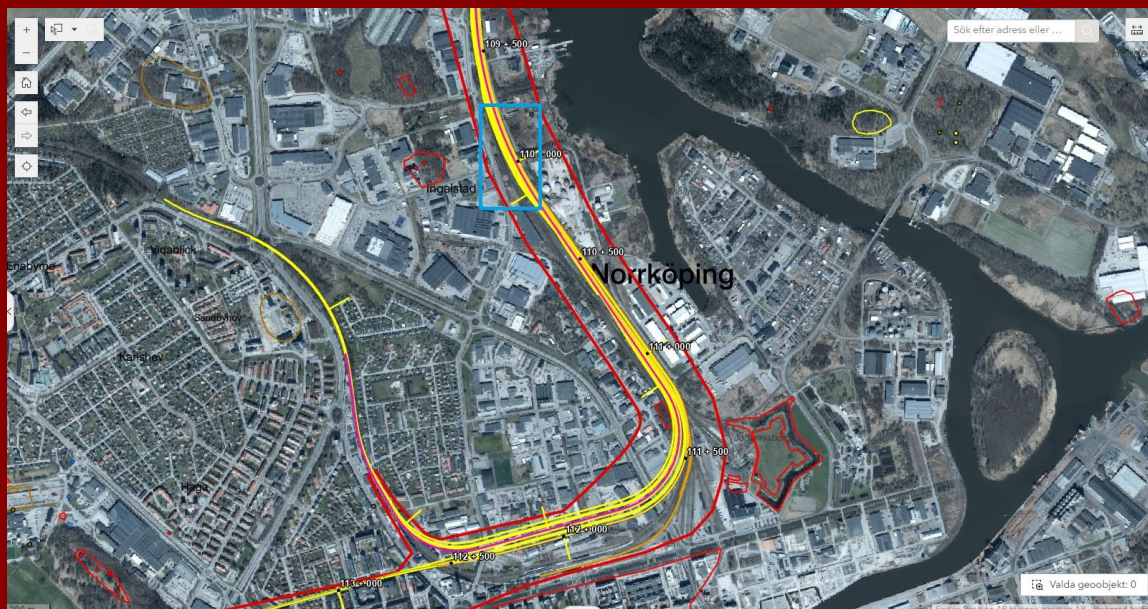


Samlad effektbedömning

Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv, JSYR2605



Objektnummer: JSYR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921
Skede: Funktionsutredning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

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" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Östergötland län och berör Norrköping kommun.

Nuläge och brister

Ostlänken är en cirka 16 mil lång ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Byggnationen är påbörjad för vissa delar av sträckan medan vissa delar fortfarande är under planering. För delprojekten i Norrköping/Linköping ingår inte byggnationen av Uppställningsspår, vilka behövs för att klara Ostlänkens prognostiserade trafikering samt underlätta för underhåll. För att få ut de samhällsekonomiska nyttor som är beräknade för Ostlänken krävs byggnation av uppställningsspår.

Beskrivning av åtgärden

En utbyggnad av Ostlänken med uppställningsspåren innebär att möjligheten att säkerställa en jämn, tät tågtrafik och efterfrågad kapacitet i järnvägssystemet och ett ökat utbud av avgångar. Tre uppställningsspår med angränsade hårdgjorda ytor för lättare service byggs i Norrköping. Totalt byggs 2600 m spår, 8 växlar och en serviceväg samt stängsel runt anläggningen. Spåren anläggs längs med Ostlänken och Södra stambanan strax norr om tidigare godsbangård (inom delområdet Kommendantvägen.)

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Uppställningsspåren syftar till att säkerställa möjligheten att köra efterfrågad och prognostiserad trafikering vid öppnande av Ostlänken, både på Ostlänken och angränsande befintliga järnvägssystem.

Investeringskostnad

Kostnaden är 358 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	428 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,09
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för högt resande med tåg, framförallt för långväga tjänsteresor, vilket innebär att de beräknade nyttorna i denna kalkyl kan vara överskattade. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

Fördelningsanalys

Åtgärdens nytta tillfaller kollektivtrafikresenären oavsett kön eller ålder. Nyttan uppstår för regionala och nationella resor genom att Ostlänken och Södra stambana kan trafikeras enligt planerat.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger vinster genom minskad åktid och förseningstid, samt minskade fordonskostnader. Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på hälsa och natur- och kulturmiljö. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Objektet (Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping) är en ny kandidat till Nationell plan då uppställningsspår i Norrköping inte ingår i Objektet Ostlänken. Inom arbetet med järnvägplanen för Ostlänken genom Norrköping, som befinner sig i samrådshandlingsskede, har dock lokalisering av uppställningsspåren ingått. Bygghandling och produktion av uppställningsspår ingår inte i Objektet Ostlänken och därför behöver uppställningsspåren vara ett eget objekt.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet då uppställning inte behöver göras vid plattform vilket minskar risken för förseningar att tåg blir försenade.	-19 ktim/år	333
Reskostnad persontåg	Åtgärden påverkar inte reskostnaden.	0 mnkr/år	0
Turintervall	Åtgärden påverkar inte turintervall.	0 mnkr/år	0
Åktid	Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet vilket minskar åktiderna för resenärer	-38 ktim/år	175

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet vilket minskar risk för förseningar.	0 mnkr/år	0,30
Transportkostnader	Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet leder till minskad transporttid vilket i sin tur leder till lägre fordonskostnader och minskade kostnader för transporter.	0,20 mnkr/år	5,1
Transporttid	Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet vilket leder till minskade transporttider.	0,10 mnkr/år	1,7

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökade kostnader för banavgifter då antalet personkilometer ökar.	-0,30 mnkr/år	-5,8
Biljettintäkter	Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet vilket leder till kortare restider och i förlängningen fler resande med större biljettintäkter som följd.	17 mnkr/år	441
Fordonskostnader persontåg	Ökade fordonskostnader då antalet personkilometer ökar.	-1,5 mnkr/år	-3,0
Moms på biljettintäkter	Med ökade biljettintäkter behöver persontransportföretag betala mer i moms.	-1,0 mnkr/år	-25
Omkostnader	Ökade omkostnader då antalet personkilometer ökar.	-1,1 mnkr/år	-27
Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnader för att köra tjänstetåg till och från Boxholm försvinner när uppställning kan göras i Norrköping.		Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket ökar trafiksäkerheten för vägtrafik.	0,10 mnkr/år	3,3

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Utsläpp av ammoniak påverkas inte av åtgärden.	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.	0 ton/år	0,69
Buller	Utan uppställningsspår finns ett behov av att köra några tjänstetåg till Boxholm. Det gör att buller från tåg på sträckan mellan Norrköpings och Boxholm minskar något när tjänstetågen tas bort. På platsen där uppställningsspåren placeras bedöms det inte finnas behov av bullerskydd		Förbättring
Buller	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskat buller från vägtrafiken.	0,10 mnkr/år	2,4
Förorenade områden	Utredning av Ostlänken visar på att förorenad mark finns i området där uppställningsspåren anläggs. Åtgärder kan då behövs genomföras för att minska risken att föroreningen sprids. Det är dock svårt att dra gränsen mellan Ostlänken och uppställningsspåren och effekten av uppställningsspåren bedöms därför som försumbar.		Försumbart
Kväveoxider	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.	-0,20 ton/år	0,28
Slitagepartiklar	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig	-0,50 ton/år	10

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.		

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Inga kända forn- och kulturlämningar påverkas.		Försumbart
Intrång - människor	På sträckan där uppställningsspåren anläggs breddas spårområdet upp till totalt åtta spår. Det ger ett ökat intrång i området, samtidigt är området industriområde i dag och kommer påverkas av byggandet av Ostlänken.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden anläggs i stadsmiljö, främst industriområden, och bedöms inte påverka växt och djurliv.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-3,28
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-55,69
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	-5,53
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	11,05

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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,34
Prognosår (kton)	-0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-3,39

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	11,06
---	-------

* 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	8323	24
Reinvestering per år	42	0,13
Drift och underhåll per år	1,9	0,10

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)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet vilket minskar åktiderna och minskar risken för förseningar.	509 mnkr	1,29
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden leder till ökad kapacitet i järnvägsnätet vilket leder till minskade transporttider och förseningstid. Åtgärden effekter på gods beror främst på påverkan på andra banor.	7,1 mnkr	0,02
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Biljettintäkter ökar men banavgifter, fordonskostnader, moms på biljettintäkter och omkostnader ökar också.	381 mnkr	> 0,97
Trafikeringskostnader för att köra tjänstetåg till och från Boxholm försvinner när uppställning kan göras i Norrköping.	>	
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket ökar trafiksäkerheten för vägtrafik.	3,3 mnkr	0,01
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.	14 mnkr	> 0,03
Hälsa: Åtgärden bedöms bidra med små positiva effekter på buller när antalet tjänstetåg minskas. I området finns också förorenad mark som antas hanteras.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden bedöms negativa effekter genom ökat intrång, samtidigt området i dag industriområde. Växt- och djurliv samt kända forn- och kulturlämningar påverkas inte.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Banavgifter och moms på biljettintäkter ökar, samtidigt som statens intäkter från vägtrafiken minskar	-14 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	-77 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	822 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	322 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	47 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	25 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	393 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	428 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,09
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms som robust lönsam då huvudanalysen och samtliga känslighetsanalyser visar på NNK över 0,1.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bansek bedömds fånga effekterna från uppställningsspåren på ett rimligt sätt, men med viss risk för överskattning av effekten när tjänstetågen tas bort. Om uppställningsspår inte byggs kan fler olika metoder för att anpassa trafikeringen användas. Kalkylen visar på effekter av några av dem.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms leda till förbättring då trafikeringskostnader och buller minskar när tjänstetåg inte längre behöver köras till Boxholm. Mindre effekter uppstår på natur- och kulturmiljö genom ökat intrång.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har koppling till Ostlänken och krävs för att säkerställa efterfrågad och prognostiserad trafikering vid öppnande av Ostlänken, både på Ostlänken och angränsande befintliga järnvägssystem.

3 Fördelningsanalys

Åtgärdens nytta tillfaller kollektivtrafikresenären oavsett kön eller ålder. Nyttan uppstår för regionala och nationella resor genom att Ostlänken och Södra stambana kan trafikeras enligt planerat.

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

Åtgärden förbättrar medborgarnas förutsättningar att välja kollektivtrafik då tågtrafiken efter åtgärden kan fungera som planerat på Ostlänken och i angränsande befintligt järnvägssystem. Utan uppställningsspår kan restiden bli längre, trafiken behöva glesas ut eller kapaciteten användas till att flytta tåg i systemet till andra uppställningsplatser istället för att transportera resande.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bör ej påverka möjligheten att köra gods någon större utsträckning.

Funktionshindrades tillgänglighet

Utan uppställningsspår kan restiden blir längre, trafiken behöva glesas ut och kapaciteten användas till att flytta tåg i systemet till andra uppställningsplatser något som kan påverka antalet platser dedikerade till individer med funktionshinder på tågen. Åtgärden bedöms därmed bidra till en liten förbättring av deras tillgänglighet med kollektivtrafik på järnväg.

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

Åtgärden bör ej påverka barns möjlighet att själva, på ett säkert sätt, använda transportsystemet eller vistas i trafikmiljöer.

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.

Utan uppställningsspår kan restiden blir längre, trafiken behöva glesas ut och kapaciteten användas till att flytta tåg i systemet till andra uppställningsplatser, men med åtgärden är det möjligt att trafikera enligt basprognosen. Trafikering enligt basprognosen möjliggör en överflyttning från väg till järnväg vilket förbättrar trafiksäkerheten på väg. Storleken på effekten bedöms dock som liten då en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ.

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

Utan uppställningsspår kan restiden blir längre, trafiken behöva glesas ut och kapaciteten användas till att flytta tåg i systemet till andra uppställningsplatser, men med åtgärden är det möjligt att trafikera enligt basprognosen. Trafikering enligt basprognosen möjliggöra en överflyttning från väg till järnväg vilket minskar utsläppen på väg. Storleken på effekten bedöms dock som liten då en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ.

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

Utan uppställningsspår kan restiden blir längre, trafiken behöva glesas ut och kapaciteten användas till att flytta tåg i systemet till andra uppställningsplatser, men med åtgärden är det möjligt att trafikera enligt basprognosen. Trafikering enligt basprognosen möjliggör en överflyttning från väg till järnväg vilket minskar utsläppen från vägtrafiken. Storleken på effekten bedöms dock som liten då en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ.

Buller och vibrationer

Bulleråtgärder ingår inte kostnaden för uppställningsspåren. Byggandet av uppställningsspåren antas leda till färre tjänstetågsrörelser vilket ger minskat buller på andra platser i systemet.

Landskap

Åtgärden samförläggs med Ostlänken. Spårområdet breddas till som mest åtta spår vid uppställningsspåren som bedöms leda till ett litet ökat intrång i stadsmiljön som en följd av åtgärden.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Vatten

Påverkan på vatten i området bedöms inte bli större av åtgärden även om spåren anläggs ca 300 m från Bråviken. Inga vattenskyddsområden finns i närheten.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede

Förorenade områden och masshantering

I området finns förorenad mark som hanteras enligt gällande regelverk.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger vinster genom minskad åktid och förseningstid, samt minskade fordonskostnader. Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på hälsa och natur- och kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>2,28
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,04
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,02812

Objektnummer: JSYR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv
Objekt-id	JSYR2605
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Norrköping
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Funktionsutredning
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Ostlänken är en cirka 16 mil lång ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Byggnationen är påbörjad för vissa delar av sträckan medan vissa delar fortfarande är under planering. För delprojekten i Norrköping/Linköping ingår inte byggnationen av Uppställningsspår, vilka behövs för att klara Ostlänkens prognostiserade trafikering samt underlätta för underhåll. För att få ut de samhällsekonomiska nyttor som är beräknade för Ostlänken krävs byggnation av uppställningsspår.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	0
Banstandard	Uppställningsspår saknas, ingår inte i Ostlänken.
Bantrafik	Ostlänken (Norrköping-Linköping): 154 persontåg; Södra stambanan (Norrköping-Linköping): 108 persontåg och 30 godståg.
Banflöde	Ostlänken (Norrköping-Linköping): ca 10 miljoner resor per år; Södra stambanan (Norrköping-Linköping): ca 2,3 miljoner resor och 2,8 miljoner ton gods.

Beskrivning av åtgärden

En utbyggnad av Ostlänken med uppställningsspåren innebär att möjligheten att säkerställa en jämn, tät tågtrafik och efterfrågad kapacitet i järnvägssystemet och ett ökat utbud av avgångar. Tre uppställningsspår med angränsade hårdgjorda ytor för lättare service byggs i Norrköping. Totalt byggs 2600 m spår, 8 växlar och en serviceväg samt stängsel runt anläggningen. Spåren anläggs längs med Ostlänken och Södra stambanan strax norr om tidigare godsbangård (inom delområdet Kommendantvägen.)

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	2600 spårmeter
Banstandard	3 uppställningsspår för lättare service
Bantrafik	Ostlänken (Norrköping-Linköping): 154 persontåg; Södra stambanan (Norrköping-Linköping): 108 persontåg och 30 godståg.
Banflöde	Ostlänken (Norrköping-Linköping): ca 10 miljoner resor per år; Södra stambanan (Norrköping-Linköping): ca 2,3 miljoner resor och 2,8 miljoner ton gods.

Syfte och viktigaste effekt

Uppställningsspåren syftar till att säkerställa möjligheten att köra efterfrågad och prognostiserad trafikering vid öppnande av Ostlänken, både på Ostlänken och angränsande befintliga järnvägssystem.

Trafikeringsmyndigheterna samt kringliggande regioner ser också att uppställningsspåren möjliggör effektivare trafikering av Ostlänken och kringliggande system, då operatörer kan genomföra daglig skötsel samt lättservice av fordon utanför stationsområdet. Operatörer får även möjlighet att förbättra trafikeringen över dygnet, och anpassa fordonskapacitet beroende på hög- eller lågtrafik.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-03-05	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	358	107	358	107

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	322

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Överflyttning från bil till järnväg leder till ökat behov av drift och underhåll på järnvägen.	-7,3
Underhållskostnad trafikberoende väg	Överflyttning från bil till järnväg minskar kostnader för vägunderhåll.	6,4
Underhållskostnad trafikoberoende	Underhållskostnaden ökar när fler spår tillkommer.	-24

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringsskostnad	Reinvesteringsskostnaden ökar när fler spår tillkommer.	-15
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	-32

Planeringsläge

Objektet (Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping) är en ny kandidat till Nationell plan då uppställningsspår i Norrköping inte ingår i Objektet Ostlänken. Inom arbetet med järnvägplanen för

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Ostlänken genom Norrköping, som befinner sig i samrådshandlingsskede, har dock lokalisering av uppställningsspåren ingått. Bygghandling och produktion av uppställningsspår ingår inte i Objektet Ostlänken och därför behöver uppställningsspåren vara ett eget objekt.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-01-23

Namn	Tillväxttal
godstrafik på järnväg period t o m 2045	0,0097
persontrafik på järnväg period t o m 2045	0,01
persontrafik på järnväg period 2045-2065	0,01
godstrafik på järnväg period 2045-2065	0,0054

Kommentar:

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

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
322 mnkr	72 mnkr	822 mnkr	428 mnkr	1,09

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	450	72	796	274	0,53
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	322	74	1000	605	1,53
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	322	71	663	270	0,69
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	322	72	833	439	1,12
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	322	72	823	429	1,09
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	322	72	821	428	1,09
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	322	72	826	433	1,10
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	322	72	827	434	1,10
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	322	72	816	423	1,07

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärden har koppling till Ostlänken och krävs för att säkerställa efterfrågad och prognostiserad trafikering vid öppnande av Ostlänken, både på Ostlänken och angränsande befintliga järnvägssystem.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
2a	GKI
2b	indexomräkning
2c	signalkostnad
3	Klimatkalkyl
4	ArbetsPM
5	Effektbedömning PLek

SEB Id för denna SEB: 6bac6f62-aebe-4a5d-b196-b8ca4c7e0ec4

Objektnummer: JSYR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921
Skede: Funktionsutredning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning