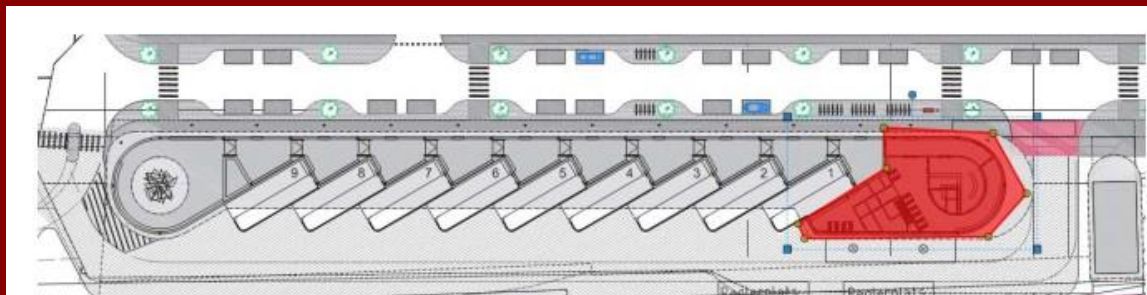


Samlad effektbedömning

Lerums RC, statlig medf., VVA1880



Schematisk bild som visar ett delat utförande, där Västtrafik/Västfastigheter bygger resecentrumbyggnad (rött) och Lerums kommun bygger bussterminalen.



Objektnummer: VVA1880, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv

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

Bilagor och 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 prognosäreffekter, 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 Västra Götaland län och berör Lerum kommun.

Nuläge och brister

Resecentrumbyggnad för resenärer och förare saknas. Den lokala busstrafiken i Lerum trafikerar idag en terminal som inte har tillräcklig kapacitet för framtida prognostiserad trafik eller att möjliggöra samtliga busslinjer ansluter i takt med tågen ankomst- och avgångstid. Dagens terminal är inte anpassad för mindre fordon vilket används för avropsstyrd trafik delar av dygnet. Yta saknas för reglering av fordon, uppställning vid rast samt för tågersättningstrafik.

Beskrivning av åtgärden

Bussterminalen utförs med nio hållplatslägen för att möjliggöra förbättrad koppling (fysisk och tid) mellan buss- och tågtrafik. Hållplatserna utformas som dockningshållplatser där trafikyor och resenärer kan separeras på ett tydligt och trafiksäkert sätt. Ytor för tågersättning, reglering, rast samt anropsstyrd trafik skapas inom terminalområdet eller i nära anslutning. Resecentrum kommer att innehålla väntsal för resenärer. Det kommer även att finnas rastlokal för trafikoperatörers personal.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att skapa en kapacitetsstark, effektiv, trafiksäker och för resenärerna attraktiv bussterminal med tillhörande resecentrum.

Investeringskostnad

Kostnaden är 132 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd
---------------------------	------------

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar lokala och regionala kollektivtrafikresenärer. Generellt åker något fler kvinnor än män kollektivt vilket kan gynna denna grupp genom förbättrad tillgänglighet. Den största gruppen resenärer bedöms vara arbets- och studiependlare, åldersgrupperna unga vuxna och vuxna. Åtgärden bedöms inte påverka någon specifik näringslivsgren men gynnar näringslivet generellt genom ökade möjligheter för företag att rekrytera då ökad tillgänglighet ger ökat upptagningsområde för personal.

Funktionsmål och hänsynsmål

Ingen samhällsekonomisk kalkyl är upprättad men åtgärden bedöms ha tydliga effekter som förbättrar måluppfyllelsen av funktionsmålet. Detta främst genom medborgarnas förbättrade tillgänglighet med kollektivtrafik. Effekterna på hänsynsmålet bedöms som mer begränsade i sin omfattning men bidrar också till en förbättring genom förbättrad trafiksäkerhet och hälsa/sanering av förorenade områden. Små eller inga försämringar uppstår av åtgärden, vilket leder till få/inga målkonflikter. 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

Lerums kommun och Västtrafik arbetar parallellt med sina respektive delar. Detaljplan finns och arbetet pågår med att hitta en utformning som uppfyller projektmålen. Förslag på utformning finns (2024-08) men eftersom det är i ett tidigt skede så kvarstår vissa osäkerheter kring detaljer och förutsättningar, till exempel exakt utformning av trafikering och körvägar för busstrafiken. Detta är en fortsättning på tidigare objekt R-O32, Lerum RC inkl P-däck, statlig medf. där p-däcket är genomfört.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Komforten förbättras genom nya, anpassade hållplatslägen för bussar samt att tryggheten ökar genom en väl utformad bytespunkt där många resenärer rör sig. Kopplingen mellan tåg och buss kommer att underlättas och förbättras. Nya hållplatslägen med skärmtak och tydliga ytor för resenärer ökar komfort och trygghet. Även öppningsbara dörrar mellan väntyta och hållplats ökar tryggheten. Resecentrumbyggnaden kommer att erbjuda uppvärmd och väderskyddad väntyta.	Förbättring
Restid	Utökningen av hållplatslägen möjliggör för fler busslinjer att samtidigt anpassa sina ankomst och avgångstider efter tågen. Detta ger minskade bytestider för resenärerna. Åtgärden innebär även att kollektivtrafikfordon av olika slag kan angöra området smidigare och mer effektivt och att byten mellan dessa förenklas. Kapacitets- och tillgänglighetshöjningen som åtgärden medför innebär att den totala restiden minskar. Dels genom enklare angöring fordon, dels för resenärerna som kan byta mellan kollektivtrafikfordon, och ansluta kollektivtrafiken enklare från att ha cyklat eller gått.	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Då funktionaliteten för terminalen förbättras minskar riskerna för störningar och förseningar.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	En ny och modernt utformad anläggning förbättrar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafikeringskostnader	En effektivare bytespunkt minskar drifttiden för kollektivtrafiken. Genom att skapa ytor för rast och reglering inom terminalområdet kommer tomkörning av bussar till depå att minska vilket ger såväl tidsvinster som direkt minskade driftskostnader.	Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten förbättras på flera punkter. Korsnings- och passagepunkter mellan busstrafik och övriga trafikslag i anslutning till terminalen förbättras och görs tydliga. Terminalytan separeras från annan trafik än kollektivtrafiken. Hållplatserna separeras från terminalytan och passagerare släpps endast ut när fordon har angjort hållplatsen.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Kollektivtrafiken kommer att öka men bedömningen är att skillnaden i buller kommer att bli liten.	Försumbart
Förorenade områden	Mark och miljöundersökning genomförd (2017) visar på måttliga förekomst av PAH som vid schakt för byggnad behöver avlägsnas. Detta innebär att området saneras vid genomförande av åtgärd vilket minskar förekomsten av föroreningar (PAH) som annars riskerar att sprida sig från området.	Förbättring
Luftkvalitet	Med en utökad och förbättrad kollektivtrafik kan en viss överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik förväntas. Dock bedöms effekten av denna åtgärd vara mycket begränsad.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Projektet syftar till att utveckla platsen och även stärka dess samspel med Lerums centrum och ge ett positivt bidrag till stads-/landskapsbilden.	Förbättring
Masshantering	Åtgärden bedöms inte leda till något större behov av masshantering. Massor med förekomst av PAH behöver forslas bort. Det finns silthaltig jord vilken också kan behöva forslas bort om den bedöms som olämplig att bygga på.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden ökar attraktiviteten till kollektivtrafik med en överflyttningseffekt från biltrafik vilket leder till minskad användning av motorbränsle med minskat utsläpp av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Persontransportföretag".	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	

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-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	
---	--

* 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	933	4,0
Reinvestering per år	4,3	0,05
Drift och underhåll per år	3,2	0,13

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
Restid, restidsosäkerhet, förseningar, komfort och trygghet förbättra för kollektivtrafikresenärerna.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Ny bussterminal medger en effektivare trafikering vilket kan minska trafikeringskostnaderna för persontransportföretagen.	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Ny bussterminal förbättrar trafiksäkerheten genom att separera olika trafikanter och tydliggöra deras ytor.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Generellt små förändringar men en tydlig förbättring är att massor med förekomst av PAH kommer saneras.	>
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden bedöms leda till en förbättring genom bidrag till den visuella bilden av området (stadsbilden).	>
Klimat (övrigt): Åtgärden ökar attraktiviteten till kollektivtrafik med en överflyttningseffekt från biltrafik vilket leder till minskad användning av motorbränsle med minskat utsläpp av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Beräkning
Skattefinansieringskostnad	
Beräknat: 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.	114 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	114 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats varför det är svårt att jämföra nyttor och kostnader på ett konkret sätt. Åtgärden ger upphov till tydliga förbättringar med samhällsekonomiska nyttor för resenärer, persontransportföretag och inom trafiksäkerhet. Nyttornas storlek bedöms kunna vara i samma storleksordning som kostnaderna (motsvara investeringskostnaderna) men med en stor osäkerhet i bedömningarna. Då ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats, det endast finns bedömningar av nyttornas storleksordning samt att dessa är osäkra är den slutligt sammanvägda bedömningen av lönsamhet att objektet är svårbedömt.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden förbättrar för kollektivtrafikresenärer vad gäller restid, komfort, trygghet samt tillgänglighet. Persontransportföretagen erhåller förbättringar genom effektivare trafikering. Dessutom bedöms trafiksäkerheten förbättras och stadsmiljön bli attraktivare.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Objektet är inte beroende av andra objekt. Det finns en tydlig koppling till objektet Vändspår Lerum som genomförs för att förbättra kapaciteten på järnvägen så att fler tåg kan trafikera. Planerad byggtid är cirka två år och planeras starta med förarbeten hösten 2024 och avslutas 2026.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar lokala och regionala kollektivtrafikresenärer. Generellt åker något fler kvinnor än män kollektivt vilket kan gynna denna grupp genom förbättrad tillgänglighet. Den största gruppen resenärer bedöms vara arbets- och studiependlare, åldersgrupperna unga vuxna och vuxna. Åtgärden bedöms inte påverka någon specifik näringslivsgren men gynnar näringslivet generellt genom ökade möjligheter för företag att rekrytera då ökad tillgänglighet ger ökat upptagningsområde för personal.

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

Medborgarnas tillgänglighet förbättras genom minskad restid (förkortad bytestid mellan buss och tåg då trafiken bättre kan anpassas till ankomst-/avgångstider samt att fler busslinjer kan trafikera terminalen samtidigt), restidsosäkerhet och förseningar samt ökad komfort och trygghet för kollektivtrafikresenärer. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras genom resecentrum och förbättrad bussterminal.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Näringslivets tillgänglighet påverkas inte av åtgärden.

Funktionshindrades tillgänglighet

Bussterminal och resecentrum utformas för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

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

Bussterminal och resecentrum utformas för att vara tillgängliga och säkra för barn.

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.

Den nya bussterminalen förbättrar trafiksäkerheten genom tydlig utformning med separerade ytor för olika trafikanter.

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

Bedömd marginell påverkan på klimat. Positiva effekter genom liten överflyttning till kollektivtrafik från biltrafik, negativ effekt genom byggnation av ny infrastruktur.

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

Liten överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik ger en förbättring av luftkvaliteten. Omfattningen av förändringen bedöms som marginell.

Buller och vibrationer

Förändringarna av buller och vibrationer bedöms bli försumbara.

Landskap

Ingen påverkan på landskap då ytan redan används för samma ändamål, kollektivtrafik.

Vatten

Ingen påverkan på vatten bedöms.

Material och kemiska produkter

Det finns styrande dokument som behandlar materialval och kemiska produkter. Bland annat anges att byggnad ska byggas i radonsäkert utförande enl. detaljplan och robusta materialval ska användas i vänthall.

Förorenade områden och masshantering

Måttliga förekomst av PAH som vid schakt för byggnad behöver avlägsnas samt silthaltig jord som behöver beaktas i senare skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Ingen samhällsekonomisk kalkyl är upprättad men åtgärden bedöms ha tydliga effekter som förbättrar måluppfyllelsen av funktionsmålet. Detta främst genom medborgarnas förbättrade tillgänglighet med kollektivtrafik. Effekterna på hänsynsmålet bedöms som mer begränsade i sin omfattning men bidrar också till en förbättring genom förbättrad trafiksäkerhet och hälsa/sanering av förorenade områden. Små eller inga försämringar uppstår av åtgärden, vilket leder till få/inga målkonflikter.

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: VVA1880, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lerums RC, statlig medf.
Objekt-id	VVA1880
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Lerum
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Flera trafikslag
Skede	Annan utredning (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister



Nuvarande utformning av Lerums bussterminal.

Resecentrumbyggnad för resenärer och förare saknas. Den lokala busstrafiken i Lerum trafikerar idag en terminal som inte har tillräcklig kapacitet för framtida prognostiserad trafik eller att möjliggöra samtliga busslinjer ansluter i takt med tågen ankomst- och avgångstid. Dagens terminal är inte anpassad för mindre fordon vilket används för avropsstyrd trafik delar av dygnet. Yta saknas för reglering av fordon, uppställning vid rast samt för tågersättningstrafik.

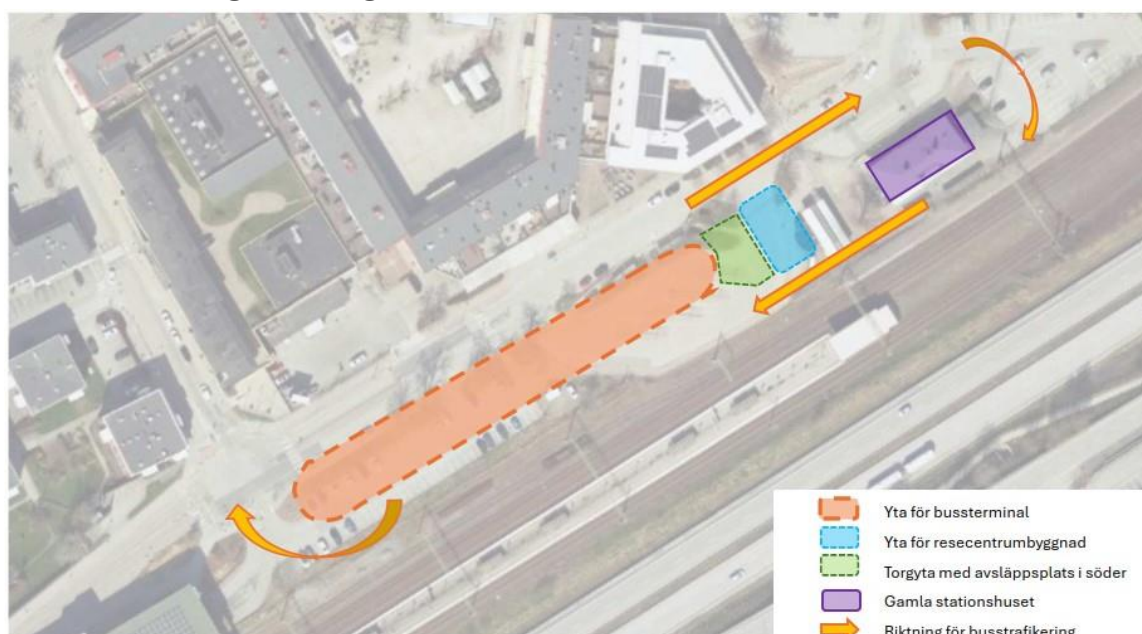
Terminal är idag begränsande, utförd med 5 hållplatslägen och med genomfartstrafik mellan parallellställda hållplatslägen samtidigt som del av terminalyta samt dess infart samutnyttjas av anropsstyrd-, när-, linje- och tågersättningstrafik. Mindre fordon som exempelvis personbil i taxi används vissa delar av dygnet när trafik avropas vid behov (anropsstyrd trafik). Rast och reglering av fordon sker idag vid depå vilket genererar tomkörning och tidsförluster.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Annan anläggning (dimension)	Bussterminal med fem hållplatslägen.
------------------------------	--------------------------------------

Annan anläggning (standard)	Begränsad kapacitet (fem hållplatslägen) samt ej utformad för alla funktioner/olika typer av trafik.
Annan anläggning (trafik)	Terminalyta samt dess infart samutnyttjas av anropsstyrd-, när-, linje- och tågersättningstrafik

Beskrivning av åtgärden



Schematisk bild som visar utformning av Lerums bussterminal och resecentrum.

Bussterminalen utförs med nio hållplatslägen för att möjliggöra förbättrad koppling (fysisk och tid) mellan buss- och tågtrafik. Hållplatserna utformas som dockningshållplatser där trafikyor och resenärer kan separeras på ett tydligt och trafiksäkert sätt. Ytor för tågersättning, reglering, rast samt anropsstyrd trafik skapas inom terminalområdet eller i nära anslutning. Resecentrum kommer att innehålla väntsal för resenärer. Det kommer även att finnas rastlokal för trafikoperatörers personal.

Genom utökningen av hållplatslägen kan fler busslinjer ankomma och avgå samtidigt och därmed anpassas till tågtrafiken. Detta leder till minskade väntetider för resenärerna och en attraktivare kollektivtrafik. Trafikytorna separeras så långt möjligt från övriga trafikanter för effektivare angöring och avgång samt ökad trafiksäkerhet. Passagepunkter görs tydliga och trafiksäkra. Området kommer att medge plats för ersättningstrafik för tåg samt övriga behov för reglering, rast samt anropsstyrd trafik med mindre fordon. Hållplatslägena väderskyddas genom skärmtak, öppningsbara dörrar/gatelösning samt förses med trafikantinformation.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Annan anläggning (dimension)	Bussterminal med nio hållplatslägen. Resecentrumbyggnad.
Annan anläggning (standard)	Hållplatslägen med skärmtak, öppningsbara dörrar till hållplats, uppvärmda och väderskyddade väntytor i resecentrum.
Annan anläggning (trafik)	Busstrafik samt tågersättning och anropsstyrd kollektivtrafik

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att skapa en kapacitetsstark, effektiv, trafiksäker och för resenärerna attraktiv bussterminal med tillhörande resecentrum.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-23	2024-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	138	41	132	40

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	114

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En utökad anläggning kräver mer drift och underhåll under livscykeln. Omfattningen bedöms som försumbart.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Lerums kommun och Västtrafik arbetar parallellt med sina respektive delar. Detaljplan finns och arbetet pågår med att hitta en utformning som uppfyller projektmålen. Förslag på utformning finns (2024-08) men eftersom det är i ett tidigt skede så kvarstår vissa osäkerheter kring detaljer och förutsättningar, till exempel exakt utformning av trafikering och körvägar för busstrafiken. Detta är en fortsättning på tidigare objekt R-O32, Lerum RC inkl P-däck, statlig medf. där p-däcket är genomfört.

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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl är upprättad. De nyttor som förväntas uppkomma av projektet är svåra att fånga i befintliga modeller för samhällsekonomiska kalkyler varför denna SEB genomförs utan beräknade effekter.

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	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Objektet är inte beroende av andra objekt. Det finns en tydlig koppling till objektet Vändspår Lerum som genomförs för att förbättra kapaciteten på järnvägen så att fler tåg kan trafikera. Planerad byggtid är cirka två år och planeras starta med förarbeten hösten 2024 och avslutas 2026.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Klimatkalkyl
3	Arbets-PM

SEB Id: b188b87d-6efb-4129-86d1-bb3f3cb4ef9c

Objektnummer: VVA1880, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv

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