Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-01

Ärende
SL 2014-1932

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-09-27, punkt 6

Beslut om att inleda fas planering avseende Bytespunkt Sundbyberg

Ärendebeskrivning

Ärendet avser förslag till beslut att inleda fas planering för bytespunkt Sundbyberg.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Huvudrapport från inriktningsfasen avseende bytespunkt Sundbyberg
- Totalekonomiska konsekvenser
- Hållbarhetsanalys
- Samlad effektbedömning

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1. Inleda fas planering för projekt bytespunkt Sundbyberg.

2. Tilldela budget om 16 miljoner kronor för projektledning, projektering, granskning av fasta resenärsmiljöer och kommersiella lokaler inom bytespunkt Sundbyberg i enlighet med av trafiknämnden beslutad

investeringsbudget för 2022 med planår 2023-2031.

3. Trafikförvaltningen ges i uppdrag att förhandla och teckna erforderliga avtal med Trafikverket om genomförande av ny pendeltågstation med mera i Sundbyberg.

4. Trafikförvaltningen ges i uppdrag att förhandla och teckna erforderliga avtal med kommunerna Sundbyberg, Solna och berörda fastighetsägare.

Förslag och motivering

Sammanfattning

I projekt Bytespunkt Sundbyberg har trafikförvaltningen en mindre del i ett större projekt som drivs av Trafikverket. För att säkerställa att trafikförvaltningens kravställning uppfylls ska samverkan ske med Trafikverket, Sundbyberg och Solna stad. Trafikförvaltningen ska investera i verksamhetsanknuten utrustning för permanent pendeltågstation och bussterminal samt upprusta tunnelbanans södra entré.

Bakgrund

Information om bytespunkt Sundbyberg lämnades till trafiknämnden 2017- 03-21.

De centrala delarna av Sundbyberg kommer att genomgå en stor förändring under de kommande 11 åren. Trafikverkets projekt för Mälarbanan innebär en utbyggnad av dagens två spår till fyra spår på delsträckan Huvudsta- Duvbo, samt en överdäckning genom centrala Sundbyberg. Projektet har en stor påverkan på befintlig bytespunkt och på kollektivtrafiken.

Den nya pendel- och regionaltågsstationen kommer få två uppgångar, en i Sundbyberg stad och en i Solna stad. I Sundbyberg kommer uppgången hamna inomhus i ett nytt torg tillsammans med kommersiell service. I Solna utformas uppgången som en brolösning över järnvägstråget med en biljetthall som ansluter till en allmän gång- och cykelbro. Projektet innebär temporära stationslösningar under det åtta år långa byggskedet innan den slutgiltiga stationslösningen byggs.

Sundbyberg och Solna stad med exploatörer kommer att utveckla nya torgytor, ny bebyggelse och infrastruktur runt bytespunkten.

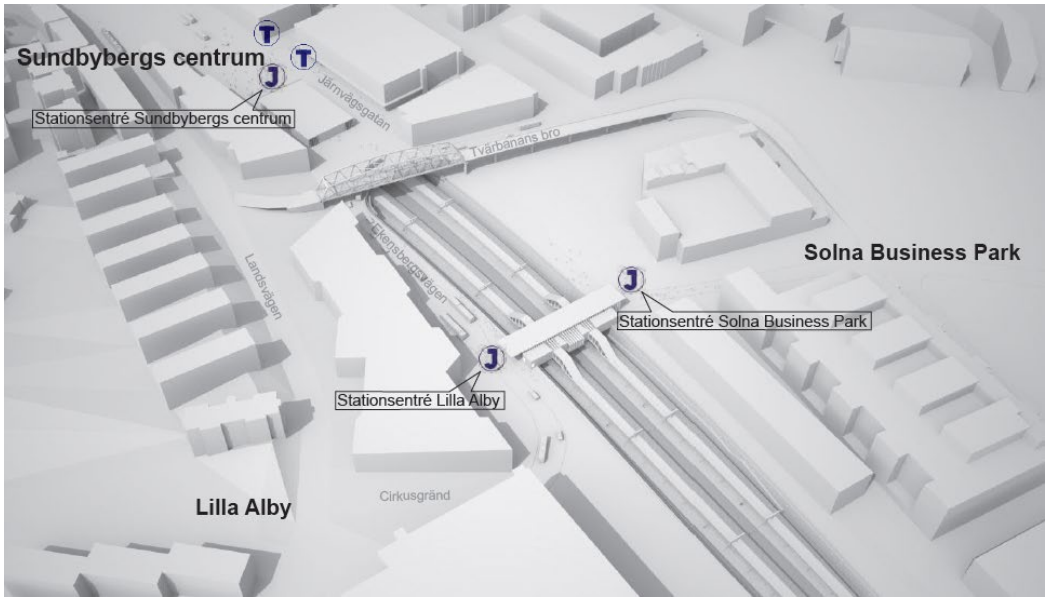


Bild 1: Trafikverkets bild över området från 2018.

Överväganden och motivering

Projektet är ett samverkansprojekt, då övriga parter står för merparten av såväl genomförande som finansiering. Trafikförvaltningens delar kompletterar vad gäller resenärsmiljöer och anpassning av befintliga kollektivtrafikanläggningar, vilket beskriv kortfattat nedan.

För att styra arbetet har effektmål för trafikförvaltningens kravställning och åtagande formulerats:

En attraktiv bytespunkt anpassad till platsens ändrade förutsättningar, både under byggtiden och vid färdigställd byggnation och stadsutveckling. Investeringen ska möjliggöra:
•En tillgänglig bytespunkt mellan de olika trafikslagen. Projektet ska i största möjliga mån uppfylla kravet på att gångavståndet mellan byten av olika kollektivtrafikslag. Utgångspunkten ska vara att gångavståndet är mindre än 200 meter mellan trafikslagen.

•Funktionella kollektivtrafikanläggningar och resenärsmiljöer anpassade efter

framtida resenärsflöden. Projektet ska uppfylla utrymningskravet att kunna utrymma två fulla tåg på den tid som lagkravet anger.

•För de temporära stationslösningarna ska kollektivtrafikens funktioner minst ersättas med motsvarig befintlig lösning.

Pendeltåg
Trafikförvaltningen kommer att förse de temporära stationslösningarna med verksamhetsanknuten utrustning och vidare utrusta den permanenta pendeltågsstationens entréer med verksamhetsanknuten utrustning, inredning och teknik.

Trafikverket är byggherre för byggnation av temporära och permanenta pendeltågsstationer. Trafikförvaltningen granskar och kravställer Trafikverkets handlingar samt säkerställer att stationslösningarna kan övertas av trafikförvaltningen för förvaltning.

Två tillkommande kommersiella lokaler kommer att projekteras och byggas av Trafikverket, en i respektive entré till pendeltåget. Trafikförvaltningen kommer att bekosta ytskikt samt installationer i lokalerna.

Tunnelbana
Trafikförvaltningens ytor för tunnelbanans funktioner måste omdisponeras på grund av omläggning av ledningstråk och vändning av allmän trappa ner till tunnelbanan. Åtgärder som direkt beror på Trafikverkets projekt bekostas av Trafikverket. I samband med detta genomför och bekostar trafikförvaltningen en uppgradering av ytor som består av att tunnelbanans entrépartier flyttas upp till markplan och utförandet av en tredje trappa för att möta kommande resenärsökningar. En tredje trappa uppförs om utrymme finns. Detta framgår då Trafikverkets tunnel är färdigställd.

Buss
I samband med Sundbybergs kommuns stadsutveckling i närområdet kommer busstrafiken samlas i huvudsak längs med Järnvägsgatan och få fler hållplatslägen än idag, för att möta framtida behov. Hållplatslägen och uppställningsplatser ska studeras vidare i det fortsatta arbetet med kommunen. Hållplatser och uppställningsplatser finansieras och uppförs av Sundbybergs kommun. Permanent rastlokal för bussförare behöver uppföras med närhet till uppställningsplatser, den bekostas av trafikförvaltningen. Samtliga

hållplatslägen är placerade inom allmän plats, där kommunen är väghållare. Inom Sundbybergs kommun kommer trafikförvaltningen att utrusta hållplatslägena med väderskydd. Inom Solna kommun kommer kommunen ansvara, bekosta och uppföra eventuella väderskydd. Ansvaret för väderskydd överensstämmer med hur detta sköts för respektive kommun.

Samverkan
Samverkan och samordning med Trafikverket och kommunerna kring bytespunkt Sundbyberg har pågått i flera år och ska fortsätta. Intern samverkan inom trafikförvaltningen har genomförts vid större granskningsarbeten, där sakkunniga deltagit efter behov. Samverkan med angränsande fastighetsägare kan också komma att aktualiseras.

Avtal
Avtal behöver tecknas framförallt med Trafikverket avseende förutsättningar för fortsatt samverkan, finansiering och genomförande. Det gäller såväl för temporära som för permanenta lösningar. Parterna behöver också reglera gränsdragning och ansvar för drift och skötsel, ändrade och nya upplåtelser.

Avtal behöver också tecknas med anledning av kommunernas önskade och planerade utveckling av närområdet till den nya pendeltågstationen samt den påverkan som det medför på befintlig kollektivtrafik och dess anläggningar. Även trafikförvaltningens identifierade behov av nya rastlokaler för personal och förändring av tunnelbanans stationsentré medför att avtal behöver tecknas. Avtal behöver därför tecknas med Sundbybergs och Solnas kommuner samt eventuella fastighetsägare som kan komma att beröras.

Investeringens koncept
De samverkande parternas grundtanke är att skapa en attraktiv bytespunkt och anpassa bytespunktens anläggningar och resenärsmiljöer till förväntade framtida resandeökningar och stadsomvandling.

Investeringens omfattning
Trafikförvaltningens investering omfattar verksamhetsanknuten utrustning för permanent pendeltågsstation och busshållplatser, kommersiella lokaler samt anpassningar av resenärsmiljöer som är direkt hänförliga till kollektivtrafiken. Med detta avses den inredning som behövs för att bedriva kollektivtrafik utöver ytskikt ex. bänkar, papperskorgar, infotavlor m.m. Trafikverkets byggnation av

ny pendeltågsstation innebär att trafikförvaltningen behöver utrusta den nya pendeltågsstationen med verksamhetsanknuten utrustning som kommer att ägas av SL. Genom avtal har Trafikverket åtagit sig att förse den slutliga pendeltågsstationen med ett antal överenskomna funktioner, vilka trafikförvaltningen fortsättningsvis behöver bevaka och säkerhetsställa. Det finns inga projekteringshandlingar som visar på överenskommen projekterad lösning. Trafikverket har inte uppdaterat systemhandling (datum 2018-06-07) efter trafikförvaltningens synpunkter utan kommer delvis arbeta in synpunkterna i den kommande förslagshandlingen. Det är därför viktigt att trafikförvaltningen har en aktiv roll i det fortsatta arbetet och följer upp tidigare inlämnad kravställning.

Sedan granskningen av systemhandlingen (datum 2018-06-07) för permanent pendeltågsstation har Trafikverket åtagit sig att finansiera och genomföra byggnation av en allmän gång-och cykelbro vid entrén Solna Business Park.

En ny bussterminallösning i gata är nödvändig för att anpassa till den nya gatustrukturen samt för att tillgodose det framtida resandet i enlighet med prognos.

Investeringen omfattar även att genomföra en standardhöjning för att anpassa tunnelbaneentrén till nuvarande kravbild och framtida resenärsflöden.

Investeringens avgränsning
Trafikverket genomför projektering, upphandling och byggnation av pendel- och regionaltågsstation, inklusive temporära lösningar under byggtiden. Funktioner såsom alternativ utformning utifrån Trafikverkets systemhandling och kommersiella lokaler ingår inte i Trafikverkets projektbudget.

Trafikförvaltningens projekt är avgränsat till att omfatta kravställning och granskning av Trafikverkets projektering och byggnation av temporär och ny pendeltågsstation. Upphandling gällande pendeltågsstationen är begränsad till verksamhetsanknuten utrustning för permanent station.

Gällande bussterminalen är trafikförvaltningens projekt avgränsat till att utrusta bussterminalen, placerad på allmän gata, med verksamhetsanknuten utrustning, inklusive väderskydd, rastlokal för personal och anslutning av teknisk försörjning till väderskydd samt rastlokal. Sundbybergs kommun, som

är väghållare, ansvarar för byggnation av gatumark och de anpassningar som är erforderliga för hållplatslägen.

Beräknade tidplaner från Trafikverket

Kravställning och granskning temporär stationslösning (del 1)	2021-2023
Kravställning och granskning förslagshandling permanent station	2021-2024
Kravställning och granskning temporär stationslösning (del 2)	2022-2025
Verksamhetsanknuten utrustning temporär station (del 1)	2022-2024
Kommersiell lokal entré Solna Business Park	2028
Verksamhetsanknuten utrustning temporär station (del 2)	2028
Uppföljning kravställning permanent station	2028-2032
Ombyggnation tunnelbanans entrémiljö	2028-2032
Kommersiell lokal entré Sundbyberg C	2030
Byggnation ny bussterminal i gata	2030-2032
Verksamhetsanknuten utrustning permanent station	2032
Mottagning av permanent pendeltågsstation och resenärsmiljö tunnelbana	2032

Tydliggörande av systemkrav

Kravställning utgår från trafikförvaltningens riktlinjer, branschstandard och styrande dokument.

Hållbarhetsanalys

Projektets utvalda hållbarhetsaspekter är

- Trygghet
- Resursanvändning

Prio-aspekt	Indikator	Målinriktning	Mål som indikator kopplar till
Trygghet	Trygg resenärsmiljö under hela byggnationsskedet	Kravställa temporära resenärsmiljöer så att resenärerna kan orientera sig med	Trygga resor (Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem)

		lätthet, få information och uppleva de temporära resenärsmiljöerna som trygga.	
Resurs-användning	Återanvändning	Verka för att återanvända TF:s befintliga utrustning för de olika temporära stationslösningarna och slutgiltig lösning.	Hållbara resor (Utvecklingen av kollektivtrafiken kräver att samhällets resurser används på ett så hållbar sätt som möjligt)

Roll och ansvarsmatris
Då projekts omfattning är beroende av Trafikverkets och kommunernas angränsande projekt så har ett nära samarbete bedrivits med dessa parter under många år. I kommande planerings- och genomförandefas är det viktigt att fortsätta samverkan tillsammans med Trafikverket och kommunerna samt inom trafikförvaltningen.

De externa intressentgrupperna som identifierats som kärn- och basintressenter framgår av nedanstående matris.

Intressentgrupp	**Beskrivning**
Resenären	Resenären är kunden som ska använda bytespunkten under ombyggnationen och efter färdigställd byggnation.
Trafikverket	Trafikverkets tidplan och projektinnehåll sätter ramarna för Trafikförvaltningens projekt
Sundbybergs stad	Sundbybergs stads tidplan och projektinnehåll sätter ramarna för Trafikförvaltningens projekt

Solna stad	Solna stads tidplan och projektinnehåll sätter ramarna för Trafikförvaltningens projekt
Trafikoperatör buss (fn Arriva)	Trafikoperatör som berörs av temporära och permanenta busslösningar.
Trafikoperatör pendel och tunnelbana (fn MTR)	Trafikoperatör som berörs av temporära och permanenta pendeltågslösningar. Även trafikoperatör för tunnelbanan som berörs av Trafikverkets intrång.
Reitan (Pressbyrån)	Hyresgäst som berörs av förändringar i tunnelbanans utrymmen.
AMF fastigheter	Exploatör som utvecklar resecentrum som omger den nya biljetthallen för pendeltågsentré Sundbyberg C.
Vasakronan	Fastighetsägare som planerar en utveckling av fastigheten intill tunnelbanans entré.

Riskanalys och riskbedömning

Riskbeskrivning	**Riskens ekonomiska konsekvens**
Trafikförvaltningen har inte resurser att kravställa och granska övriga aktörers systemhandlingar/förslagshandlingar/övriga projekteringshandlingar som påverkar kollektivtrafikanläggningar och resenärsmiljön inom möjlig tidsperiod.	

Konsekvensen kan bli att Trafikförvaltningen i efterhand behöver genomföra kostsamma justeringar alternativt får ökade driftkostnader.	
Detaljplaner och järnvägsplaner är inte antagna vilket innebär att projektförutsättningarna inte är låsta. Sker större förändringar kan omfattningen på Trafikförvaltningens projekt förändras.	
Det finns ett stort beroende av att externa parter genomför sina respektive delar av bytespunkten för att Trafikförvaltningen i sin tur ska kunna genomföra och leverera sina delar. Genomförs inte externa projekt i tid finns risk för kostnader på grund av att projektet drar ut på tiden.	
Total uppskattad risk	15-25 MSEK

Ekonomiskt beslutsunderlag, inklusive analys av förväntad effektivisering
Detta ärende omfattar beslut om att påbörja fas planering för bytespunkt Sundbyberg till en utgift om 16 miljoner kronor. Inriktningsfasen som har genomförts utgör underlag för det fortsatta arbetet i planeringsfasen. Ingen successivkalkyl har genomförts då projektet i första hand drivs av externa parter. Erfarenhetvärden från tidigare projekt har lagts till grund för investeringskalkylen. Planeringsfasen finansieras inom ramen för av regionfullmäktige beslutad investeringsbudget för 2022 med planår 2023-2031 (RS 2020–0775). Under 2022 bedöms utgifterna för det fortsatta arbetet med Bytespunkt Sundbyberg uppgå till 6 miljoner kronor vilket utgör ökade utgifter om 3 miljoner kronor utöver beslutad investeringsplan (RS 2020–0469) för samma år. Ökningen för 2022 beror på att tidplanen för planeringsfasen har komprimerats med hänsyn till övriga parters planering.

Enligt beslutad investeringsplan 2022 (RS 2020-0775) uppgår investeringsutgiften för Bytespunkt Sundbyberg till 90 miljoner kronor. Beräkningen av den totala utgiften i budget 2022 baserades på tidiga studier i samband med åtgärdsvalsfasen. Totalutgiften har nu uppdaterats efter parternas mer ingående planering av bytespunktens utformning och ansvarsfördelning mellan parterna. Den totala investeringsutgiften för Bytespunkt Sundbyberg har ökat och beräknas uppgå till 145 miljoner kronor. Den omfattar verksamhetsanknuten utrustning, två kommersiella lokaler, anpassning av södra tunnelbaneentrén, ny bussterminal i gata, rastlokal för buss, granskning och kravställning av andra parters handlingar och finansiering av konst i pendeltågsstationen. Bytespunkt Sundbyberg är ett högriskprojekt med komplexa förutsättningar, flera ingående parter och pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt. Den kalkylerade utgiften har ökat som en konsekvens av komplexiteten.

De utökade utgifterna inarbetas i trafikförvaltningens förslag till investeringsbudget för 2023 med planår 2024-2032 som beslutas i trafiknämnden under 2022.

Den totala driftkostnaden för den nya bytespunkten beräknas över en 20-årsperiod minska med 34 miljoner kronor. Kostnadsökningen för drift av station och lokaler inklusive räntekostnader och avskrivningar uppgår till 304 miljoner kronor. Intäktsökningen beräknas uppgå till 338 miljoner kronor under samma period. Intäkterna ökar då bytespunkten kompletteras med tillkommande kommersiella lokaler som genererar hyresintäkter och reklamintäkter som tillkommer för nya plattformar, biljetthallar och väderskydd. Merkostnaderna för den verksamhetsanknutna utrustningen under bytespunktens byggtid uppförs av trafikförvaltningen men finansieras av Trafikverket.

I planeringsfasen ska projektet ta fram systemhandling för tunnelbaneentrén, södra uppgången. Vidare ska projektet delta i samverkan med övriga parter och bevaka trafikförvaltningens kravställning och intressen, både i pendeltågsstationens temporärära och permanenta utformning. De totalekonomiska konsekvenserna är beroende av Trafikverkets tidplan för utförandet av den nya bytespunkten och att genomförandeavtal med Trafikverket ännu inte är undertecknat. Trafikförvaltningen återkommer med uppdaterade totalekonomiska konsekvenser i samband med beslut om genomförande.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-01

Ärende
SL 2014-1932

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Analys av förväntad effektivisering
En samhällsekonomisk analys har genomförts och resultatet visar på att investeringen är lönsam. Lönsamheten erhålls från ökade intäkter genom tillkommande reklam och kommersiella lokaler som överväger drift och underhållskostnaden. Den övergripande målanalysen visar på att investeringen ger ett positivt bidrag till jämställdhet, trygghet, tillgänglighet och komfort i resenärsmiljön.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm
Trafikförvaltningen

KALKYL
2021-08-18
Version 1.0

Handläggare:

Totalekonomiska konsekvenser

Syftet med detta dokument är att fungera som kalkylunderlag inför beslut om finansiering av projekt.
Dokumentet ingår som en del av Ekonomihandboken under avsnitt "investeringar".
För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för Totalekonomiska k

Länk till Ekonomihandboken: Ekonomihandboken

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringblanketten an
Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningen Excel-mallar i menyn ovan.

2. Information

Program (namn)	Ospecificerade inverstreingar
Program (nummer)	80000
Huvudprojekt (namn)	Bytespunkt Sundbyberg
Huvudprojekt (nummer)	10221
Projekt (namn)	Bytespunkt Sundbyberg
Projekt (nummer)	501092, 501085
Ärendenummer för beslut - Åtgärdsval	
Ärendenummer för beslut - Inriktning	SL 2014-1932
Ärendenummer för beslut - Planering	SL 2014-1932
Ärendenummer för beslut - Genomföran	

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringsblanketten användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens Excel-mallar i menyn ovan.

För instruktioner kring användandet av mallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för totalekonomiska konsekvenser", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

Kalkyl utförd av: Johanna Cotfas

3. Åtgärdsval

Program: Ospecificerade inverstreingar
Huvudprojekt: Bytespunkt Sundbyberg
Projekt: Bytespunkt Sundbyberg
Ärendenr: 0

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för
Avslutad fas

Kalkylår	2021

Kostnader exkl. index (tkr)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totalt
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kommentarer

Åtgärdsvalsfasen har genomförst som en del av tidigare genomförd utredning och har beretts i enlighet med tidigare gällande investeringsstrategi LS 1407-0854 och regionstyrelsens anvisningar till nämnder och bolag, som varit gällande under tiden fram till att Riktlinje för investeringar fattades i samband med budget 2020. Upparbetat utfall för genomförd utredning redovisasunder 4. Inriktning.

4. Inriktning

Program: Ospecificerade inverstreingar
Huvudprojekt: Bytespunkt Sundbyberg
Projekt: Bytespunkt Sundbyberg
Ärendenr: SL 2014-1932

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för
Avslutad fas

Kalkylår	2021

Investeringar exkl. index (tkr)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totalt
Utfall	2 628										2 628
Prognos	800	555									1 355
											0
											0
											0
Total exkl. index	**3 428**	**555**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3 983**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**3 428**	**572**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 000**

Kostnader exkl. index (tkr)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totalt
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**3 428**	**572**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4 000**

Kommentarer

5. Planering

Program: Ospecificerade inverstreingar
Huvudprojekt: Bytespunkt Sundbyberg
Projekt: Bytespunkt Sundbyberg
Ärendenr: SL 2014-1932

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för

Beslut

Kalkylår	2022

Investeringar exkl. index (tkr)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totalt
1gång			670								670
Kravställning och granskning TRVs handlingar	1 726	1 800	900								4 426
Projektledning, kvalitetssäkring (OH)	4 200	4 200	2 100								10 500
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**5 926**	**6 000**	**3 670**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15 596**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**5 926**	**6 180**	**3 894**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16 000**

Kostnader exkl. index (tkr)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totalt
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0

											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Total beslut inkl. index	**5 926**	**6 180**	**3 894**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16 000**

Kommentarer

Antar tidplan: 22-25 temp station 1. -25 SBP klart. -25Tunnelbanan klar. 25-30 temp station 2.Främst projekterings och projektledningskostnader.

6. Genomförande och Överlämnande

Program: Ospecificerade inverstreingar
Huvudprojekt: Bytespunkt Sundbyberg
Projekt: Bytespunkt Sundbyberg
Ärendenr: 0

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för denna fas:
Prognos

Kalkylår	2022

Investeringar exkl. index (tkr)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**Totalt**
Frimärket- Kommersiella lokaler				250	250	250	1 000	500								2 250
Frimärket- Biljettsystem (Accessmaskin)+inst. Infosystem (buss) samlingstavla+inst									400	200	200					800
Frimärket- Skyltar digitala (accentia). Skyltar fasta								500	500	500	100					1 600
Frimärket- Kamera. Styr och övervakning (inkoppling fös)									500	100	50					650
Frimärket- Spärrkiosk. Spärrinköp+installation							1 000	2 750	1 000	1 700	300					6 750
																0
SBP- Kommersiella lokaler				1 250	240	500										1 990
SBP- Biljettsystem (Accessmaskin)+inst. Infosystem (buss) samlingstavla+inst				800												800
SBP- Skyltar digitala (accentia). Skyltar fasta				900	500											1 400
SBP- Kamera. Styr och övervakning (inkoppling fös)				500												500
SBP- Spärrkiosk. Spärrinköp+installation				3 000	3 000											6 000
																0
Tunnelbanan entré- Hiss rivning. Ny Hiss				500	1 300											1 800
Tunnelbanan entré- Ny spärrkiosk. Spärrar.				1 000	1 600	2 100										4 700
Tunnelbanan entré- Entrépartier				1 690	600											2 290
Tunnelbanan entré- Tredje trappan										1 000						1 000
Tunnelbanan entré- Skyltning				900	500											1 400
Tunnelbanan entré- Infosystem (buss) samlingstavla+inst				500												500
Tunnelbanan entré- alt. Skärmsystem.																0
																0
																0
Projektering Tunnelbana, kommersiella lokaler och pausrum buss				900	900	900										2 700
																0
Oförutsedda produktionskostnader 30%				2 600	2 600	2 600	2 600	2 600	2 600	2 405						18 005
Temporär station (pendel)																0
																0
																0
Plattform				3 700							4 000					7 700
Bussterminal				2 400	2 400	2 400	2 400	1 300	1 300	100	100					12 400
Ny konst (placering enl. senare besked)				201	200	200	100	100	200							1 001
Projektledning (OH)						4 400	4 400	4 400	4 400	4 400	4 400					26 400
Frimärket och SBP- Installation av reklam och varuautomat									500							500
																0
Överlämning IP-TA											1 213					1 213
																0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**21 091**	**14 090**	**13 350**	**11 500**	**12 150**	**11 400**	**10 405**	**10 363**	**0**	**0**	**0**	**0**	**104 349**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	134%	138%	143%	147%	151%	
Total investeringar inkl. index	**0**	**0**	**0**	**23 047**	**15 858**	**15 476**	**13 732**	**14 943**	**14 441**	**13 576**	**13 927**	**0**	**0**	**0**	**0**	**125 000**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**Totalt**
[Kostnadspost]																0
																0
																0
																0
																0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	134%	138%	143%	147%	151%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**0**	**23 047**	**15 858**	**15 476**	**13 732**	**14 943**	**14 441**	**13 576**	**13 927**	**0**	**0**	**0**	**0**	**125 000**

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**Totalt**
Andel aktiverat (Alla faser)											100%					100%

Medfinansiering

Investeringsbidrag (tkr)																0

Kommentarer

Antar tidplan: -22 temp station 1. 22-25 SBP klart. 22-25Tunnelbanan klar. 25-30 frimärket. Buss- 22-30. Främst Inköp och byggkostnader, entreprenad mm. Vad kostar inredning plattform? Antagit 2 milj/plattform? Fakturering av temporära lösningar görs av TF därefter vidarefaktureras detta till TRV därav att investeringar ej beräknas i total investeringskostnad för TF. Periodisering. Summan uppskattas till 8 230 000 kr.

7. Avskrivningstider

Avskrivningstiderna justeras efter behov

	Avskrivnings-tid	Andel (%)	Värde
Spåranläggningar	20		0
Fordon	30		0
Stationer/terminaler	20	98%	142 100
Depåer	20		0
Fartyg	30		0
Mark- och kajanläggningar	20		0
Maskiner och inventarier	10		0
Övriga investeringar	5	2%	2 900
		100,0%	*145 000*
	Kvar att allokera:	*0,0%*	*0*

Investeringar

Inriktning	4 000
Planering	16 000
Genomförande och Överlämnande	125 000
Total investeringsutgift	**145 000**

8. Driftkonsekvenser

Driftstart	2032

Prognos exkl. index (tkr)	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	Totalt
Intäktsökning	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	12 565	376 950
~~[Biljettintäkter]~~																															0
~~[Uthyrning fordon]~~																															0
[Uthyrning lokaler]	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	45 000
[Reklam, pltf och biljetthall]	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	8 300	249 000
[Andra intäkter -varuautomater]	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	4 200
Intäktsbortfall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
~~[Biljettintäkter]~~																															0
~~[Uthyrning fordon]~~																															0
~~[Uthyrning lokaler]~~																															0
~~[Reklam]~~																															0
~~[Andra intäktsbortfall]~~																															0
Kostnadsökningar	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-4 800	-144 000
~~[Hyror befint]~~																															0
~~[Drift]~~																															0
~~[Underhåll]~~																															0
~~[Övrigt]~~																															0
Städ (drift)	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	45 000
Uppvärmning (drift)	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	9 000
Personal (drift)	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	90 000
																															0
																															0
																															0
																															0
																															0
																															0
																															0
Kostnadsreduktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
~~[Kpi-tak]~~																															0
~~[Drift]~~																															0
~~[Underhåll]~~																															0
~~[Övriga kostnadsreduktioner]~~																															0
Total exkl. index	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**7 765**	**232 950**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	134%	138%	143%	147%	151%	156%	160%	165%	170%	175%	181%	186%	192%	197%	203%	209%	216%	222%	229%	236%	
Total intäktsökning inkl. index	12 565	12 942	13 330	13 730	14 142	14 566	15 003	15 453	15 917	16 394	16 886	17 393	17 915	18 452	19 006	19 576	20 163	20 768	21 391	22 033	22 694	23 375	24 076	24 798	25 542	26 308	27 098	27 910	28 748	29 610	597 785
Total intäktsbortfall inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Kostnadsökningar inkl. index	-4 800	-4 944	-5 092	-5 245	-5 402	-5 565	-5 731	-5 903	-6 080	-6 263	-6 451	-6 644	-6 844	-7 049	-7 260	-7 478	-7 703	-7 934	-8 172	-8 417	-8 669	-8 929	-9 197	-9 473	-9 757	-10 050	-10 352	-10 662	-10 982	-11 312	-228 362
Total Kostnadsreduktioner inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totala intäkter/kostnader inkl. index	**7 765**	**7 998**	**8 238**	**8 485**	**8 740**	**9 002**	**9 272**	**9 550**	**9 836**	**10 132**	**10 436**	**10 749**	**11 071**	**11 403**	**11 745**	**12 098**	**12 461**	**12 834**	**13 219**	**13 616**	**14 024**	**14 446**	**14 879**	**15 325**	**15 785**	**16 258**	**16 746**	**17 248**	**17 766**	**18 298**	**369 423**
Utrangering av tillgång (tkr)	2 600																														**2 600**
Avskrivningar	**7 685**	**7 685**	**7 685**	**7 685**	**7 685**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**7 105**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**145 000**
Nedskrivning av investerinosbidrag	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Räntekostnader	**2 746**	**2 593**	**2 439**	**2 285**	**2 131**	**1 989**	**1 847**	**1 705**	**1 563**	**1 421**	**1 279**	**1 137**	**995**	**853**	**710**	**568**	**426**	**284**	**142**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27 115**

Kommentarer

Idag uppgår driftkostnad för stationen till ca 3 700 000 kr/år (stationspersonal (1 st spärrkiosk), elförbrukning, uppvärmning och städning). Idag uppgår intäkterna för pendeltågsstationen till ca 400 000 kr/år. Utrangering sker vid ett tillfälle då befintlig stationsbyggnad rivs och det som återstår av tillgångar skrivs av vid ett tillfälle. Siffran kommer från Anläggningsregistret och är avstämd med TA Fastighet.

Region Stockholm

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	Ospecificerade inverstreingar
Huvudprojekt	Bytespunkt Sundbyberg
Projekt	Bytespunkt Sundbyberg

Åtgärdsval

Avslutad fas

Kalkylår	2021
Kostnader	0
Åtgärdsvalsbeslut	**0**

Tidigare beslut

Totala kostnader	

Utfall

Totala kostnader	

Inriktning

Avslutad fas

Kalkylår	2021
Investeringar	4 000
Kostnader	0
Inriktningsbeslut	**4 000**

Tidigare beslut

Investeringar	4 000
Kostnader	
Totalt	**4 000**

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totalt	**0**

Planering

Beslut

Kalkylår	2022
Investeringar	16 000
Kostnader	0
Planeringsbeslut	**16 000**

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totalt	**0**

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totalt	**0**

Genomförande och Överlämnande

Prognos

Kalkylår	2022
Driftstart	2032
Investeringar	125 000
Kostnader	0
Genomförandebeslut	**125 000**

Medfinansiering totalt	0

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Driftkonsekvenser

Driftstart	2032
Intäktsökning	144 044
Intäktsbortfall	0
Kostnadsökning	-55 027
Kostnadsreduktion	0
Utrangering av anläggningstillgång	-2 600
Avskrivningar	-73 950
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-20 720
Drift och Underhåll 10 år	**-8 253**

Driftstart	2032
Intäktsökning	337 626
Intäktsbortfall	0
Kostnadsökning	-128 978
Kostnadsreduktion	0
Utrangering av anläggningstillgång	-2 600
Avskrivningar	-145 000
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	-27 115
Drift och Underhåll 20 år	**33 934**

-303 692

Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	-20 173
Nuvärde exkl. Investeringsbidrag	-20 173
Internränta inkl. Investeringsbidrag	3%
Internränta exkl. Investeringsbidrag	3%

År noll = start för genomförande (inte vid start för åtgärdsval)

Tar ej hänsyn till utgifter under åtgärdsval, inriktning och planering

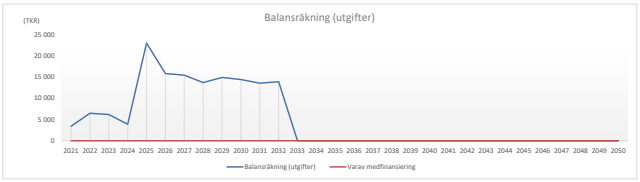
Årsvis sammanställning

Alla belopp i tusen kronor

Resultaträkning (kostnader)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
Åtgärdsval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inriktning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Planering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genomförande och överlämn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Driftkonsekvenser	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-7 765	-7 998	-8 238	-8 485	-8 740	-9 002	-9 272	-9 550	-9 836	-10 132	-10 436	-10 749	-11 071	-11 403	-11 745	-12 098	-12 461	-12 834	-13 219
Utrangering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7 685	7 685	7 685	7 685	7 685	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105	7 105
Nedskrivning av investerings	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Räntekostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 746	2 593	2 439	2 285	2 131	1 989	1 847	1 705	1 563	1 421	1 279	1 137	995	853	710	568	426	284	142
Total inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5 266**	**2 280**	**1 886**	**1 485**	**1 077**	**93**	**-320**	**-740**	**-1 168**	**-1 606**	**-2 052**	**-2 507**	**-2 971**	**-3 446**	**-3 930**	**-4 424**	**-4 929**	**-5 445**	**-5 972**

Balansräkning (utgifter)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
Inriktning	3 428	572	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Planering	0	5 926	6 180	3 894	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genomförande och överlämn	0	0	0	0	23 047	15 858	15 476	13 732	14 943	14 441	13 576	13 927	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total inkl. index	**3 428**	**6 498**	**6 180**	**3 894**	**23 047**	**15 858**	**15 476**	**13 732**	**14 943**	**14 441**	**13 576**	**13 927**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Varav medfinansiering	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**





Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

ANALYS/ANALYS/PLAN
2022-05-11
Version

Ärende/Dok. id.
2448404
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Johanna Cotfas
+46 8 123 337 72
johanna.cotfas@regionstockholm.se

Bytespunkt Sundbyberg

☒Hållbarhetsanalys i planeringsbeslut
☐Hållbarhetsplan i genomförandebeslut

Kortfattad projektinformation

Projektnamn:	Bytespunkt Sundbyberg	**Projektnr:**	501092
Huvudprojekt:	Bytespunkt Sundbyberg	**Ingår i program:**	Ospecificerade inverstreingar
Sponsor:	-	**Programledare**:	-
Projektledare:	-		
Beställare:	-	**Mottagare:**	
Styrgrupp:	-		
Kort beskrivning av projektet:	Ombyggnation och nybyggnation av bytespunkt Sundbyberg.		

- *Rapporten är en del av beslutsunderlaget för Trafiknämnden eller Regionfullmäktige vid planeringsbeslut (s.k. Hållbarhetsanalys) respektive genomförandebeslut (s.k. Hållbarhetsplan)*
- *Rapporten skall redovisa projektets hållbarhetsstatus samt visa på eventuella ambitionsförändringar i förhållande till tidigare beslut.*

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

ANALYS/PLAN
2022-05-11
Version

Ärende/Dok. id.

Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Kortfattad redovisning av projektets hållbarhetsaspekter 3
1.1 Miljömässiga hållbarhetsaspekter 3
1.2 Sociala hållbarhetsaspekter 5
2 Redovisning av projektets utvalda hållbarhetsindikatorer 8

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

ANALYS/PLAN
2022-05-11
Version

Ärende/Dok. id.

Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Kortfattad redovisning av projektets hållbarhetsaspekter

Trafikförvaltningens projekt utgör en mindre del av hela bytespunkt Sundbyberg. Övriga parters projekt (Trafikverket, Sundbybergs kommun, Solna stad) bedöms ha större miljöpåverkan men detta hanteras inom ramen för dessa projekt av respektive part.

1.1 Miljömässiga hållbarhetsaspekter

Aspekt	**Kort beskrivning av relevans** (varför relevant och viktig att jobba med alt. irrelevant för projektet)	**Beskriv hur projektet omhändertar aspekten i *-projektering*** (*bygg/anläggningar) eller* ***-produkt/kravspecifikation*** *(fordon och system)* ***utifrån följande ”faser”:***		
		System och designval och lokalisering.	*Byggnation/Produktion*	*Drift och avveckling/skrotning*
Begränsa klimatpåverkan Minimera utsläpp av växthusgaser från material och byggprodukter, bygg-etableringen, drift samt avveckling av projektets anläggningar	Relevant avseende - Återanvändning av TF:s utrustning i största möjliga mån. - Byggmaterial vid TF:s ombyggnation	Inventera tillsammans med Trv vad som kan återanvändas av TF:s utrustning. Aktivt välja klimatsnåla byggmaterial för TF:s anpassade resenärsmiljö i tunnelbaneentrén.	Återanvända utrustning enligt utförd inventering.	Utformning som attraktiv bytespunkt med smidiga byten. Dialog med kommunerna om bl.a. angränsande cykelparkering och anslutande GG-förbindelser.
Energi: Effektiva system samt förnybara energibärare.	Relevant i TF:s kravställtning gentemot Trv	Utformning som beaktar TF:s energiförbrukning i driftskede.	-	-

Klimatanpassning: Vattennivåer, skyfall, värmeeffekter, vindlaster, snölaster, fuktighet slagregn samt risk för ras, erosion, sättningar, föroreningsspridning	Relevant då TF planerar klimatskyddade trappor ner till tunnelbanan	Risk och konsekvensanalys utifrån klimatrisker genomförs. Åtgärder genomförs vid behov utifrån denna analys. Dialog med kommunen om omkringliggande höjdsättning.	-	-
Resurs-användning: Materialflöden under produktion och drift, återvinning och återbruk	Relevant med återanvändning då TF ska utrusta temporära och permanenta stationslösningar för pendeltåg.	Klargöra och inventera vad i nuvarande och temporära stationslösningar som kan återanvändas.	Återanvänd utrustning enligt inventering	-
Ekologiska värden: Påverkan på naturmark och naturvärden samt biologisk mångfald. Befintliga ekosystem-tjänster samt förstärkning av dessa.	Ej TF projekt. Behandlas i Trafikverkets projekt	-	-	-
Effektiv markanvändning: Lokalisering för optimering av kollektivtrafik samt minimering av markanspråk	Relevant i kravställning utformning av bussterminal. TF har kravställt i Trv:s projekt.	Kravställa utifrån att minimera tomkörning med bussar. Kravställa utifrån att minimera avstånden i bytespunkten. Följa upp Trv:s utformning i fortsatt granskning.		Utformning av bytespunkten utifrån framtida resenärsflöden.
Kulturmiljö: Påverkan på bevarandevärd bebyggelse och fornlämningar	Ej TF projekt. Behandlas i Trafikverkets projekt	-	-	-
Ljud och vibrationer: Bullerskydds-åtgärder, minimera vibrationer och stomljud	Ej TF projekt. Behandlas i Trafikverkets projekt	-	-	-
Lokala utsläpp och emissioner: Till luft, mark, yt- och grundvatten	Ej TF projekt. Behandlas i Trafikverkets projekt	-	-	-

Hydrologiska förhållanden Påverkan på grundvatten och ytvatten.	Ej TF projekt. Behandlas i Trafikverkets projekt	-	-	-
Övrigt projekt-specifikt				

1.2 Sociala hållbarhetsaspekter

Aspekt	**Kort beskrivning av relevans** (varför relevant och viktig att jobba med alt. irrelevant för projektet)	**Beskriv hur projektet omhändertar aspekten i *-projektering*** (*bygg/anläggningar*) *eller* ***-produkt/kravspecifikation*** (*fordon och system*) ***utifrån följande "faser":***		
		System och designval och lokalisering.	*Byggnation/Produktion*	*Drift och avveckling/skrotning*
Mobilitet; -Prioritera gång, cykel, kollektivtrafik (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll) -Öka kollektivtrafikens marknadsandel -Digitalisering	Relevant för att möjliggöra en attraktiv bytespunkt. Delvis utanför TF:s kontroll då Trv:s anläggning och allmän mark är avgörande för aspekten.	TF ska värna om att TF:s riktlinjer uppfylls. Dialog med kommunerna om bl.a. cykelparkering.	Dimensionera byggnationen av TF:s delar för framtida resenärsflöden.	-
Jämställdhet och jämlikhet; -Jämlikhet - lika påverkansmöjligheter (samråd) -Jämställdhet - lika påverkansmöjligheter (inom projektet) -Lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjligheter)	Projektorganisationens uppbyggnad ska ta hänsyn till denna aspekt Relevant att bytespunkten möjliggör är tillgänglig för samtliga resenärer.	TF ska värna om att TF:s riktlinje tillgänglighet uppfylls.	Följ riktlinjer gällande upphandling och avrop.	-
Folkhälsa;	Folkhälsa i ett arbetsmiljöperspektiv är	TF ska värna om att TF:s riktlinjer uppfylls.		

-Hälsofrämjande arbetsmiljö inom investeringen (byggnation, drift och underhåll) - Främja hälsosamma levnadsvanor och människors hälsa som vistas och rör sig i och/eller i närheten av kollektivtrafiken (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)	relevant för utformning av TF:s lokaler för spärrpersonal och bussförarnas pauslokal. En attraktiv bytespunkt leder till ökat resande med kollektivtrafik vilket främjar hälsosamma levnadsvanor .			
Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning; - Tillgänglighetsaspekter inom investeringen och möjlighet till Universell utformning - Tillgänglighetsaspekter för investeringens påverkan på färdtjänsten	Relevant då detta är en viktig aspekt för våra resenärsmiljöer. Delvis är aspekten utanför TF:s kontroll då Trv:s anläggning och allmän mark är avgörande. TF kan värna om att TF:s riktlinjer uppfylls	TF kan värna om att TF:s riktlinjer uppfylls Beakta behovet av tillgängliga resenärsmiljöer och tydlig information.	Arbeta med att temporära stationslösningar ska vara lätt orienterbara och överblickbara. Bemannade spärrlinjer. Ledsagare måste finnas tillgängliga.	Arbeta med att permanenta stationslösningar ska vara lätt orienterbara och överblickbara. Bemannade spärrlinjer. Ledsagare måste finnas tillgängliga inledningsvis.
Barnperspektiv; -Inhämta och prioritera barns och ungas synpunkter -Barn och ungas möjlighet att använda investeringen (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)	Relevant då barn och unga är användare av bytespunkten.	TF kan värna om att TF:s riktlinjer uppfylls Beakta behovet av tillgängliga resenärsmiljöer och tydlig information	Arbeta med att temporära stationslösningar ska vara lätt orienterbara och överblickbara. Bemannade spärrlinjer.	Arbeta med att permanenta stationslösningar ska vara lätt orienterbara och överblickbara. Bemannade spärrlinjer.
Integration; -Främja ett förenklat vardagsliv genom ökad tillgänglighet till arbete och utbildning, service och rekreation -Bidra till en sammanhållen region -Minska barriäreffekter (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)	Relevant för TF:s resenärsmiljöer	TF kan värna om att TF:s riktlinjer uppfylls Beakta behovet av tillgängliga resenärsmiljöer och tydlig information	Arbeta med att temporära stationslösningar ska vara lätt orienterbara och överblickbara.	Arbeta med att permanenta stationslösningar ska vara lätt orienterbara och överblickbara. Lättillgänglig och tydlig information.
Trygghet; -Trygghet till och från kollektivtrafiken inom	Relevant då resenärsmiljöerna genomgår en stor förändring		Arbeta med att temporära stationslösningar ska vara lätt	Arbeta med att permanenta stationslösningar ska vara lätt

investeringen(byggnation, drift och underhåll) -Trygghet inom trafik och kundmiljö inom investeringen (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)"	Denna punkt är delvis utanför TF:s kontroll då kommunerna är huvudman för allmän mark är avgörande. TF ska värna om att TF:s riktlinjer uppfylls.	Kravställa och planera för resenärsmiljöer i enlighet med TF:s riktlinjer. Genom att tillhandahålla resenärsservice (kommersiell lokaler) i direkt anslutning till resenärsmiljön.	orienterbara och överblickbara. Bemannade spärrlinjer.	orienterbara och överblickbara. Bemannade spärrlinjer.
Övrigt projekt-specifikt				

2 Redovisning av projektets utvalda hållbarhetsindikatorer

Prio- aspekt	**Indikator**	**Målinriktning** *(Planeringsbeslut)* **Målvärde** *(Genomförandebeslut)*	**Ambitions-förändring samt motivering**	**Mål som indikator kopplar till** *(dvs till övergripande mål, riktvärde e.dyl)*
Trygghet	Trygg resenärsmiljö under hela byggnationsskedet	Kravställa temporära resenärsmiljöer så att resenärerna kan orientera sig med lätthet, få information och uppleva de temporära resenärsmiljöerna som trygga.	Finns ej sedan tidigare	Trygga resor (Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem)
Resurs-användning	Återanvändning	Verka för att återanvända TF:s befintliga utrustning för de olika temporära stationslösningarna och slutgiltig lösning.	Finns ej sedan tidigare	Hållbara resor (Utvecklingen av kollektivtrafiken kräver att samhällets resurser används på ett så hållbar sätt som möjligt)

Region Stockholm

Instruktioner

Läs snabbguiden i kapitel 1 för att förstå när en samlad effektbedömning ska göras. Fördjupningen i kapitel 2 förklarar och ger exempel på några typiska frågeställningar.

Inledande information om Samlad effektbedömning

1 Snabbguide

1.1 Varför görs en samlad effektbedömning på trafikförvaltningen?

En samlad effektbedömning används för att så fullständigt och jämförbart som möjligt presentera olika föreslag som underlag till val av åtgärder. Med åtgärd avses här lösningar på ett transportproblem.

På trafikförvaltningen genomförs en samlad effektbedömning av flera skäl:
• För att kunna söka statlig medfinansiering av åtgärder,
• För att regionens och trafikförvaltningens beslutsfattare ska kunna prioritera bland olika åtgärder
• För att de som leder studier på trafikförvaltningen ska kunna bedöma olika utredningsalternativ och rekommendera ett av dem som åtgärd

Den samlad effektbedömning ökar chanserna för en effektiv planering och ett effektivt transportsystem, och främjar demokratin genom att öka insynen i planeringen. Att dokumentera vilka avvägningar som har gjorts inför ett beslut kan därför spela stor roll för både det enskilda beslutets och hela planeringsprocessens effektivitet och trovärdighet.

1.2 Vad omfattar en samlad effektbedömning?

En samlad effektbedömning omfattar tre kärnelement:
• Samhällsekonomisk analys
• Måluppfyllnad
• Fördelningsanalys

1.3 När ska en samlad effektbedömning göras?

En samlad effektbedömning ska göras när en åtgärd kräver trafiknämndens beslut, om åtgärden omfattar eller bedöms omfatta statlig medfinansiering eller om sponsor eller annan beslutsfattare begär det. En tumregel är att det bör gälla alla åtgärder som bedöms kosta 50 000 000 kr eller mer.

Den samlade effektbedömningen omfattar inte formerna för de olika beslutsprocesser där samlad effektbedömning tas fram eller ska vara ett underlag.

1.4 Vem gör vad i den samlade effektbedömningen?

Du som leder en studie eller ett uppdrag som omfattar en åtgärd enligt ovan ansvarar för att den samlade effektbedömningens olika delar utarbetas, se förtydligande av ansvaret nedan utifrån de fem flikarna i mallen. Analyssektionen finns som stöd.

Flik 1 Beskrivning av åtgärden: ditt ansvar att ta fram
Flik 2 Samhällsekonomisk analys: ta stöd av experter i uppdraget/projektet (investeringsekonomier och samhällsekonomer) för kostnads- och nyttoberäkningar av investeringar.
Flik 3 Fördelningsanalysen: Omfattar arbetssätt och metoder som är under utveckling. Ta kontakt med analyssektionen för att bedöma ambitionsnivå för fördelningsanalysen.
Flik 4 Målanalys: Sätt dig in tidigt i målanalysen och gör bedömningar av hur väl de förslag som övervägs bidrar till att nå de mål som är satta för kollektivtrafiken. Ta stöd av relevanta sektioner på SU. Utgå från att bedömningarna ska tillåtas att fördjupas allt eftersom arbetet fortskrider.
Flik 5 Effektmål: Fliken finns för det ska gå lätt att koppla ihop effektmål för med de övergripande målen för kollektivtrafiken, ta stöd av handbok för studier när effektmålen ska identifieras.

1.5 Hur får jag stöd för att göra en samlad effektbedömning?

Ta kontakt med samhällsekonomerna på analyssektionen eller med chefen för projektledargruppen på sektionen för trafik och infrastrukturplanering om du har frågor.

I handbok för studier beskrivs trafikförvaltningens arbetsprocess med samlad effektbedömning. SEB-mallen är i Excelformat och finns i trafikförvaltningens mallar och har en integrerad handledning direkt i mallen. Innehållet kan sedan skrivas ut i pdf-format för publicering.

Mer information finns på intranätet och på trafikverkets webplats.
- Länk till trafikförvaltningens intranät
- https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Metod-for-samlad-effektbedomning/.

2 Mer om trafikförvaltningens samlade effektbedömning

2.1 Vad är syftet med en samlad effektbedömning

En viktig del i planeringen av transportsystemet är att utvärdera och konsekvensbeskriva olika åtgärder, så att prioriteringar kan göras och underlaget för besluten granskas. Modellen för hur detta ska göras har utvecklats genom åren. En samhällsekonomisk kalkyl har ofta gjorts för att beskriva de effekter av en åtgärd som kan kvantifieras och värderas i ekonomiska termer. Analyser har i regel också gjorts av de effekter som inte kan värderas. Ofta har det funnits försök att beskriva vad åtgärden betyder för arbetet med att försöka uppnå de nationella transportpolitiska målen.

Trafikverket har tagit fram en metod för att beskriva vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs. Metoden har använts som grund för att ta fram en metod och en mall för trafikförvaltningen.

Samlad effektbedömning (förkortas SEB) ska vara ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. Den samlade effektbedömningen ska också fungera som ingång för den som vill söka ytterligare information om åtgärden i fråga.

2.2 Vad innehåller en samlad effektbedömning och när ska den upprättas?

En samlad effektbedömnings omfattar tre kärnelement. 1) samhällsekonomi som omfattar prissatta och icke prissatta effekter, 2) måluppfyllnad som beskriver hur åtgärden påverkar möjligheten att nå trafikförvaltningens och regionens mål och slutligen 3) en fördelningsanalys som beskriver hur åtgärdens nytta fördelas på olika grupper i samhället.

Målanalysen har omarbetats, jämfört med de nationella mål som trafikverkets mall använder. Målanalysen tar istället hänsyn till trafikförvaltningens och regionens mål.

För att bedöma effekter och måluppfyllnad krävs att det finns ett förslag till åtgärd, ett eller flera utredningsalternativ (UA), och en situation att jämföra åtgärden med, ett jämförelsealternativ (JA). Jämförelsealternativet ska beskriva den situation som skulle gälla vid en framtida tidpunkt om inte utredningsalternativet genomförs. Den framtida tidpunkten uttrycks vanligtvis i ett årtal, ett prognosår. Jämförelsealternativet kan skilja sig från nuläget. Förändringar i befolkning, bostäder eller arbetsplatser, vägar och järnvägar, teknik, bensinpriser, ekonomisk tillväxt ska ingå. Utredningsalternativet (-en) beskriver samma situation men med tillägget att en åtgärd vidtagits.

2.3 Samhällsekonomin ifrågasätter inte målen men väl de åtgärder som föreslås

En samhällsekonomisk analys och en målanalys har vissa likheter men också skillnader. Den samhällsekonomiska analysen utvärderar nytta mot kostnad utan att fästa några värderingar vid de mål som åtgärden syftar till att uppnå. Som exempel på hur mål och samhällsekonomiska analyser kan samverka kan används trafikförvaltningens mål för att minska bullerstörningarna från kollektivtrafiken.

Ett exempel:
Målet är att minska buller från tunnelbana och lokalbanor

Måltal som ska vara uppnått år 2030: Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken.

Beslutsfattarna har genom mål och måltal gett en tydlig målbild för det fortsatta arbetet för att minska bullret. Målbilden visar vad som är viktigt, det vill säga att minska buller från tunnelbana och lokalbanor och att det är såväl utomhusmiljö som inomhusmiljön ska värnas. De åtgärder som föreslås inom miljöområdet utvärderas samhällsekonomiskt och trafikförvaltningen har vanligtvis föreslagit att fönsteråtgärder och bullerplank är bra lösningar. Trafikförvaltningen föreslår samtidigt inte regelmässigt att sänka hastigheterna i järnvägsnätet till max 30 km/h. Detta trots att det senare troligen skulle leda till måluppfyllelse. Om hastigheten sänks avsevärt kommer det leda till längre restider som i sin tur inte är samhällsekonomiskt försvarbara för att upprätthålla en attraktiv kollektivtrafiklösning som är tillräckligt konkurrenskraftig mot att välja bilen istället för lokalbanan.

Den samhällsekonomiska analysen kan därför användas till att:
i) visa hur trafikförvaltningen till så låg kostnad som möjligt styr mot måluppfyllelse,
ii) ge vägledning till vilka avvägningar som bör göras när olika mål står emot varandra,
iii) återkoppla till beslutsfattarna vilka samhällsekonomiska konsekvenser som följer av formulerade mål

Den samhällsekonomiska analysen baseras på och syftar till att uppnå samhällsekonomisk effektivitet. Generellt sett är ekonomisk effektivitet ett mått på värdet av den output (de effekter) som skapas i förhållande till värdet av den input (de resurser) som förbrukas (till skillnad från produktivitet som är ett mått på producerad output i förhållande till förbrukad input). Med andra ord, maximeras nyttan av allt som skapas i förhållande till kostnaden för allt som förbrukas. Samhällsekonomisk kostnadseffektivitet innebär att man uppnår en viss nyttoeffekt till lägsta möjliga kostnad för hela samhället.

I den samhällsekonomiska analysen värderas alla effekter (nyttor och kostnader) i monetära termer, det vill säga de prissätts och värderas i kronor. Eftersom alla nyttoeffekter och kostnader är mätta i samma enhet kan man summera dem och beräkna det samlade nettovärdet av alla effekter. Resultatet är en sammanvägning av alla effekter där viktningen görs med hjälp av priser som är faktiska marknadspriser eller beräknade skuggpriser.

Målanalysen är en analys av effektivitet i bemärkelsen grad av måluppfyllelse. Vilket mått som används beror på hur det aktuella målet har formulerats och vilka indikatorer som används för att mäta graden av måluppfyllelse. I den mån man använder sig av kostnadseffektivitet som indikator (att uppnå målet till lägsta möjliga kostnad) så beräknas kostnaderna utifrån företagsekonomiska principer, d.v.s. enbart effekter som leder till utbetalningar av pengar ingår i beräkningen. Värdering i kronor av icke-prissatta resurser görs endast i samhällsekonomiska analyser.

En annan skillnad, mellan samhällsekonomisk analys och målanalys, är att man i målanalysen inte gör en sammanvägning av analyser av enskilda effekter och mål till ett enda sammanfattande totalresultat. Det beror bland annat på att alla enskilda mål och målanalyser använder olika indikatorer som är uttrycka i olika enheter.
I målanalysen koncentrerar man sig alltså på analys och bedömning av varje enskilt mål var för sig medan man i den samhällsekonomiska analysen koncentrerar sig på att ta fram ett sammanfattande resultat med avseende på det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet. Målanalyserna ger viktig information t.ex. när man ska planera eller utvärdera arbete för att främja ett enskilt mål som t.ex. nollvisionen för trafiksäkerhet eller att uppnå ett klimatmål.

Den samhällsekonomiska analysen ger viktig information när det gäller att få en helhetsbild av en åtgärds sammanlagda effekter. När det uppstår intressekonflikter och olika gruppers intressen ställs mot varandra som t.ex. tidsvinster erhålls till priset av ökad olycksrisk, ny väg och ökad tillgänglighet erhålls till priset av intrångseffekter och andra miljöeffekter, då behöver man kunna göra en sammanvägning av de olika effekterna och den nytta eller onytta de ger för olika grupper och sektorer i samhället.

Åtgärdsnamn: Bytespunkt Sundbyberg
Kontaktperson: Eva Leijon, eva.leijon@sll.se
Skede: Inriktning
Status: Granskad och godkänd

Region Stockholm

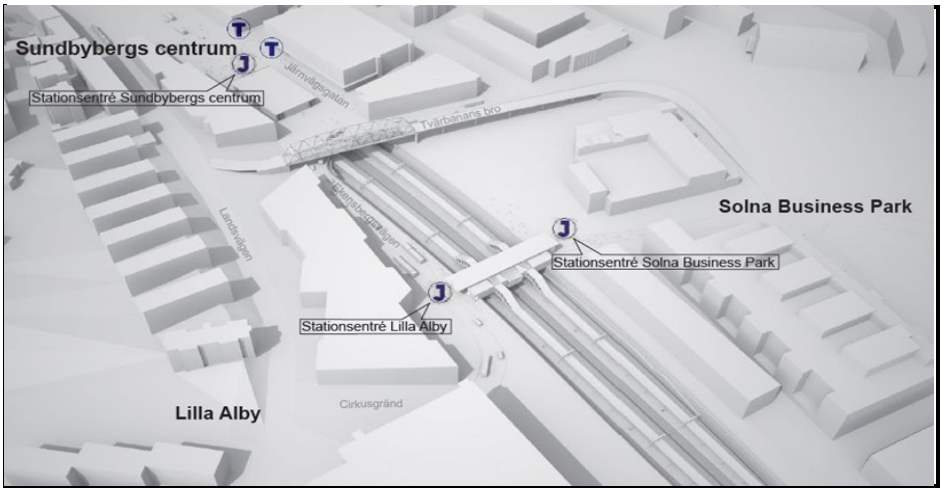
Instruktioner

Bedömningar gjorda på flikar 1-4 flyttas automatiskt till tabellerna nedan.

Bild kopieras in här

Bytespunkt Sundbyberg, Sundbyberg och Solna

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister:
Bussterminalens temporära läge ligger på för långt avstånd från byte till pendel, tvärbana och tunnelbana. Stockholm har vuxit under en lång tid vilket har lett till att resandeflödet inom och igenom Sundbybergs station är större än vad stationen dimensionerades för. Detta ger upphov till trängel och påverkar trivseln och kollektivtrafikens attraktivitet. Klimatgränsen (dvs de låsbara dörrarnas placering) är placerade en trappa ner, vilket innebär att själva trappan är tillgänglig för allmänheten under natten. Platsen blir därmed stökig, otrygg och det finns ett kontinuerligt behov av städning av entrén.

Syfte
Trafikverkets byggnation av ny pendeltågsstation innebär att Trafikförvaltningen behöver utrusta den nya pendeltågsstationen för kollektivtrafikens ändamål. Detta för att kunna bedriva Trafikförvaltningens verksamhet. Åtgärderna syftar vidare till att snabba upp byten till andra färdslag samt öka trivseln och tryggheten i stationsmiljön.

Förslag på åtgärder:
Kostnaden är 145 mnkr i prisnivå 2021-06.

Buss: Busstrafiken kommer samlas längs med Järnvägsgatan och få fler hållplatslägen än idag, för att möte framtida behov. Hållplatslägen och uppställningsplatser kommer även att bli aktuellt på andra centrala gator, vilket behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet med kommunen. Rastlokal för bussförare behöver uppföras med närhet till uppställningsplatser. Samtliga hållplatslägen är placerade inom allmän plats, där kommunen är väghållare. Inom Sundbybergs kommun kommer Trafikförvaltningen att utrusta hållplatslägena med väderskydd. Inom Solna kommun kommer kommunen ansvara för eventuella väderskydd. Ansvaret för väderskydd överensstämmer med hur detta sköts för respektive kommun.
Pendeltåg: Trafikförvaltningen kommer att förse temporära stationslösningarna med verksamhetsanknuten utrustning. Trafikförvaltningen ska utrusta den permanenta pendeltågsstationens bägge entréer med verksamhetsanknuten utrustning, inredning och teknik, samt 2 kommersiella lokaler, en i varje entré.
Tunnelbana: Trafikförvaltningens ytor för tunnelbanans funktioner måste omdisponeras på grund av omläggning av ledningstråk och vändning av allmän trappa ner till tunnelbanan. Åtgärder som direkt beror på Trafikverkets projekt bekostas av Trafikverket. I samband med detta genomför Trafikförvaltningen en uppgradering av ytor som bl.a. består av att tunnelbanans entrépartier flyttas upp till markplan och utförandet av en tredje trappa för att möta kommande resenärsökningar.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Beräknade effekter			Ej beräknade effekter	
	Nuvärde (mnkr)		Bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Konsumenteffekt		-	Positivt	Övervägande positivt för resenären - finns inga negativa effekter.
Producenteffekter		148	Ej bedömt	Ej angett
Budgeteffekter		-	Ej bedömt	Ej angett
Externa effekter		-	Försumbart	Ej angett
Strukturella och Sociala effekter		-	Positivt	Ett stort lyft från dagens bytespunkt.
Investering		-145	Ej bedömt	Ej angett
DoU och reinveseteringar		-	Ej bedömt	Ej angett

Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
SAMMANVÄGD BEDÖMNING	3	Positivt	Ej angett

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelnings-aspekt. Upplevd restid	Inkomst-fördelning	Sysselsättningsgrad	Bildisponering	Kommun	Åldersgrupp	Annat:	Annat:	Annat:
Störst nytta/ fördel	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Neutralt	Sundbybergs stad	Vuxna: 18-65 år	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt
(störst) negativ nytta/ nackdel	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Neutralt	Ej bedömt	Neutralt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen

Trafiken blir i princip oförändrad. Trafikslagen blir desamma som före ombyggnad. En uppfräschning av resenärsmiljöerna kommer att bidra till att de som redan använder bytespunkten kommer att få det bättre och vara mer nöjda. För andra grupper blir det oförändrat.

4. Målanalys

Tabell 4 Målanalys - sammanfattning

Övergripande mål : Ökat kollektivt resande		
Konkurrenskraftigt	Restid samt väntetid/bytestid	Inget bidrag
	Komfort inklusive trängsel ombord samt i resenärsmiljö	Positivt bidrag
	Förväntad påverkan på kollektivtrafikandelen	Inget bidrag
Trygghet	Utformning av fysisk miljö	Positivt bidrag
	Information, orienterbarhet och närvaro av personal	Positivt bidrag
	Funktioner som bidrar till att människor är i röresle under flera tider på dygnet	Positivt bidrag
Tillgängligt	Planera resan, köpa och använda biljett samt ta del av information	Inget bidrag
	Vistas och orientera sig i resenärsmiljö	Positivt bidrag
	Ta sig ombord, hitta sittplats, ta sig av fordon	Inget bidrag
	Påverkan på trafikförvaltningens tillgänglighetsindex	Inget bidrag
	Påverkan för olika resenärsgrupper i det befiintliga systemet under genomförandetiden	Negativt bidrag
Övergripande mål: Smart kollektivtrafiksystem		
Miljöanpassat	Påverkan på bullernivåer	Inget bidrag
	Påverkan på klimat	Inget bidrag
	Påverkan på luftföroreningar	Inget bidrag
	Klimatanpassning	Inget bidrag
	Påverkan på energieffektivisering och energianvändning	Inget bidrag
Säkert	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Inget bidrag
Resurseffektivt	Påverkan på drift och underhållskostnad	Negativt bidrag
	Påverkan på beläggningsgrad	Inget bidrag
Övergripande mål: Attraktiv region		
Pålitligt	Punktlighet/Regularitet samt trafikantinformation vid störningar	Inget bidrag
	Tillförlitlighet	Ej bedömt
Sammanhållet och tillväxtskapande	Restidskvoter mellan stadskärnor inom samma regionhalva	Inget bidrag
	Tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning samt rekreation	Inget bidrag
	Bebyggelsetillskott inom gångavstånd från stomnätet	Inget bidrag
	Restidskvoter mellan regionala stadskärnor och Arlanda	Inget bidrag
Jämställdhet, jämlikhet och barn & unga	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv. Fokus på kedjeresor och vardagsliv	Positivt bidrag
	Jämlikhet - lika påverkansmöjlighet	Ej bedömt
	Jämställdhet - lika påverkansmöjlighet inom projektet	Inget bidrag
	Barn och ungas möjlighet att använda transportsystemet	Inget bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Beskriv eventuella målkonflikter.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ökade intäkter genom tillkommande reklam och kommersiella lokaler överväger den samlade kostnaden för inveseringen och de tillkommande driftkostnaderna. Därtill tillkommer ej värderade nyttor för främst trygghet och trivsel.
Bytespunkten är befintlig. Den ekologiska hållbarheten påverkas inte mycket av TFs åtgärder i projektet. TF kommer att inventera tillsammans med Trv vad som kan återanvändas av TF:s utrustning. TF kommer aktivt välja klimatsnåla byggmaterial för TF:s anpassade resenärsmiljö i tunnelbaneentrén. Utformningen beaktar TFs

energiförbrukning i driftskede.
Det är ekonomiskt hållbart att investera i verksamhetsanknuten utrustning då TRV beslutat bygga om pendeltågsstationen. Det är också hållbart att göra anpassningar i tunnelnbanans entré då intrång är planerade av TRV. Det är hållbart att göra anpassningar i bussterminalen då kommunerna planerar utveckling av stadsdelen.
TF ska värna om att TFs riktlinjer uppfylls. Folkhälsa i ett arbetsmiljöperspektiv är relevant för utformning av TF:s lokaler för spärrpersonal och bussförarnas pauslokal. En attraktiv bytespunkt leder till ökat resande med kollektivtrafik vilket främjar hälsosamma levnadsvanor.

Åtgärdsnamn: Bytespunkt Sundbyberg
Kontaktperson: Eva Leijon, eva.leijon@sll.se
Skede: Inriktning
Status: Granskad och godkänd

Region Stockholm

Instruktioner

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Bytespunkt Sundbyberg
Kommun	Sundbyberg och Solna
Trafikslag	Blandat kollektivtrafik
Skede	Inriktning

Om samlad effektbedömning

Samlad effektbedömning (SEB) är ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. I SEB (metod och mall) beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv.
- Samhällsekonomisk analys: effekter som värderas monetärt och effekter som bedöms
- Transportpolitisk målanalys: hur påverkas de transportpolitiska målen
- Fördelningsanalys: hur fördelar sig nyttorna på olika grupper

Nuläge och brister

Bussterminalens temporära läge ligger på för långt avstånd från byte till pendel, tvärbana och tunnelbana. Stockholm har vuxit under en lång tid vilket har lett till att resandeflödet inom och igenom Sundbybergs station är större än vad stationen dimensionerades för. Detta ger upphov till trängel och påverkar trivseln och kollektivtrafikens attraktivitet. Klimatgränsen (dvs de låsbara dörrarnas placering) är placerade en trappa ner, vilket innebär att själva trappan är tillgänglig för allmänheten under natten. Platsen blir därmed stökig, otrygg och det finns ett kontinuerligt behov av städning av entrén.

Syfte med åtgärden

Trafikverkets byggnation av ny pendeltågsstation innebär att Trafikförvaltningen behöver utrusta den nya pendeltågsstationen för kollektivtrafikens ändamål. Detta för att kunna bedriva Trafikförvaltningens verksamhet. Åtgärderna syftar vidare till att snabba upp byten till andra färdslag samt öka trivseln och tryggheten i stationsmiljön.

Förslag till åtgärd

Buss: Busstrafiken kommer samlas längs med Järnvägsgatan och få fler hållplatslägen än idag, för att möte framtida behov. Hållplatslägen och uppställningsplatser kommer även att bli aktuellt på andra centrala gator, vilket behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet med kommunen. Rastlokal för bussförare behöver uppföras med närhet till uppställningsplatser. Samtliga hållplatslägen är placerade inom allmän plats, där kommunen är väghållare. Inom Sundbybergs kommun kommer Trafikförvaltningen att utrusta hållplatslägena med väderskydd. Inom Solna kommun kommer kommunen ansvara för eventuella väderskydd. Ansvaret för väderskydd överensstämmer med hur detta sköts för respektive kommun.
Pendeltåg: Trafikförvaltningen kommer att förse temporära stationslösningarna med verksamhetsanknuten utrustning. Trafikförvaltningen ska utrusta den permanenta pendeltågsstationens bägge entréer med verksamhetsanknuten utrustning, inredning och teknik, samt 2 kommersiella lokaler, en i varje entré.
Tunnelbana: Trafikförvaltningens ytor för tunnelbanans funktioner måste omdisponeras på grund av omläggning av ledningstråk och vändning av allmän trappa ner till tunnelbanan. Åtgärder som direkt beror på Trafikverkets projekt bekostas av Trafikverket. I samband med detta genomför Trafikförvaltningen en uppgradering av ytor som bl.a. består av att tunnelbanans entrépartier flyttas upp till markplan och utförandet av en tredje trappa för att möta kommande resenärsökningar.

Åtgärdskostnad

Investeringskalkyl					**Totalkostnad omräknad till prisnivå 2021-06**
Senaste rev datum (ÅÅMMDD)	**Prisnivå (ÅÅÅÅ-MM)**	**Beräkningsmetod**	**Totalkostnad (mkr)**	**Standardavvikelse (mkr)**	
2021-11-01	nov-21	Grov kostnadsindikation (GKI)	145,0	Ej angett	145,0

se Ekonomihandboken för instruktioner om framtagande av investeringskalkyl

Vid Prisnivå anges den prisnivå som investeringskalkylen uttrycks i.

Se även Bilaga 1

Planeringsläge

Projektet ska tas upp för planeringsbeslut i augusti 2021. Samverkan och samordning med Trafikverket och kommunerna (Sundbyberg och Solna) kring bytespunkt Sundbyberg har pågått i flera år och kommer att fortsätta under hela projektet. Genomförandeavtal (med TRV) för planskede finns. Inom kort kommer genomförandeavtal för byggskede att tecknas.

Ange status för fysisk och ekonomisk planering. Ange eventuell sam-, medfinansiering och samt status för avtal.
Ange även om det ingår i ett stråk eller system och hur det förhåller sig till detta.

Övrigt

Kommentar angående Investeringskalkyl: Totalkostnad avser investeringsutgiften. Investeringskalkyl avser "Totalekonomiska konsekvenser".

Åtgärdsnamn: Bytespunkt Sundbyberg
Kontaktperson: Eva Leijon, eva.leijon@sll.se
Skede: Inriktning
Status: Granskad och godkänd

Region Stockholm

Instruktioner

Ta stöd av samhällsekonomer samt trafikanalytiker på sektionen Analys på Strategisk utveckling.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Ej relevant
Avvikelse från prognos persontrafik	Ej relevant
ASEK-version	Ej relevant
Avvikelse från ASEK	Ej relevant
Prisnivå för kalkylvärden	2020-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	Ej relevant
Diskonteringsår	2030
Öppningsår	2030
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	8
Kalkylperiod från startår för effekter	30
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Excel (i TEK:en)
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	210826
Trafiktillväxttal Personbil period 2014-2030	Ej relevant
Trafiktillväxttal Personbil period 2030-2050	Ej relevant
Trafiktillväxttal kollektivtrafik 2014-2030	Ej relevant
Trafiktillväxttal kollektivtrafik 2030-2050	Ej relevant

Kommentar

Kalkylen bygger på Totelekonomisk kalkyl (TEK), vilket är en företagsekonomisk kalkyl. Intäkter och kostnader har diskonterats enligt ASEK:s principer. Inga kalkylvärden används från ASEK7, bortsett från kalkylräntan 3,5 %.

Avvikelser från gällande förutsättningar beskrivs här

9

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.2 Samhällsekonomisk analys

		Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde		Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen			
	Effektbenämning och kortfattad beskrivning	**Nuvärde detaljerat (mnkr)**	**Nuvärde översiktligt (mnkr)**	**Effekt-bedömning**	**Kortfattad beskrivning**	**Sammanvägd effekt-bedömning**	**Kortfattad beskrivning**
Konsumenteffekt	Restidsvärde ursprunglig	Ej beräknat		Försumbart	Marginellt kortare promenadtider vid byten.	Positivt	Övervägande positivt för resenären - finns inga negativa effekter.
	Restidsvärde tillkommande	Ej beräknat		Försumbart	Ej angett		
	Biljettkostnader	Ej beräknat		Försumbart	Går ej att beräkna biljettkostnader i bytespunkten.		
	Restidseffekter, biltrafikanter	Ej beräknat	-	Ej bedömt	Ej relevant		
	Trängsel ombord	Ej beräknat		Ej bedömt	Ej relevant		
	Restidsosäkerhet	Ej beräknat		Ej bedömt	Ej relevant		
	Trygghet	Ej beräknat		Positivt	Ökad trygghet pga överblickbar resenärsmiljö samt		
	Trängsel på plattform	Ej beräknat		Positivt	Ökning från 1 till 2 pltf ger mindre trängsel på pltf.		
ucenteffekter	Städ, uppvärmning, personal	-91		Ej bedömt	Ej angett		
	Biljettintäkter inkl moms	Ej beräknat		Ej bedömt	Ej angett		
	Övriga effekter för kommunen utöver DoU	Ej beräknat	148	Ej bedömt	Ej angett	Ej bedömt	Ej angett

I kolumn "Effekt-bedömning" görs bedömning av effekten på skalan Negativt/Försumbart/Positivt/Ingen effekt och kommentar till bedömningen skrivs därefter i kolumn "kortfattad beskrivning". Om effekten fångas i de monetärt värderade effekterna anges "Ingen effekt" och "effekt fångas i ...".
I kolumn "Sammanvägd bedömning" görs på skalan Negativt/Försumbart/Positivt (obs alltså kan inte vara "ingen effekt")
I kolumn "kortfattad beskrivning" skrivs en kortfattad text om bedömningen obs att denna går till sammanfattningen som har begränsat utrymme.

Produ	Övriga effekter för staten utöver Moms	Ej beräknat		Ej bedömt	Ej angett		
	Kommersiella lokaler och reklam	239		Ej bedömt	Ej angett		
Budgeteffekter	Drivmedelsskatt	Ej beräknat	-	Ej bedömt	Ej relevant	Ej bedömt	Ej angett
	Moms på biljettintäkter	Ej beräknat		Ej bedömt	Ej relevant		
Externa effekter	Utsläpp	Ej beräknat	-	Försumbart	Ej angett	Försumbart	Ej angett
	Trafiksäkerhet	Ej beräknat		Ej bedömt	Ej angett		
	Buller	Ej beräknat		Försumbart	Ej angett		
	Övriga miljöeffekter	Ej beräknat		Försumbart	Ej angett		
	Övriga trafiksäkerhetsfrågor	Ej beräknat		Försumbart	Ej angett		
ukturella och Sociala effekter	Skala, struktur, visuell karaktär	Ej beräknat	-	Positivt	Uppgraderad resenärsmiljö ger positiva effekter.	Positivt	Ett stort lyft från dagens bytespunkt.
	Barriäreffekter	Ej beräknat		Positivt	Enklare och tydligare byten mellan trafikslagen minskar barriäreffekter.		
	Tillgänglighet för alla	Ej beräknat		Positivt	Uppgraderad resenärsmiljö med ökad tillgänglighet.		

Stru	Trivsel	Ej beräknat		Positivt	Användandet ökar pga trivsel genom god arkitektur och ny konst.		
DoU och reinveseteringar	Slitage vägtrafik	Ej beräknat	-	Ej bedömt	Ej angett	Ej bedömt	Ej angett
Samhällsekonomisk investerings-kostnad		-145	-145	Ej bedömt	Ej angett	Ej bedömt	Ej angett
NETTONUVÄRDE			3	**Sammanvägning av ej värderbara effekter**		Positivt	Ej angett

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl
Kalkylen bedöms lönsam eftersom åtgärden dels är företagsekonomiskt lönsam (marginellt positiv), dels har ytterligare nyttor som inte kunnat värderas.

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.3

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Ökade intäkter genom tillkommande reklam och kommersiella lokaler överväger den samlade kostnaden för inveseringen och de tillkommande driftkostnaderna. Därtill tillkommer ej värderade nyttor för främst trygghet och trivsel.

Åtgärdsnamn: Bytespunkt Sundbyberg
Kontaktperson: Eva Leijon, eva.leijon@sll.se
Skede: Inriktning
Status: Granskad och godkänd

Region Stockholm

Instruktioner
Ta stöd av samhällsekonomer, trafikanalytiker samt social hållbarhetsstrateger på Strategisk utveckling (Analys och HU).

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Upplevd restid (störst nytta)	Upplevd restid, (näst störst nytta)	Upplevd restid, (minst nytta)	Motivering
Inkomstfördelning - medianinkomst	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Vi har inte studerat vilka som reser till/från Sundbyergs station.
Sysselsättningsgrad	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Vi har inte studerat vilka som reser till/från Sundbyergs station.
Bildisponering	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Vi har inte studerat vilka som reser till/från Sundbyergs station.
Kommun	Sundbybergs stad	Stockholms stad	Ej bedömt	Den berörda bytespunkten är belägen i Sundbybergs stad och ett stort antal resenärer lär bo eller jobba i Sundbyberg, Stockholms
Åldersgrupper	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	De flesta som nyttjar Sundbybergs station är yrkesverksamma, följt av yngre personer. Ingen grupp för förluster.
Annat: lägg till	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej angett
Annat: lägg till	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej angett

Bedömningarna är gjorda av:
Håkan Berell

Ange vem eller vilka som gjort bedömningen och med stöd av...

Kommentar:
Trafiken blir i princip oförändrad. Trafikslagen blir desamma som före ombyggnad. En uppfräschning av resenärsmiljöerna kommer att bidra till att de som redan använder bytespunkten kommer att få det bättre och vara mer nöjda. För andra grupper blir det oförändrat.

Text som går till sammanfattningen

Möjlighet att skriva mer text

Kompletterande text

Skriva instruktion till fördelningsanalyser

Fördelningsanalysernas underlag ska bifogas SEB:en

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för olika ålders- och inkomstgrupper eller för olika delar av länet.

Åtgärdsnamn: Bytespunkt Sundbyberg
Kontaktperson: Eva Leijon, eva.leijon@sll.se
Skede: Inriktning
Status: Granskad och godkänd

Region Stockholm

4. Övergripande Målanalys

I alla studier ska en bedömning av måluppfyllnad för den föreslagna åtgärden genomföras. Åtgärdens måluppfyllnad ska bedömas utifrån ett jämförelsealternativ. Trafikförsörjningsprogrammets mål och fokusområdet samt målområdet jämställt och jämlikt samhälle utgör den övergripande målbild som är gemensam för samtliga studier och för vilken effekter alltid ska bedömas, enligt mallen nedan.

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Bytespunkten är befintlig. Den ekologiska hållbarheten påverkas inte mycket av TFs åtgärder i projektet. TF kommer att inventera tillsammans med Trv vad som kan återanvändas av TF:s utrustning. TF kommer aktivt välja klimatsnåla byggmaterial för TF:s anpassade resenärsmiljö i tunnelbaneentrén. Utformningen beaktar TFs energiförbrukning i driftskede.

Ekonomisk hållbarhet

Det är ekonomiskt hållbart att investera i verksamhetsanknuten utrustning då TRV beslutat bygga om pendeltågsstationen. Det är också hållbart att göra anpassningar i tunnelnbanans entré då intrång är planerade av TRV. Det är hållbart att göra anpassningar i bussterminalen då kommunerna planerar utveckling av stadsdelen.

Social hållbarhet

TF ska värna om att TFs riktlinjer uppfylls. Folkhälsa i ett arbetsmiljöperspektiv är relevant för utformning av TF:s lokaler för spärrpersonal och bussförarnas pauslokal. En attraktiv bytespunkt leder till ökat resande med kollektivtrafik vilket främjar hälsosamma levnadsvanor.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Sektion Fastighetsutveckling

Bedömning av bidrag till övergripande måluppfyllelse

Övergripande mål - Målanalys

Fokusområde	Bedömningsparametrar	Bedömning och motivering	
Övergripande mål : Ökat kollektivt resande			
Konkurrenskraftigt. *Kollektivtrafikresandet bör öka åtminstone i samma takt som befolkningen. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna bör öka på sikt.*	Restid samt väntetid/bytestid	Inget bidrag	Svårt att avgöra om Tf investering har påverkan på restid.
	Komfort inklusive trängsel ombord samt i resenärsmiljö	Positivt bidrag	Uppgradering av resenärsmiljö (Tunnelbana och pendeltåg)
	Förväntad påverkan på kollektivtrafikandelen	Inget bidrag	Svårt avgöra tillkommande resenärer.
Tryggt. *Kollektivtrafiksystemet ska upplevas tryggt så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. På väg till/från kollektivtrafiken. Vid hållplats/bytespunkt. Ombord. Gäller alla resenärer.*	Utformning av fysisk miljö (belysning, överblickbarhet, lätt att underhålla - klottersanering tex)	Positivt bidrag	Uppgradering av resenärsmiljö (Tunnelbana och pendeltåg)
	Information, orienterbarhet och närvaro av personal (trygghet att klara av att utföra resan)	Positivt bidrag	Uppgradering av resenärsmiljö (Tunnelbana och pendeltåg)
	Funktioner som bidrar till att människor är i rörelse under flera tider på dygnet	Positivt bidrag	Uppgradering av resenärsmiljö (Tunnelbana och pendeltåg)
Tillgängligt. *Bidrar åtgärden till ökad andel tillgängliga linjer och bytespunkter utifrån olika resenärsgruppers möjlighet att vistas och orientera sig i kollektivtrafiken. Gäller barn, äldre och funktionsnedsatta*	Planera resan, köpa och använda biljett samt ta del av information.	Inget bidrag	Går ej att bedöma.
	Vistas och orientera sig i resenärsmiljö.	Positivt bidrag	Uppgradering av resenärsmiljö (Pendeltåg) Svårt att bedöma i dagsläget vad gäller tunnelbanan.
	Ta sig ombord, hitta sittplats, ta sig av fordon (inklusive trängsel ombord).	Inget bidrag	Berör ej projektet.
	Påverkan på trafikförvaltningens tillgänglighetsindex	Inget bidrag	Små förändringar påverkar inte tillgänglighetsindex.
	Påverkan för olika resenärsgrupper i det befintliga systemet under genomförandetiden.	Negativt bidrag	Det kommer att bli stökigt under ombyggnadstiden. Detta kommer påverka tillgängligheten på ett negativt sätt.
Övergripande mål: Smart kollektivtrafiksystem			
Miljöanpassat. *Kollektivtrafikens negativa externa effekter ska minska .*	Påverkan på bullernivåer	Inget bidrag	Nuläge och åtgärd skiljer sig inte ang bullernivå.
	Påverkan på klimat	Inget bidrag	
	Påverkan på luftföroreningar	Inget bidrag	Nuläge och åtgärd skiljer sig inte i fråga om luftföroreningar.
	Klimatanpassning	Inget bidrag	Detta berör inte TFs del av projektet, utan TRV och kommunerna.
	Påverkan på energieffektivisering och energianvändning.	Inget bidrag	
Säkert. *Det långsiktiga målet för säkerhet i kollektivtrafiken är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.*	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Inget bidrag	
Resurseffektivt. *Resurseffektiva åtgärder behöver prioriteras och balans behövs mellan efterfrågan och tillgängliga resurser.*	Påverkan på drift och underhållskostnad	Negativt bidrag	Bytespunkten är ca 3 gånger så stor som idag och därför ökar drift- och underhållskostnader
	Påverkan på beläggningsgrad	Inget bidrag	
Övergripande mål: Attraktiv region			

Instruktioner

Bedömning av bidrag till måluppfyllelse

Observera att detta avsnitt inte har samma perspektiv som den samhällsekonomiska analysen. I den samhällsekonomiska analysen relateras effekterna till åtgärdens nuvärde av beräknade nyttor minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska istället göras utifrån en absolut skala.

Bedömningarna av bidrag till måluppfyllelse för varje enskild effekt görs enligt skalan:
- Positivt Bidrag = grönt
- Negativt Bidrag = rött
- Inget bidrag = ofärgat
- Ej bedömt = grått

Till exempel skiljer sig "Inget bidrag" från bedömningen "Försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "Inget bidrag" en absolut betydelse.

Pålitligt. *Transparens, förutsägbarhet och samsyn i planeringen och drift av kollektivtrafiken. Bygger på samsverkan mellan länets aktörer.*	Punktlighet/Regularitet samt trafikantinformation vid störningar	Inget bidrag	
	Tillförlitlighet	Ej bedömt	
Sammanhållet och tillväxtskapande. *Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem stödjer integration genom att knyta ihop olika delar av länet. Ett tillväxtskapande kollektivtrafiksystem möjliggör exploatering i kollektivtrafiknära lägen. Den internationella tillgängligheten är också tillväxtskapande.*	Restidskvoter mellan stadskärnor inom samma regionhalva	Inget bidrag	
	Tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning samt rekreation	Inget bidrag	
	Bebyggelsetillskott inom gångavstånd från stomnätet	Inget bidrag	
	Restidskvoter mellan regionala stadskärnor och Arlanda	Inget bidrag	
Jämställdhet, jämlikhet och barn & unga *Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.*	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet). Fokus på kedjeresor och vardagsliv	Positivt bidrag	Resenärsmiljön kommer att vara tryggare och därav mer jämställt, fler vågar åka.
	Jämlikhet - lika påverkansmöjlighet (samråd)	Ej bedömt	
	Jämställdhet - lika påverkansmöjlighet inom projektet	Inget bidrag	Svårt att bedöma i långa projekt (mer än 10år)
	Barn och ungas möjlighet att använda transportsystemet	Inget bidrag	Sundbyberg förblir en stor bytespunkt vilket innebär att såväl orienteringsmöjligheter och trygghet förblir densamma.

Bedömningarna är gjorda av:

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Beskriv eventuella målkonflikter.

Externa mål

Beskriv bedömda externa mål (om utredningen är gjord i samarbete med kommuner eller andra aktörer vars mål ska beaktas).

Åtgärdsnamn: Bytespunkt Sundbyberg
Kontaktperson: Eva Leijon, eva.leijon@sll.se
Skede: Inriktning
Status: Granskad och godkänd

Region Stockholm

Instruktioner

5. Effektmål - målanalys

Effektmål tas fram för att belysa vad just den studerade åtgärden ska bidra till. Det kan vara en delmängd av den övergripande målbilden. Effektmålen kan exempelvis även omfatta centrala instressenters mål. Se Handbok för studier för handledning kring arbete med effektmål. Valda mål, bedömningsparametrar och bedömning dokumenteras i mallen nedan.

Bedömning av bidrag till måluppfyllelse av effektmål

Effektmål - målanalys

Effektmål	Bedömningsparametrar	Bedömning och motivering	
Effektmål 1	*Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal*	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
Effektmål 2	*Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal*	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
Effektmål 3	*Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal*	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
Effektmål 4	*Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal*	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	
Effektmål 5	*Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal*	Ej bedömt	
	Skriv in bedömningsparameter och eventuellt måltal	Ej bedömt	

Bedömningarna är gjorda av:

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Detta blad är skrivskyddat..
Effektmålet är: en attraktiv bytespunkt anpassad till platsens ändrade förutsättningar, både under byggtiden och vid färdigställd byggnation och stadsutveckling. Investeringen ska möjliggöra:
• En tillgänglig bytespunkt mellan de olika trafikslagen. Projektet ska i största möjliga mån uppfylla kravet på att gångavståndet mellan byten av olika kollektivtrafikslag. Utgångspunkten ska vara att gångavståndet är mindre än 200 meter mellan trafikslagen, detta räknas från hållplatsläge längs bort till plattform för spårtrafik.

• Funktionella kollektivtrafikanläggningar och resenärsmiljöer anpassade efter framtida resenärsflöden. Projektet ska uppfylla utrymningskravet att kunna utrymma två fulla tåg på den tid som lagkravet anger.

• För de temporära stationslösningarna ska kollektivtrafikens funktioner minst ersättas med motsvarig befintlig lösning.

Bedömning av bidrag till måluppfyllelse

Observera att detta avsnitt inte har samma perspektiv som den samhällsekonomiska analysen. I den samhällsekonomiska analysen relateras effekterna till åtgärdens nuvärde av beräknade nyttor minus den samhällsekonomiska investeringskostnaden. Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska istället göras utifrån en absolut skala.
Bedömningarna av bidrag till måluppfyllelse för varje enskild effekt görs enligt skalan:
• Positivt Bidrag = grönt
• Negativt Bidrag = rött
• Inget bidrag = ofärgat
• Ej bedömt = grått

Till exempel skiljer sig "Inget bidrag" från bedömningen "Försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "Inget bidrag" en absolut betydelse.

Instruktioner

6 Process, Bilagor & Referenser

Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Ingen kalkyl gjord. Håkan Berell har diskonterat "Intäkter" och "Kostnader" i TEK enligt ASEKs principer.

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2021-08-20; Johanna Cotfas, Resenärsmiljöstrateg, FU-SU och Helene Riddarström, Fastighetsstrateg, FU-SU

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

Inga slutliga bedömningar gjorda

4.1 Kontaktperson SEB:

Eva Leijon, eva.leijon@sll.se

OBS: Namnet som anges här hämtas automatiskt till sidhuvudet.

4.2 SEB-ansvarig:

Eva Leijon, eva.leijon@sll.se

Namn på den som är ansvarig för att ta fram SEB

5. Status:

Granskad och godkänd

Bilagor och referenser

Bilaga 1: *Kostnadsunderlag*

Johanna Cotfas, 2021-11-01. Totalekonomiska konsekvenser

Bilaga 2: *Klimatkalkyl*

Ej angett

Bilaga 3: *Huvudrapport Planeringsbeslut*

Helene Riddarström, 2021-07-02. Huvudrapport Planeringsbeslut Bytespunkt Sundbyberg

Bilaga 4: H*ållbarhetsanalys*

Helene Riddarström, 2021-06-21. Hållbarhetsanalys Bytespunkt Sundbyberg

Bilaga 5: *Ange typ av bilaga*

Ej angett

Bilaga 6: *Ange typ av bilaga*

Ej angett

Bilaga 7: *Ange typ av bilaga*

Ej angett

Bilaga 8: *Ange typ av bilaga*

Ej angett

Bilaga 9: *Ange typ av bilaga*

Ej angett

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ej angett

Referens 2: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 3: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 4: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 5: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 6: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 7: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 8: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 9: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Referens 10: *Ange dokumenttyp*

Ej angett

Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering

Data

Rubrik

Trafikförvaltningen - Samlad effektbedömning

Prisnivå (År)
2021-06

Upprättad_av_datum

Ej angett
Ansvarig person/Ange datum 20ÅÅ-MM-DD

Godkand_av_datum

Ej angett
Ansvarig person/Datum 20ÅÅ-MM-DD

Sidhuvud

Sidhuvud

Ärendenummer

Ej angett
Ange ärendenummer och objektnummer här
Exempel: TRV 2012/29166; VSK999

Kontaktperson

Ej angett
Ange namn på kontaktperson, telefonnummer, epost
Exempel: Anna Andersson, 010-123 99 99, anna.andersson@sll.se

Status

Ej granskad
Granskad och godkänd

Sidhuvud

1. Beskrivning av åtgärden

1. Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn

Ej angett
Ange åtgärdsnamnet här

Trafikslag

Ej angett
Buss
Lokalbana
Tunnelbana
Pendeltåg
Blandat kollektivtrafik
Gång och cykel
Övrigt

Skede

Ej angett
Åtgärdsval
Inriktning
Planering
Genomförande
Annat: ange skede/fas här

Senaste rev datum

Ej angett
ååmmdd

Prisnivå_åtgärdskostnad

Ej angett
åååå-mm

Åtgärdskostnad_beräkningsmetod

Ej angett
Osäkerhetsanalys enl succesivprincipen
Grov kostnadsindikation (GKI)

Standardavvikelse

Ej angett
+/- XX,X (mnkr)

1. Beskrivning av åtgärden

2. Samhällsekonomisk analys

Diskonteringsår

Ej angett
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
Annat: Ange diskonteringsår här

Prognosår_kalkylförutsättningar

Ej angett
Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

Annat: Ange prognosår här

Byggtid

Ej angett
Ej relevant
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
Annat: Ange annan byggtid här

Öppningsår

Ej angett
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
Annat: Ange annat öppningssår här

Kalkylperiod

Ej angett
Ej relevant
15
20
40
60
Annan: Ange antal år här

ASEK_version

Ej angett
ASEK 6.1
Annan: Ange vilken ASEK-version som använts här

Tidsperiod_trafiktillväxt

Ej angett
Ej relevant
Ange trafiktillväxten här

Trafikslag_trafiktillväxt

Trafiktillväxttal kollektivtrafik 2014-2030
Trafiktillväxttal kollektivtrafik 2030-2050
Trafiktillväxttal annat

Prisnivå_medel

Ej angett
2014-medel
2015-medel
2016-medel
2017-medel
2018-medel
2019-medel
2020-medel
Annat: Ange annan prisnivå här

Kalkyldatum

Ej angett
Ej relevant
Ange kalkyldatum

Effektbedömning

Ej bedömt

Positivt
Negativt
Försumbart

Nuvärde_detalj

Ej beräknat
Ange nuvärdet här

Bedömning_ord

Ej angett
Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Ej relevant
Beskriv den bedömda effekten i ord här, ange också relevanta kunskapsbrister

Ej_prissatta_sammanvägd_effektbedömning

Ej bedömt
Positivt
Negativt
Försumbart

Bedömts_av

Ej angett
Ej relevant
Upprättaren
Expertgrupp
Annan: Ange annan bedömare här

Möjlig_maximal_sammanvägd_samhällsekonomisk_lönsamhet

Ej bedömt
Lönsam
Lönsam - ***endast*** bedömd
Osäker lönsamhet
Osäker lönsamhet - ***endast*** bedömd
Olönsam
Olönsam - ***endast*** bedömd
Bedömning ej möjlig

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Ej bedömt
Neutralt
Ange område:
Kunskap saknas

Ej bedömt
Neutralt
Ange område:
Kunskap saknas

Ej bedömt
Ange område:
Neutralt

Ej bedömt
Neutralt
Ange område:
Kunskap saknas

Ej bedömt
Neutralt
Ange område:
Kunskap saknas

Ej bedömt
Neutralt
Ange område:
Kunskap saknas

Ålder

Ej bedömt
Barn: <18 år
Vuxna: 18-65 år
Äldre: >65 år
Neutralt
Ej relvant
Kunskap saknas

3. Fördelningsanalys

Åtgärdsspecifik_fördelningsaspekt

Ej bedömt
Neutralt
Annan: Ange åtgärdsspecifik fördelningsaspekt här
Ej relevant

Fördelningsanalys_kommentar

Ej angett
Motivera bedömningen här

4. Målanalys

4. Målanalys

Bidrag_till_måluppfyllelse

Ej bedömt
Positivt bidrag
Negativt bidrag
Inget bidrag

4. Målanalys

Sammanfattning

Sammanfattning

Nuläge_och_brister

Nuläge och brister: Ej angett
Nuläge och brister: Beskriv kort nuläge och brister här

Åtgärdens_syfte_sammanfattning

Åtgärdens syfte: Ej angett
Åtgärdens syfte: Beskriv kort syftet här

Förslag_till_åtgärd_sammanfattning

Ej angett
Beskriv kort åtgärden och hur den löser problemet här

Mest_relevanta_effekten

Ej angett
Här anges den mest relevanta effekten som åtgärden resulterar i

Kortfattad_bedömning_och_beskrivning

Ej angett
Ej relevant
Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Ange en kortfattad bedömning och beskrivning här

Bidrag_sammanfattning

Ej bedömt
Positivt
Negativt
Positivt&Negativt
Inget bidrag

Eventuella_målkonflikter_sammanfattning

Ej angett
Beskriv kort eventuella målkonflikter här

Sammanfattning

Digram mm.

Diagram mm.

2.1.2.3 Diagram fördelning av diskonterade nyttor och kostnader

Resenärer	0
Godstransporter	147,8
Persontransportföretag	0
Trafiksäkerhet	0
Klimat	0
Hälsa	-145
Landskap	
Övriga ext. effekter	0

Budgeteffekter	#REFERENS!
Kostnader i JA	#REFERENS!
Kostn. under livslängd	#REFERENS!
Tot nuvärde exkl inv-kostn	#REFERENS!
Samh.ekon. inv-kostnad	#REFERENS!

Diagram mm.

Bilagor_Referenser

Ej angett
Bilaga X
Referens X

Kontaktperson

Ej angett
Ange namn på kontaktperson, telefonnummer, epost
Exempel: Anna Andersson, 010-123 99 99, anna.andersson@sll.se

ProcessenKalkyl

Ingen kalkyl gjord
Datum; Namn och kompetens, organistation

ProcessenBedömning

Inga preliminära bedömningar gjorda
Datum; Namn och kompetens; Namn och kompetens; Namn och kompetens; osv

ProcessenBedömning

Inga slutliga bedömningar gjorda
Datum; Namn och kompetens; Namn och kompetens; Namn och kompetens; osv

Skickad

Ej skickad till granskning
Datum

Skickad_av

Ej skickad till granskning
Namn, telefon eller e-postadress

Granskat

Ej granskad
Datum; Namn och kompetens

Godkänd

Ej godkänd
Datum; Namn och kompetens

Status_flik5

Ej granskad
Granskad och godkänd

Bilaga_kostnadsunderlag

Ej angett
Upprättare, datum. Titel på kostnadsunderlag
Ej upprättat

Bilaga_klimatkalkyl

Ej angett
Upprättare, datum. Titel på klimatkalkyl
Ej upprättat

Bilaga_allmän

Ej angett
Upprättare, datum. Titel på bilaga

Referens_MKB

Ej angett
Upprättare, datum. Titel på MKB
Ej upprättat

Referens_allmän

Ej angett
Upprättare, datum. Titel på referens

Versionshantering

Versionsnummer	Datum	Namn, Företag	Beskrivning av ändring
1.0	2019-04-11	Sesselìa Àrnadòttir	Utarbetat den första versionen av SEB för trafikförvaltningen. Förankring SUBG genomförd.
1.1	maj-19	Gabriella Nilsson	Bearbetning av text i fliken "Information om SEB": anpassning av text med fokus på projektledare och ytterligare justering för trafikförvaltningens behov.
1.2	2019-06-10	Gabriella Nilsson	Bearbetning av text i fliken "Information om SEB": anpassning av text med fokus på projektledare och ytterligare justering för trafikförvaltningens behov.
1.3	2019-06-28	Gabriella Nilsson	Justerat text i flik "Information om SEB".
1.4	2019-07-12	Gabriella Nilsson	Layout