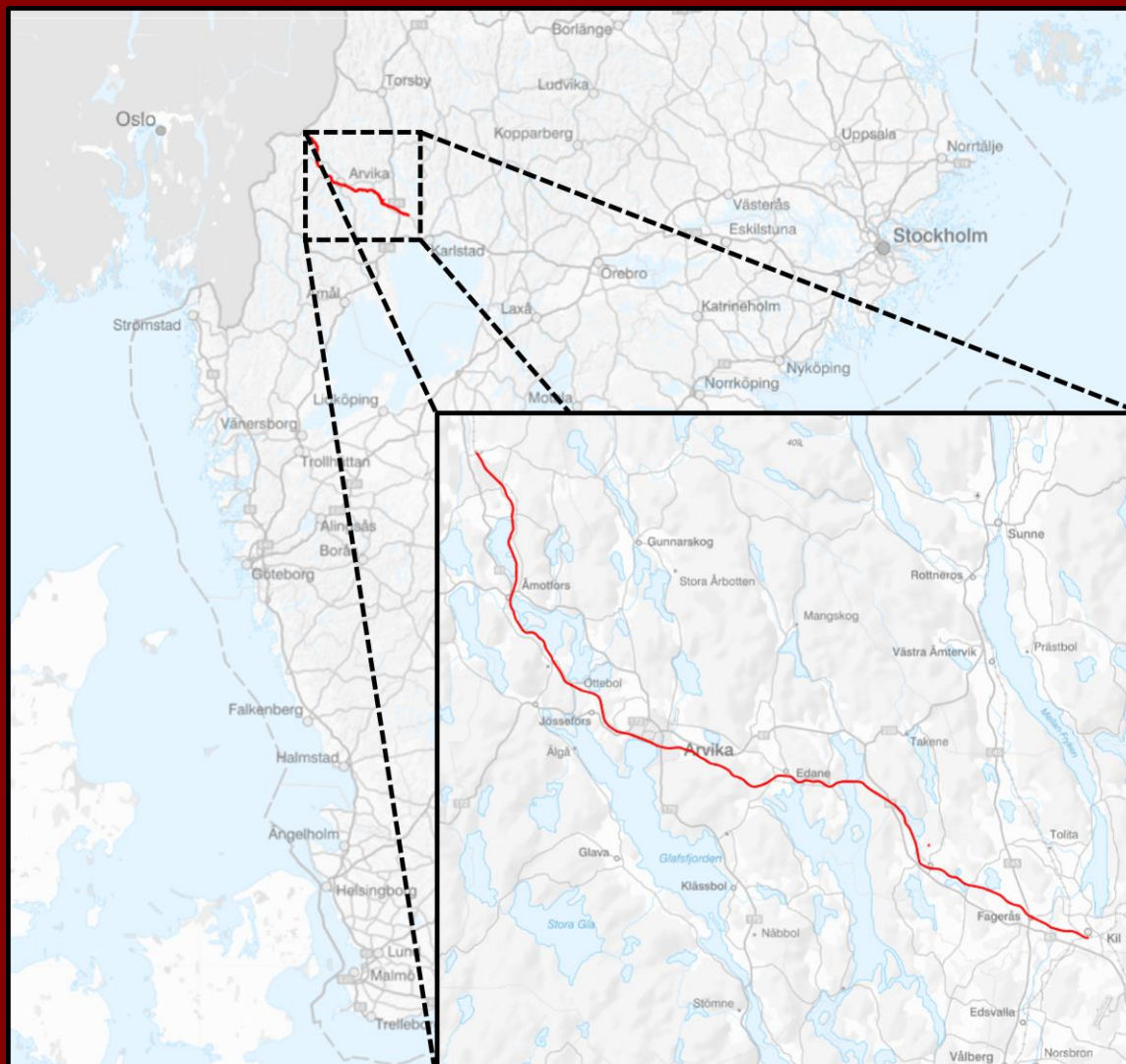


Samlad effektbedömning

Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår, JVA2217



Objektnummer: JVA2217, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Thorén Yvonne, PLmru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-18

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Thorén Yvonne, PLmru

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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

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

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

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

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

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

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

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Värmland län och berör Kil, Arvika och Eda kommun.

Nuläge och brister

Järnvägssträckan mellan Kil och Charlottenberg är idag huvudsakligen enkelspårig. Det finns mötesstationer, men mötesstationerna är få och glest lokaliserade. Sträckan är hårt trafikerad vilket medför längre restider och mer störningar än vad som är önskvärt. Efterfrågan kan inte tillmötesgå för varken persontrafik eller godstrafik.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär utbyggnad av fyra mötesstationer mellan Kil-Charlottenberg för långa godståg. Tre av mötesstationerna ligger på sträckan Kil-Arvika; Gönäs (1050 m byggs som del av kurvrätning), Brunsberg östra (850 m i befintlig sträckning) och Myrom (1280 m byggs som del av kurvrätning). Den fjärde mötesstationen ligger på sträckan Arvika-Charlottenberg; Ottebol (1050 m i befintlig sträckning).

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att öka järnvägsnätets kapacitet och robusthet för att stärka konkurrenskraft och attraktivitet för järnvägstransporter samt medverka till en restid under tre timmar Stockholm-Oslo.

Investeringskostnad

Kostnaden är 818 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	774 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,86
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

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

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar resande och transport på järnväg. Åtgärden har störst nytta i närregionen men gynnar även interregionalt och internationellt resande och godstransporter.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och kapacitet men påverkar samtidigt naturmiljön negativt.

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

Planeringsläge

Denna samlad effektbedömning har tagits fram som beslutsunderlag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037 där objektet utgör ny kandidat. Samlad effektbedömning har tidigare tagits fram för åtgärden under 2021. Åtgärderna ingår i JVA2229 Värmlandsbanan, Kristinehamn-Charlottenberg, dubbelspår och mötesstationer. Fördjupad utredning Värmlandsbanan dubbelspår Kristinehamn-riksgränsen Del av bristanalysen Stockholm-riksgränsen-Oslo genomfördes 2019-2021.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Förseningar minskar på grund av ökad kapacitet.	-7,3 ktim/år	130
Åktid	Minskad åktid på grund av ökad kapacitet.	-162 ktim/år	868

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Förbättrad kapacitet gör att förseningstid minskar.	0,20 mnkr/år	4,7
Transportkostnad	Längre godståg, upp till 750 m, kan trafikera sträckan, vilket ger billigare godstransporter på järnväg.		Förbättring
Transportkostnader	Transportkostnaderna minskar eftersom operativa tidsberoende kostnader (som kostnaden för lokförare/minut och vagnar/minut) minskar när transporttiden minskar.	3,4 mnkr/år	80
Transporttid	Minskad transporttid för transportköparna till följd av förbättrad kapacitet.	1,1 mnkr/år	27

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökat resande leder till tyngre/längre tåg, och därmed ökade banavgifter för persontransportföretagen, vilket ger ökade intäkter för staten.	-0,20 mnkr/år	-5,1
Biljettintäkter	Ökat resande ger ökade biljettintäkter.	26 mnkr/år	653
Fordonskostnader persontåg	Minskad åktid leder till minskade fordonskostnader.	3,0 mnkr/år	109
Moms på biljettintäkter	Om biljettintäkterna ökar, ökar också moms-utgifterna.	-1,5 mnkr/år	-37
Omkostnader	Ökat resande ger ökade omkostnader.	-1,2 mnkr/år	-29

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Överflyttning från väg till järnväg leder till en total trafiksäkerhetsvinst.	1,3 mnkr/år	34

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Överflyttning från väg till järnväg ger minskad mängd avgaspartiklar.	0 ton/år	0,90
Buller	Överflyttning från väg till järnväg ger minskad mängd vägbuller.	0,50 mnkr/år	14
Kväveoxider	Överflyttning från vägtrafik till järnvägstrafik ger minskade utsläpp av kväveoxider.	-0,70 ton/år	0,68

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Överflyttning från väg till järnväg ger minskade slitagepartiklar från bil/lastbil.	-1,2 ton/år	21

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Vid Ottebol och Brunsberg finns möjliga fornlämningar som skulle kunna påverkas av åtgärden.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Inget av mötesspåren påverkar något område med skyddad natur. Mötesspåret i Gönäs går i och med den nya dragningen över en mosse/våtmark. Mötesspåren i Myrom och Ottebol korsar båda mindre ej namngivna vattendrag. Arbeten i anslutning till yt- och grundvattenförekomster kan till exempel orsaka grumling, spridning av föroreningar, störning av känsliga arters livsmiljöer/lokaler vilket påverkar vattenförekomsternas statusklassning.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Överflyttning från väg till elektrifierad järnväg medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-4,59
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-952,67
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-7,17
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	14,34

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

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

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-1,31
Prognosår (kton)	-0,27
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-13,99

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	44,00
---	-------

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

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

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	40366	59
Reinvestering per år	127	0,39
Drift och underhåll per år	5,6	0,31

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

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

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

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet ger minskade förseningar och förkortad åktid.	998 mnkr	1,11

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Transporttid, transportkostnader och förseningstid minskar till följd av ökad kapacitet.	112 mnkr	> 0,12
Längre godståg, upp till 750 m, kan trafikera sträckan, vilket ger billigare godstransporter på järnväg.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Biljettintäkter ökar och fordonskostnader minskar samtidigt som banavgifter, momsavgifter och omkostnader ökar, detta på grund av att den ökade kapaciteten leder till kortare restider vilket ger ökat resande.	690 mnkr	0,77

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Överflyttning från väg till järnväg leder till en total trafiksäkerhetsvinst.	34 mnkr	
		0,04

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Överflyttning från väg till järnväg ger en sammanvägd förbättring avseende beräknade effekter.	37 mnkr	0,04
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Ny mark tas i anspråk av utbyggnaden och en våtmark skulle kunna påverkas negativt av banvallens konstruktion. Vid Ottebol och Brunsberg finns möjliga fornlämningar som skulle kunna påverkas av åtgärden.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Minskade skatteintäkter från vägtrafik ger en sammantaget negativ effekt.	-23 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-175 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	1673 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	730 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	121 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	47 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	899 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	774 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,86
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen och samtliga känslighetsanalyser visar på en positiv NNK och att åtgärden är robust lönsam. Sammanvägt bedöms de ej beräknade effekterna vara försumbara i förhållande till åtgärdens utgifter och därför inte påverka lönsamhetsbedömningen.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Metoden som använts för kapacitetsberäkning och samhällsekonomiska effekter är väl beprövad och anses vara tillförlitlig. Den anses ge en robust och relevant analys av förutsättningarna.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden riskerar att påverka vattenkvalitet och kommer att påverka ny mark i ny sträckning vilket är negativt ur naturmiljösynpunkt. Längre godståg kan trafikera sträckan.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärderna som presenteras i denna samlad effektbedömning ingår i Värmlandsbanan, Kristinehamn-Charlottenberg, dubbelspår och mötesstationer. Nyttan för detta system presenteras ovan. En mötesstation i Brunnsberg ingår i LTS; TEN-T stomnät gods, framkomlighet för 750 m långa godståg, JTR18041. Om denna byggs minskar nyttan av en mötesstation i Brunnsberg östra. Andra exempel på åtgärder som skulle kunna påverka objektets lönsamhet är planerade samt föreslagna åtgärder på väg 61. Åtgärden som kan öka objektets nytta är planerade och föreslagna kapacitets åtgärder på Värmlandsbanan.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar resande och transport på järnväg. Åtgärden har störst nytta i närregionen men gynnar även interregionalt och internationellt resande och godstransporter.

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

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärden ger högre kapacitet och bättre restid på järnvägssträckan vilket ger en överflyttning till kollektivt resande. Vid ökat kollektivt resande ökar även gång-/cykeltrafik eftersom dessa färdmedel väljs i högre utsträckning för att ta sig till och från tågstation.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden ger högre kapacitet och bättre restid på järnvägssträckan vilket ökar näringslivets tillgänglighet genom kortare transporttid och förbättrad framkomlighet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte påverka funktionshindrades tillgänglighet.

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

Åtgärden bedöms inte påverka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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

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

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

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

Överflyttning från väg till järnväg bidrar till minskat antal döda och allvarligt skadade eftersom järnväg statistiskt sett är ett mer trafiksäkert transportmedel.

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

Ökad anläggningsmassa leder till ökad energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Samtidigt skapar åtgärden överflyttningspotential från väg till järnväg. Då personbil och lastbil är mer energiintensiva trafikslag än järnväg skulle en överflyttning ge ett positivt bidrag.

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

Luftkvalitet

Överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg ger minskad mängd luftföroreningar.

Buller och vibrationer

Utbyggnaden sker i befintlig sträckning och ny sträckning går främst genom skogsbruksmark varför den inte bedöms där medföra någon större förändring från dagsläget för vibrationer eller buller.

Inlösning av fyra fastigheter i Myrom har bedömts behövas i detta skede.

Landskap

Utbyggnaden sker i befintlig sträckning och skogsbruksmark där den inte bedöms göra stor påverkan på landskapsbilden. För biologisk mångfald, växtliv och djurliv blir det främst påverkan där utbyggnaden sker i ny dragning för mötesspårarna i Gösnäs och Myrom. Positiv påverkan kan dock komma om eventuella invasiva arter saneras och viss negativ påverkan för att barriären förstärks/hamnar i ny sträckning. Två av mötesspårarna passerar små vattendrag och ett korsar en våtmark. Vid passage av ytvattendrag behöver hänsyn tas så att inte vandringshinder i vatten uppstår, beroende på utformning så kan detta innebära både förbättring och försämring jämfört med nuläget. För våtmarken är det viktigt att vattengenomströmningen bevaras. Inga kända forn- eller kulturlämningar påverkas.

Vatten

Arbeten i anslutning till yt- och grundvattenförekomster kan till exempel orsaka grumling, spridning av föroreningar, störning av känsliga arters livsmiljöer/lokaler vilket påverkar vattenförekomsternas statusklassning. Nytt mötesspår i Ottebol och Myrom korsar mindre vattendrag. Nytt mötesspår i Myrom korsar våtmark.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och kapacitet men påverkar samtidigt naturmiljön negativt.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	2,00
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,08
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,04894

Objektnummer: JVA2217, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Thorén Yvonne, PLmru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår
Objekt-id	JVA2217
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Värmland
Kommun	Kil, Arvika och Eda
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Järnvägssträckan mellan Kil och Charlottenberg är idag huvudsakligen enkelspårig. Det finns mötesstationer, men mötesstationerna är få och glest lokaliserade. Sträckan är hårt trafikerad vilket medför längre restider och mer störningar än vad som är önskvärt. Efterfrågan kan inte tillmötesgå för varken persontrafik eller godstrafik.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	82,6
Banstandard	Enkelspår
Bantrafik	Prognos 2045: Kil-Charlottenberg 44 persontåg, 33 godståg.
Banflöde	Prognos 2045: Väster om Kil 1,6 miljoner.

Beskrivning av åtgärden

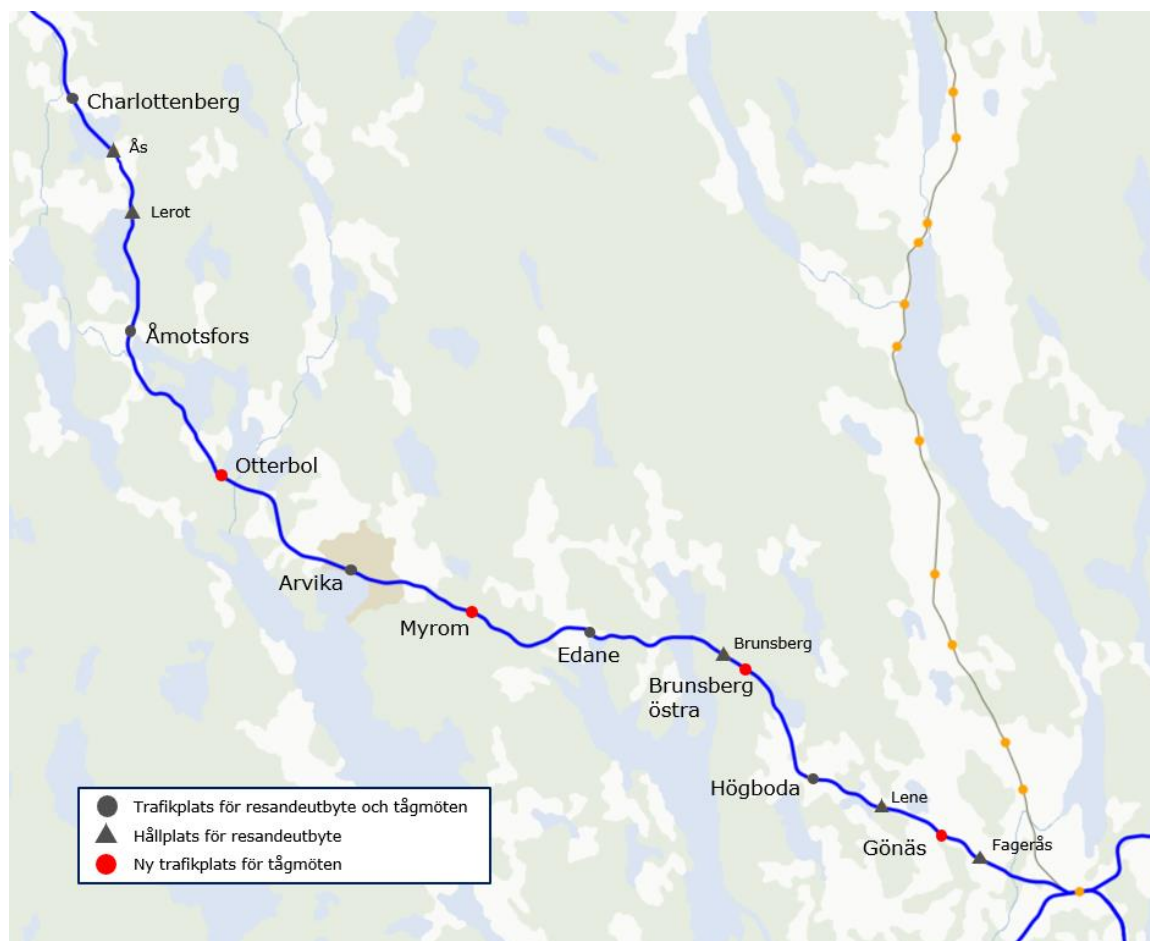
Åtgärden innebär utbyggnad av fyra mötesstationer mellan Kil-Charlottenberg för långa godståg. Tre av mötesstationerna ligger på sträckan Kil-Arvika; Gönäs (1050 m byggs som del av kurvrätning), Brunsberg östra (850 m i befintlig sträckning) och Myrom (1280 m byggs som del av kurvrätning). Den fjärde mötesstationen ligger på sträckan Arvika-Charlottenberg; Ottebol (1050 m i befintlig sträckning).

Gönäs ligger mellan Fagerås och Lene. Brunsberg östra ligger mellan Högboda och Brunsbergs hållplats. Myrom ligger mellan Edane och Arvika. Ottebol ligger mellan Arvika och Åmotfors.

Mötesstationer Kil-Riksgränsen



Illustrationen visar de fyra mötesstationerna utritade på kartor.



Lokalisering för mötesstationer mellan Kil-Charlottenberg; Gönäs, Brunsberg östra, Myrom och Ottebol.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	82,6
Banstandard	Enkelspår med mötesstationer
Bantrafik	Prognos 2045: Kil-Charlottenberg 44 persontåg, 33 godståg.
Banflöde	Prognos 2045: Väster om Kil 1,6 miljoner.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att öka järnvägsnätets kapacitet och robusthet för att stärka konkurrenskraft och attraktivitet för järnvägstransporter samt medverka till en restid under tre timmar Stockholm-Oslo.

Specifikt innebär mötesspårerna på sträckan Kil-Charlottenberg förbättrad punktlighet, kortare restid, tätare persontågstrafik samt kapacitet för fler och längre godståg.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-03-31	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	818	246	818	246

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	730

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Överflyttning av gods/resenärer från väg till järnväg ger ökade trafikberoende underhållskostnader för järnvägen.	-22
Underhållskostnad trafikberoende väg	Åtgärden leder till förbättringar som ökar järnvägens konkurrenskraft och bidrar till en överflyttning från väg vilket innebär minskad vägtrafik och därmed minskade underhållskostnader för väg.	32
Underhållskostnad trafikoberoende	Ökad anläggningsmassa och trafik på järnvägen ger ökan behov av underhåll.	-58

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Åtgärden medför större anläggningsmassa, vilket ger högre reinvesteringskostnader.	-6,9
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	-114

Planeringsläge

Denna samlad effektbedömning har tagits fram som beslutsunderlag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037 där objektet utgör ny kandidat. Samlad effektbedömning har tidigare tagits fram för åtgärden under 2021. Åtgärderna ingår i JVA2229 Värmlandsbanan, Kristinehamn-Charlottenberg, dubbelspår och mötesstationer. Fördjupad utredning Värmlandsbanan dubbelspår Kristinehamn-riksgränsen Del av bristanalysen Stockholm-riksgränsen-Oslo genomfördes 2019-2021.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-05-02

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

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
730 mnkr	169 mnkr	1673 mnkr	774 mnkr	0,86

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	1022	169	1614	423	0,36
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	730	170	1977	1076	1,20
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	730	170	1370	470	0,52
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	730	169	1695	796	0,89
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	730	169	1681	782	0,87
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	730	169	1664	765	0,85
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	730	169	1690	791	0,88
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	730	169	1684	785	0,87
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	730	169	1662	762	0,85

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i	-1020	-0,28
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärderna som presenteras i denna samlad effektbedömning ingår i Värmlandsbanan, Kristinehamn-Charlottenberg, dubbelspår och mötesstationer. Nyttan för detta system presenteras ovan. En mötesstation i Brunnsberg ingår i LTS; TEN-T stomnät gods, framkomlighet för 750 m långa

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

godståg, JTR1804l. Om denna byggs minskar nyttan av en mötesstation i Brunsberg östra. Andra exempel på åtgärder som skulle kunna påverka objektets lönsamhet är planerade samt föreslagna åtgärder på väg 61. Åtgärden som kan öka objektets nytta är planerade och föreslagna kapacitets åtgärder på Värmlandsbanan.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1a	SEK-importkälla
Referens 1b	Arbets-PM
Referens 1c	Beräkning av kostnad för signalobjekt
Referens 2a	Grov kostnadsindikation
Referens 2b	Indexomräkning av investeringskostnad
Referens 3	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 1ee4361d-0c8e-4406-891b-8dae2afd4c44

Objektnummer: JVA2217, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Thorén Yvonne, PLmru, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-18
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Thorén Yvonne, PLmru
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning