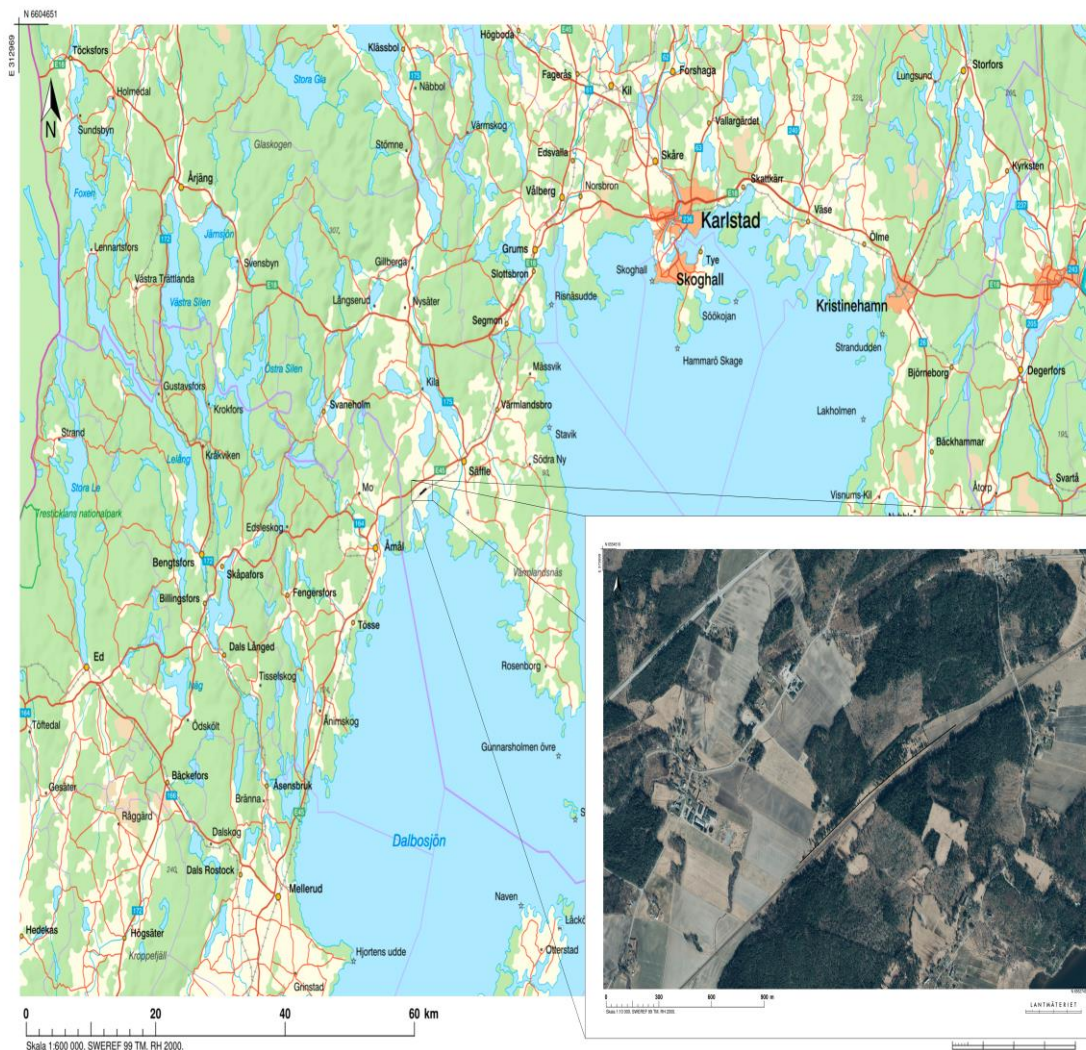


Samlad effektbedömning

Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår, JVA2227



Objektnummer: JVA2227, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv

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 Västra Götaland län och berör Åmål kommun.

Nuläge och brister

Sträckan Kil-Skälebol är enkelspårig och har ett högt kapacitetsutnyttjande, särskilt på den dimensionerande sträckan Säffle-Åmål enligt basprognosen för år 2045. Dessutom finns det för få mötesstationer som kan hantera långa godståg (750 m), vilket är en nödvändig förutsättning för att kunna trafikera banan med långa tåg. För närvarande trafikeras inte banan med sådana tåg.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsförslaget är att anlägga en mötesstation för upp till 750 m långa godståg och placera den i höjd med mellanblockssignalen mellan Säffle och Åmål.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att öka kapaciteten på Norge-Vänerbanan samt att öka robustheten och återställningsförmågan.

Investeringskostnad

Kostnaden är 101 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	49 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,36
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	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

Öka kapacitet samt robusthet och återställningsförmåga förväntas medföra att fler resenärer väljer kollektivtrafiken och att tillgängligheten inom arbetsmarknadsregionen ökar. Näringslivet får förbättrade möjligheter främst för export.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan i form av ökad tillgänglighet och tillförlitlighet men påverkar samtidigt energianvändning i byggskedet negativt samt leder till negativa effekter på landskapet.

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 ny kandidat till nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037. Den samlad effektbedömningen bygger på tidigare samlad effektbedömning som togs fram i och med nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Kapaciteten förbättras på grund av nytt mötesspår. Därigenom minskar förseningarna.	-1,2 ktim/år	19
Åktid	Minskad åktid till följd av förbättrad kapacitet.	-20 ktim/år	102

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Kapaciteten förbättras på grund av bättre mötesmöjligheter vilket minskar risken för störningar och förseningar.	0 mnkr/år	0,57
Transportkostnader	Förbättrade möjligheter för godstransporter genom ökad kapacitet leder till lägre transportkostnader.	0,60 mnkr/år	15
Transporttid	Minskad transporttid till följd av ökad kapacitet.	0,10 mnkr/år	3,2

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökad trafik ger ökade banavgifter.	0 mnkr/år	-1,1
Biljettintäkter	Ökat resande ger ökade biljettintäkter.	2,7 mnkr/år	69

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Fordonskostnader persontåg	Minskad restid leder till minskade fordonskostnader.	0,20 mnkr/år	6,5
Moms på biljettintäkter	Ökade kostnader för moms till följd av ökade biljettintäkter.	-0,20 mnkr/år	-3,9
Omkostnader	Ökad trafik ger ökade omkostnader.	-0,10 mnkr/år	-2,4

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Överflyttning från väg till järnväg leder till en total trafiksäkerhetsvinst.	0,20 mnkr/år	4,4

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Överflyttning från väg till järnväg ger minskade utsläpp.	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Överflyttning från väg till järnväg ger minskad mängd avgaspartiklar.	0 ton/år	0,13
Buller	Överflyttning från väg till järnväg ger minskat buller.	0,10 mnkr/år	1,8
Kväveoxider	Överflyttning från väg till järnväg ger minskat utsläpp av kväveoxider.	-0,10 ton/år	0,09
Slitagepartiklar	Överflyttning från väg till järnväg ger minskad mängd slitagepartiklar	-0,10 ton/år	2,6

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Inga kända forn- och kulturlämningar finns i direkt anslutning till den förslagna åtgärden. Däremot finns Kända fornlämningar norr om järnvägen vid Avelsäter och möjliga fornlämningar söder om järnvägen i Hallanda. I förhållande till åtgärdens kostnad bedöms risken för påverkan idag okända forn- och kulturlämningar som försumbar.		Försumbart
Intrång - människor	Den föreslagna åtgärden ligger inom ett av länsstyrelsens riksintressen för rörligt friluftsliv. Då dagen järnväg redan utgör en barriär i landskapet bedöms åtgärdens påverkan som marginell och i förhållande till åtgärdens kostnad som försumbar.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Förslaget är placerat i en kort dalsänka mellan två blandskogspartier med i ett i övrigt öppet jordbrukslandskap. Den olikåldriga produktionsskogen och distinkta brynzoner mot åkermark indikerar på att området hyser vilt. Belysning av mötesstationen blir ett nytt inslag som kan öka järnvägens negativa påverka på viltet. I förhållande till åtgärdens kostnad bedöms påverkan som försumbar.		Försumbart

Klimat

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-0,53
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-121,57
Energianvändning (kwh/prognosår)	beräkning tas ev. fram
Godsflöde (tonkm/prognosår)	beräkning tas ev. fram
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-0,85
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	1,69

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

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

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,16
Prognosår (kton)	-0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-1,90

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	6,04
---	------

* 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	1584	6,0
Reinvestering per år	16	0,05
Drift och underhåll per år	0,77	0,04

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

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

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

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden ger bättre kapacitet som leder till minskad förseningstid och åktid.	121 mnkr	0,88

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden leder till förbättringar för godstransporter när bankapaciteten förbättras.	18 mnkr	0,13

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad trafik och resande ger stora ökade biljettintäkter.	68 mnkr	0,50

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Överflyttning från väg till järnväg leder till en total trafiksäkerhetsvinst.	4,4 mnkr	0,03

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Överflyttning från väg till järnväg ger minskat buller och minskade utsläpp.	4,6 mnkr	0,03
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden bedöms leda till en försumbar påverkan på natur- och kulturmiljö i form av marginell förändring av landskapsbilden samt ökad störning för vilt i form av belysning.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Den största effekten kommer från överflyttning från väg till järnväg som ger minskade intäkter från skatter för vägtrafik. Därtill ger mer trafik ökade intäkter genom banavgifter och moms på biljettintäkter.	-2,9 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-27 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	187 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	91 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	36 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	11 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	138 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	49 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,36
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Av de totala effekterna står nyttorna för resenärer och för persontrafikföretagen för merparten. Nyttan för godskunder är förhållandevis liten. Fördelningen av nyttor/effekter ligger väl i linje med syftet med investeringen. Genom bättre mötesmöjligheter frigörs kapacitet på spåren, och på så sätt uppnår investeringen sitt mål att förbättra effektiviteten och kapaciteten för både person- och godstrafik. Då de ej värderade effekterna sammanvägts som försumbara bedöms som samhällsekonomiskt lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Metoden är i grunden bra då en standardmetod för beräkning av mötesspår har använts. Däremot antas att fler mötesstationer alltid är bättre om gångtiden minskar. I praktiken beror nyttan på hur ofta stationen används, vilket kan leda till placeringar som inte optimerar den faktiska nyttan.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden bedöms leda till en marginell påverkan på natur- och kulturmiljö i form av en mindre förändring av landskapsbilden samt ökad störning för vilt i form av belysning. Då åtgärden är i ett område där infrastrukturen redan stör bedöms effekten som försumbar i förhållande till dess kostnad.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

De beräknade nyttorna i denna analys är inte beroende av andra infrastruktursatsningar. Dock är mötesspåret en del av ett åtgärdspaket för att möjliggöra 750 m långa godståg på stråket Skälebol – Kil – Storvik. Nyttan av detta system presenteras ovan. Objektnummer för åtgärdspaketet är JTR1804k.

3 Fördelningsanalys

Öka kapacitet samt robusthet och återställningsförmåga förväntas medföra att fler resenärer väljer kollektivtrafiken och att tillgängligheten inom arbetsmarknadsregionen ökar. Näringslivet får förbättrade möjligheter främst för export.

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

Ökad kapacitet samt robusthet och återställningsförmåga på järnväg möjliggör både ökad tillgänglighet och tillförlitlighet. Detta förbättrar förutsättningarna att välja kollektivtrafiken som färdmedel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ökad kapacitet och lägre transporttider. Då Norge-/Vänerbanan är en del av stråket Väster om Väneren finns en potential för mer gods i detta järnvägsstråk.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen påverkan.

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

Ingen påverkan.

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.

Åtgärden förväntas leda till en överflyttning från väg till järnväg vilket ger en positiv påverkan på den totala trafiksäkerhet då detta 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 innebär ökad energianvändning vid byggande, drift och underhåll.

Överflyttning från väg till järnväg bidrar samtidigt till minskade utsläpp vilket kan minska den negativa effekten.

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

Luftkvalitet

Överflyttning från väg till järnväg bidrar till bättre luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Överflyttning från väg till järnväg bidrar till minskat buller.

Landskap

Åtgärden bedöms leda en mindre förändring av landskapsbilden i ett riksintresse för rörligt friluftsliv samt ökad störning för vilt i form av belysning i ett område där infrastrukturen redan stör.

Vatten

I detta skede bedöms åtgärden inte ha någon påverkan på vattenkvalitet.

Material och kemiska produkter

I detta skede bedöms åtgärden inte ha någon påverkan på material och kemiska produkter.

Förorenade områden och masshantering

I detta skede bedöms åtgärden inte ha någon påverkan på förorenade områden och masshantering.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan i form av ökad tillgänglighet och tillförlitlighet men påverkar samtidigt energianvändning i byggskedet negativt samt leder till negativa effekter på landskapet.

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)	1,51
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,06
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,04382

Objektnummer: JVA2227, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår
Objekt-id	JVA2227
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Åmål
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Sträckan Kil-Skälebol är enkelspårig och har ett högt kapacitetsutnyttjande, särskilt på den dimensionerande sträckan Säffle-Åmål enligt basprognosen för år 2045. Dessutom finns det för få mötesstationer som kan hantera långa godståg (750 m), vilket är en nödvändig förutsättning för att kunna trafikera banan med långa tåg. För närvarande trafikeras inte banan med sådana tåg.

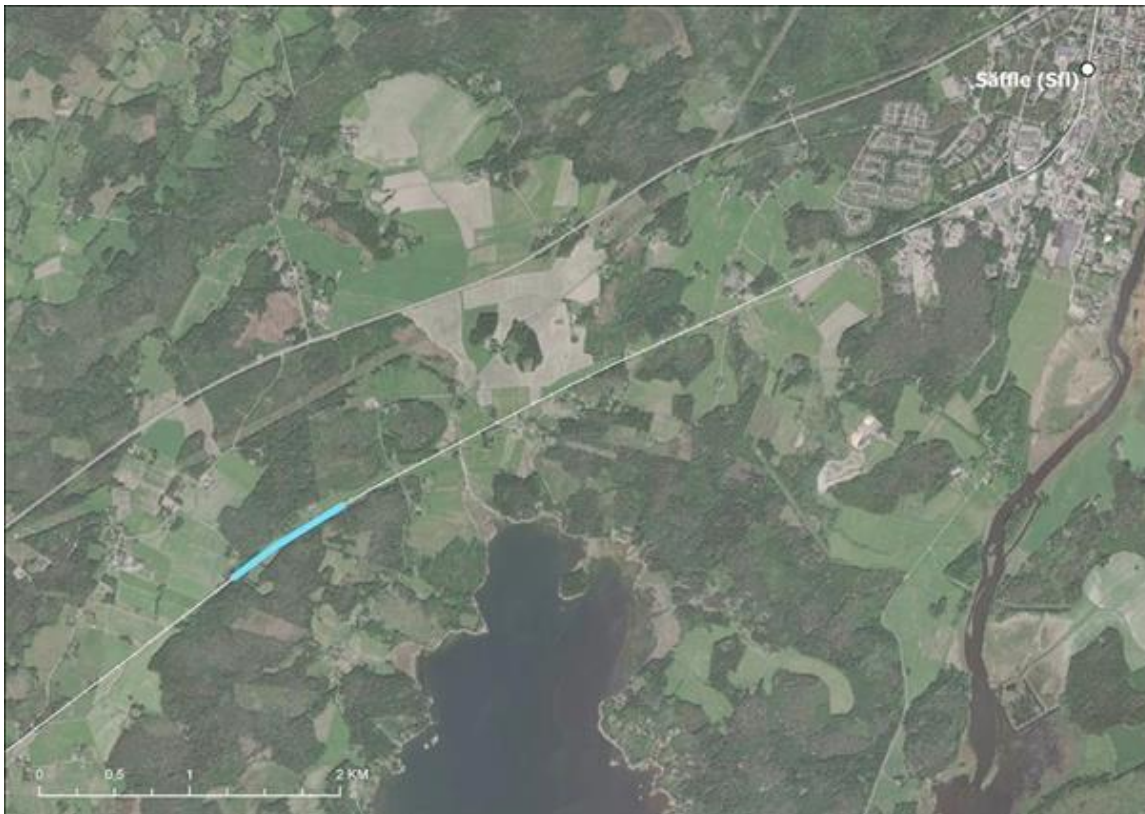
Norge/Vänerbanan är en viktig del av järnvägen som kopplar ihop Skandinavien med resten av Europa, och spelar en central roll för både person- och godstrafik mellan Göteborg, Karlstad och Oslo.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	1,1 km
Banstandard	STH 200 Stax 22,5
Bantrafik	2045: 32 persontåg/dygn, 30 godståg/dygn. (avser sträckan Köpmannebro-Ånmiskog)
Banflöde	Persontrafik: 1,046 miljoner resor/år. Godstrafik: 3,7 miljoner nton/år. (avser sträckan Köpmannebro-Ånmiskog).

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsförslaget är att anlägga en mötesstation för upp till 750 m långa godståg och placera den i höjd med mellanblockssignalen mellan Säfte och Åmål.



Ungefärlig placering av det nya mötesspåret



Vy norrut mot lämpligt läge för ett nytt mötesspår (vid borte skogsbrynet till höger)

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	1,1
Banstandard	STH 200 Stax 22,5
Bantrafik	2045: 32 persontåg/dygn, 30 godståg/dygn. (avser sträckan Köpmannebro-Ånmiskog)
Banflöde	Persontrafik: 1,046 miljoner resor/år. Godstrafik: 3,7 miljoner nton/år. (avser sträckan Köpmannebro-Ånmiskog).

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att öka kapaciteten på Norge-Vänerbanan samt att öka robustheten och återställningsförmågan.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-05	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	101	30	101	30

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	91

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökad trafik ger ökade underhållskostnader.	-3,3
Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskad vägtrafik till följd av överflyttning till järnväg och därmed minskade underhållskostnader.	4,2
Underhållskostnad trafikoberoende	Större anläggningsmassa ger ökade underhållskostnader.	-12

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Ökad anläggningsmassa ger större reinvesteringskostnader.	-6,8
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	-29

Planeringsläge

Denna samlad effektbedömning har tagits fram som ny kandidat till nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037. Den samlad effektbedömningen bygger på tidigare samlad effektbedömning som togs fram i och med nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-09

Namn	Tillväxttal
godstrafik på järnväg period 2045-2065	0,0054
persontrafik på järnväg period t o m 2045	0,01
godstrafik på järnväg period t o m 2045	0,0097
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
91 mnkr	47 mnkr	187 mnkr	49 mnkr	0,36

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	128	47	180	5,4	0,03
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	91	47	223	85	0,62
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	91	47	154	16	0,12
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	91	47	190	53	0,38
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	91	47	188	50	0,36
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	91	47	186	48	0,35
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	91	47	189	52	0,37
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	91	47	188	51	0,37
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	91	47	186	48	0,35

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i	1236	1,3
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: De beräknade nyttorna i denna analys är inte beroende av andra infrastruktursatsningar. Dock är mötesspåret en del av ett åtgärdspaket för att möjliggöra 750 m långa godståg på stråket

Skälebol – Kil – Storvik. Nyttan av detta system presenteras ovan. Objektnummer för åtgärds paketet är JTR1804k.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a.	SEK-importkälla
1b.	Indexomräkning av kostnad
1c.	Beräkning av kostnad för signalobjekt
2a.	Anläggningskostnadskalkyl med särredovisning
2c.	Indexomräkning signalkostnad
3.	Klimatkalkyl
4.	Arbets-PM
5 Samlad effektbedömning	System-ID: 7f3c762c-e009-4d59-89c7-bbc7f71a434f
6 Samlad effektbedömning	c92a831d-d305-4bab-848a-5bc9c61733e5
7 Samlad effektbedömning, systemobjekt	Systemid: c92a831d-d305-4bab-848a-5bc9c61733e5

SEB Id för denna SEB: b337164f-3a07-455e-9def-7088d50ec5d1

Objektnummer: JVA2227, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv

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