

Samlad effektbedömning

Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning,
XSM300c



Denna SEB är rättad 2025-11-13. Se *Sammanfattning - Rättning* för mer information.



Objektnummer: XSM300c, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-07-03



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-09-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst

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. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk 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, Utgifter = Investeringskostnad + 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: Förklarar på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarar på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Gävleborg län och berör Gävle kommun.

Nuläge och brister

Ostkustbanan, delen Gävle-Sundsvall är enkelspårig med både person- och godstrafik. Bristande kapacitet och låg hastighetsstandard medför långa restider och risk för förseningar även vid små störningar. De kapacitetsinvesteringar i form av bland annat nya mötesstationer som genomförts det senaste årtiondet är inte tillräckliga för att prognostiserad trafik ska kunna framföras med en god transportkvalitet. Möjligheten att utveckla tågtrafiken ytterligare är därför begränsad med dagens anläggning.

Beskrivning av åtgärden

Nytt dubbelspår mellan Gävle C till driftplats Kringlan på Ostkustbanan i sträckning väster om och parallellt med E4 inklusive (38 km) samt mellan Gävle Västra till Forsbacka (17 km). Dessutom byggs ett nytt godsspår från Gävle godsbangård till anslutning mot befintlig Norra Stambanan vid Åbyggebyskogen parallellt med nytt dubbelspår. I åtgärden ingår även en ny regionaltågstation, Gävle Västra, med fyra plattformslägen och plattformsförbindelse samt sex stycken fyrspårsstationer.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att förbättra kapaciteten, minska restiderna och skapa en långsiktigt hållbar lösning för person- och godstrafik på Ostkustbanan mellan Gävle och Kringlan, med möjlighet till fler tåg.

Investeringskostnad

Kostnaden är 15733 mnkr i prisnivå 2023-06. Åtgärden har undantag från särredovisningen av signalkostnader. Åtgärden ansvarar för införande av ERTMS på hela styrområdet och bär hela kostnaden själv.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-10030 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,72
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

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.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördelningsanalys

Störst nytta bedöms erhållas regionalt i Gävleborgs län där persontrafiken får störst nytta följt av godstrafiken på järnväg. Nyttan för invånarna i Gävle som får en ytterligare station (Gävle V). Inga negativa nytta har identifierats i fördelningsanalysen.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger positivt bidrag till funktionsmålet genom ökad kapacitet för järnväg vilket möjliggör fler avgångar och ökad turtäthet samt nya station Gävle Västra vilket i sin tur ger restidsförbättringar. Robustare järnvägssystem minskar risken för förseningar vilket minskar restidsosäkerheten. Större anläggning och ökad trafikering innebär negativt bidrag till hänsynsmålet avseende effekter som rör natur- och kulturmiljö. Målkonflikt står alltså mellan bevarandet av skyddsvärda områden, framförallt Testeboån och Hamrångeån, samt medborgarnas resor och näringslivets transporters behov av tillförlitliga och kvalitativa resor. Detta ska minimeras genom samlokalisering med E4. 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

Uppdatering av SEB i samband med åtgärdsplanering 2026-2037, tidigare SEB, daterad 2021-11-23, upprättades i och med åtgärdsplanering 2022-2033. Sträckan är en del i ett större sammanhang, utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall. Objektet Gävle-Kringlan bedöms dock för sig själv i denna SEB. Typ av planläggning är Typfall 4: Betydande miljöpåverkan, MKB, alternativa lokaliseringar för Ostkustbanan och Typfall 3: Betydande miljöpåverkan, MKB, inga alternativa lokaliseringar för Bergslagsbanan.

Rättning

Efter publicering av denna SEB uppmärksammades att några av effekterna för prognosåret i kapitel 1.1 samt indikatorerna i kapitel 1.2 hade fel tecken. Dessa är rättade 2025-11-13. Slutsatser, beskrivningar, nettonuvärde och NNK var korrekta och har *inte* ändrats.

De effekter som har fått ändrat tecken är *Förseningstid persontåg*, *Åktid*, *Kväveoxider* och *Slitagepartiklar*.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Dubbelspårsutbyggnaden ökar kapaciteten vilket ger minskad förseningstid då robustheten i systemet förbättras och risken för störningar minskar.	-22 ktim/år	356
Turintervall	Åtgärden ger optimerade avgångs- och ankomsttider, vilket ger minskad väntetid. Ny tågstation Gävle V ger ökad närhet till tågstation.	65 mnkr/år	1582
Åktid	Ökad kapacitet på banan ger minskad åktid på sträckan, vilket innebär en förbättring för resenärerna.	-575 ktim/år	2614

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Dubbelspårsutbyggnaden ökar kapaciteten vilket ger minskad förseningstid då robustheten i systemet förbättras och risken för störningar minskar.	0 mnkr/år	0,32
Transportkostnader	Transportkostnaderna minskar eftersom operativa tidsberoende kostnader (som kostnaden för lokförare per minut och vagnar per minut) minskar när transporttiden minskar.	0,40 mnkr/år	7,3
Transporttid	Minskad transporttid för transportköparna till följd av förbättrad kapacitet på banan i om dubbelspår.	0,10 mnkr/år	1,7

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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.	-1,7 mnkr/år	-36
Biljettintäkter	Ökat resande ger ökade biljettintäkter. Ny station (Gävle V) ökar möjligheten att resa, vilket ger ökade biljettintäkter.	92 mnkr/år	2011
Fordonskostnader persontåg	Minskad åktid leder till minskade fordonskostnader.	-1,2 mnkr/år	302
Moms på biljettintäkter	Ökade biljettintäkter till följd av ökat resande, ger ökade momsutgifter.	-5,2 mnkr/år	-114
Omkostnader	Ökat resande ger ökade omkostnader.	-5,6 mnkr/år	-124

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten ökar i och med att järnvägen i större utsträckning förläggs utanför tätort. Dessutom förbättras trafiksäkerheten genom stängsel samt anläggandet av planskilda passager.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Överflyttning från väg till järnväg leder till en total trafiksäkerhetsvinst.	0,20 mnkr/år	4,2

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av ökad kapacitet, ger minskade utsläpp av avgaspartiklar från vägtrafiken.	0 ton/år	1,1
Buller	Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av ökad kapacitet, ger minskat buller från vägtrafiken.	0,70 mnkr/år	17
Buller	Åtgärden innebär att spår genom bebyggelse (bostäder) rivs och ersätts av nya spår genom skog, vilket innebär att antalet bullerutsatta minskar. Åtgärden innebär således en stor förbättring för boende i området.		Förbättring
Förorenade områden	Få kända föroreningar inom aktuellt område. Kräver vidare utredning i senare skede. Sammantaget bedöms påverkan vara försumbar.		Försumbart
Kväveoxider	Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av ökad kapacitet, ger minskade utsläpp av kväveoxider.	-1,1 ton/år	0,73
Slitagepartiklar	Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av ökad kapacitet, ger minskade utsläpp av partiklar från vägtrafiken.	-2,3 ton/år	46
Vattenkvalitet	Åtgärderna berör dricksvattenförekomst. Åtgärden omfattar skyddsåtgärder för Gävles dricksvattentäkt, varpå påverkan bedöms vara försumbar.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Den nya sträckan går genom Sätra som är ett utpekad riksintresse för kulturmiljövård. I övrigt finns ett flertal forn-/kulturlämningar längs sträckan som skulle kunna påverkas av åtgärden. Vidare utredning krävs, men effekten bedöms i nuläget som försumbar i förhållande till åtgärdens utgifter.		Försumbart
Intrång - människor	Påtaglig barriäreffekt i utfarten från Gävle med extra påverkan vid Lexe och Tolvfors. Överlag måttlig påverkan i och med att åtgärden till stor del samförläggs med E4 samt påverkar jungfrulig mark. Samtidigt kan påverkan på naturområden i jungfrulig mark leda till försämringar för det rörliga friluftslivet. Försämringen bedöms dock som försumbar i förhållande till åtgärdens utgifter.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Den nya sträckningen mellan Gävle-Kringlan korsar Testeboån som utgör naturreservat, Natura 2000-området och riksintresse, samt går genom riksintresse Hamrådeån. Den nya sträckning skapar också en ny barriär för växter och djur. Gävle-Kringlan samförläggs till stor del med E4, vilket förstärker barriäreffekten längs E4 Samtidigt som antalet nya barriärer minimeras. Försämringen som uppstår bedöms dock som försumbar i förhållande till åtgärdens utgifter.		Försumbart

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". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Markanvändning	Åtgärden frigör mark i och i närheten av tätort.		Förbättring

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-17,01
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-69,61
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	-28,74
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	57,48

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-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-1,33
Prognosår (kton)	-0,14
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-7,32

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	22,33
---	-------

* 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	205619	722
Reinvestering per år	1462	5,1
Drift och underhåll per år	93	1,2

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 på banan ger kortare åktid och minskad risk för förseningar. Optimering ger minskad väntetid för resenärerna och ökad närhet till tågstation tack vare ny station Gävle V.	4552 mnkr	0,33
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet på banan ger minskad transporttid och minskade transportkostnader, samt minskar risken för förseningar.	9,4 mnkr	0,00
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökat resande ger ökade biljettintäkter, men samtidigt ökade avgifter och omkostnader. Minskad åktid ger minskade fordonskostnader. Sammantaget innebär åtgärderna stor nytta för persontransportföretagen, främst till följd av ökad biljettförsäljning.	2040 mnkr	0,15
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Överflyttning från väg till järnväg leder till en total trafiksäkerhetsvinst i trafiksystemet.	4,2 mnkr	
Trafiksäkerheten ökar i och med att järnvägen i större utsträckning förläggs utanför tätort. Dessutom förbättras trafiksäkerheten genom stängsel samt anläggandet av planskilda passager.	>	> 0,00
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av ökad kapacitet på järnvägen, ger minskat buller och minskade utsläpp från vägtrafiken.	66 mnkr	> 0,00
Hälsa: Spår genom bebyggelse (bostäder) rivs och ersätts av nya spår genom skog, vilket innebär minskat antalet bullerutsatta och således en förbättring. Påverkan på dricksvattentäkt, men åtgärden omfattar skyddsåtgärder. Få förorenade området, bedöms försumbart.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Den nya järnvägssträckningen påverkar naturreservat och riksintressen för både kulturmiljö- samt naturvård. Påverkan på naturområden i jungfrulig mark leda till försämringar för det rörliga friluftslivet. Järnvägen skapar en ny visuell barriär i landskapet men då stora delar av sträckan samförläggs med E4 lindras dock denna effekt.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
Åtgärden frigör mark i och i närheten av tätort.	>
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökade avgifter för persontransportföretagen, i samband med ökat resande, ger intäkt till staten. Överflyttning från väg till järnväg ger minskade skatteintäkter från vägtrafiken.	-42 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-2770 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	3859 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,3

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	13510 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	8,7 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	371 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	>
Totala utgifter	13890 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-10030 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,72
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Både huvudanalysen och samtliga känslighetsanalyser visar på en nettonuvärdeskvot (NNK) på mindre än -0,1. De ej beräknade effekterna bedöms ej påverka resultatet denna slutsats. Objektet bedöms vara robust olönsamt, då kostnaderna är högre än nyttorna.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bansek bas tillsammans med kompletterande handkalkyl för beräkning av nyttor med ny station (Gävle V) samt tidtabellsanalys, bedöms fånga effekterna relativt väl. Andra metoder och verktyg skulle förmodligen gett andra resultat, dock inte så pass annorlunda att det påverkar slutsatserna.

Ej beräknade effekter:

Ej beräknade effekter visar på förbättring i form av ökad trafiksäkerheten, minskat buller och frigörande av mark. Samtidigt skapas ny barriär och påverkan på natur-/kulturvärden. Sammanvägt bedöms effekterna vara försumbara i förhållande till utgifterna.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Sträckan är en del i ett större sammanhang, utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall. Nyttan för objektet YMO03 Gävle - Sundsvall dubbelspår, Sundsvall - Härnösand enkelspår redovisas som känslighetsanalys.

3 Fördelningsanalys

Störst nyttor bedöms erhållas regionalt i Gävleborgs län där persontrafiken får störst nytta följt av godstrafiken på järnväg. Nyttan för invånarna i Gävle som får en ytterligare station (Gävle V). Inga negativa nyttor har identifierats i fördelningsanalysen.

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

Tillförlitligheten ökar för resenärer med dubbelspår då risken för förseningar och störningar minskar. Tillgängligheten till kollektivtrafik ökar med en ny station (Gävle V).

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre framkomlighet för godstrafiken samt att godstågen förlorar mindre tid vid tågmöten leder till bättre tillförlitlighet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Den nya regionalstationen Gävle Västra medför förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken för funktionshindrade.

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.

Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av förbättrad tågtrafik med ökad kapacitet och minskad restid, leder till en total trafiksäkerhetsvinst, vilket bidrar positivt till hänsynsmålet.

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

Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av förbättrad tågtrafik med ökad kapacitet och minskad restid, leder till minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken, vilket bidrar positivt till hänsynsmålet.

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

Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av förbättrad tågtrafik med ökad kapacitet och minskad restid, leder till minskade utsläpp från vägtrafiken, vilket bidrar positivt till hänsynsmålet.

Buller och vibrationer

Åtgärden innebär att spår genom bebyggelse (bostäder) rivs och ersätts av nya spår genom skog, vilket innebär att antalet bullerutsatta minskar.

Landskap

Påverkan på naturreservat och riksintresse bidrar negativt till målet. Ny järnvägssträckning skapar ett nytt element i landskapet och en ny barriär för växter och djur. Åtgärden innebär också rivning av befintlig järnväg vilket innebär borttagande av barriär. Befintlig järnväg mot Forsheda genom bostadsområden rivs och ersätts med nya spår genom skog, vilket förändrar den visuella karaktären.

Vatten

Påverkan på vattenskyddsområde och vattentäkt, bidrar negativt till hänsynsmålet.

Material och kemiska produkter

Ingen påverkan.

Förorenade områden och masshantering

Ingen känd påverkan.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger positivt bidrag till funktionsmålet genom ökad kapacitet för järnväg vilket möjliggör fler avgångar och ökad turtäthet samt nya station Gävle Västra vilket i sin tur ger restidsförbättringar. Robustare järnvägssystem minskar risken för förseningar vilket minskar restidsosäkerheten. Större anläggning och ökad trafikering innebär negativt bidrag till hänsynsmålet avseende effekter som rör natur- och kulturmiljö. Målkonflikt står alltså mellan bevarandet av skyddsvärda områden, framförallt Testeboån och Hamrångeån, samt medborgarnas resor och näringslivets transporters behov av tillförlitliga och kvalitativa resor. Detta ska minimeras genom samlokalisering med E4.

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)	0,48
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,01
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00161

Objektnummer: XSM300c, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-07-03

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning
Objekt-id	XSM300c
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Gävleborg
Kommun	Gävle
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Varierande (se Planeringsläge)

Nuläge och brister

Ostkustbanan, delen Gävle-Sundsvall är enkelspårig med både person- och godstrafik. Bristande kapacitet och låg hastighetsstandard medför långa restider och risk för förseningar även vid små störningar. De kapacitetsinvesteringar i form av bland annat nya mötesstationer som genomförts det senaste årtiondet är inte tillräckliga för att prognostiserad trafik ska kunna framföras med en god transportkvalitet. Möjligheten att utveckla tågtrafiken ytterligare är därför begränsad med dagens anläggning.

Befintlig dragning av Bergslagsbanan mellan Gävle och Forsbacka passerar till stor del bebyggelse. Boende längs med sträckan upplever i dagsläget problem med buller och vibrationer. Suicid har inträffat, sträckan är stängslad men flertalet plankorsningar i befintligt läge gör den sårbar. Ombyggnad av Ostkustbanan (OKB) sträckan Gävle - Kringlan påverkar Bergslagsbanans (BSB) sträckning in mot Gävle, vilket medför behov att även bygga om BSB. Berörda anslutningar till OKB är ny logistiskpark, Gävle godsbangård, ny station Gävle Västra, till Gävle hamn och infart mot Gävle Central. För en optimal och långsiktig lösning krävs ny linjesträckning av BSB delen Forsbacka-Gävle. Efterfrågan på kapacitet bedöms öka, bland annat på grund av utvecklingen av Gävle hamn och ny station Gävle Västra.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Banlängd	Ostkustbanan Gävle-Kringlan: 38 km; Bergslagsbanan Gävle-Forsbacka: 16 km; Norra stambanan Gävle-Orsättfors 14 km
Banstandard	Ostkustbanan Gävle-Kringlan: Enkelspår, Elektrifierad, Trafikledningssystem H, ATC, största tillåtna hastighet 125-200 km/t, största tillåtna axellast 22,5 ton, tillåten vagnvikt 1400 ton. Bergslagsbanan Gävle-Forsbacka: Enkelspår, Elektrifierad, Trafikledningssystem H, ATC, (dubbelspår Gävle-Hagaström), största tillåtna hastighet 120 km/t, största tillåtna axellast 22,5 ton, tillåten vagnvikt 1400 ton
Bantrafik	2045: Kringlan-Hagaström (ostkustbanan) 56 persontåg/dygn, 9 godståg/dygn. Forsbacka-Hagaström (bergslagsbanan) 42 persontåg/dygn, 33 godståg/dygn.
Banflöde	2045: Kringlan-Hagaström (ostkustbanan) 2,5 miljoner resenärer/år, 0,7 miljoner ton gods/år. Forsbacka-Hagaström (bergslagsbanan) 1 miljon resenärer/år, 4 miljoner ton gods/år.

Beskrivning av åtgärden

Nytt dubbelspår mellan Gävle C till driftplats Kringlan på Ostkustbanan i sträckning väster om och parallellt med E4 inklusive (38 km) samt mellan Gävle Västra till Forsbacka (17 km). Dessutom byggs ett nytt godsspår från Gävle godsbangård till anslutning mot befintlig Norra Stambanan vid Åbyggebyskogen parallellt med nytt dubbelspår. I åtgärden ingår även en ny regionalstågstation, Gävle Västra, med fyra plattformslägen och plattformsförbindelse samt sex stycken fyrspårsstationer.

Ombyggnad av trafikplats Gävle Norra med anslutning mot nytt verksamhetsområde Tolvforsskogen. Planskilda korsningar mellan godsspåret och Bergslagsbanan samt godsspåret och Norra Stambanan i Tolvforsskogen. Sänkning av Hamnleden och E4 med korsande järnvägsbroar. Förbiledning för E4, hamnled och Lexevägen. Skyddsåtgärder för Gävles dricksvattentäkt. Rivning av Norra Stambanan från godsbangården till Åbyggebyskogen och från Ostkustbanandiket till godsbangården. 51 stycken broar i varierande längd. Ny sträckning av Bergslagsbanan mellan Forsbacka och Gävle Västra är en konsekvens av ombyggnad av Ostkustbanan. Den nya sträckningen möjliggör en optimal och långsiktig lösning för erforderliga anslutningar till Ostkustbanan, ny logistikpark, ny station Gävle Västra samt flyttad godsbangård. Åtgärden innebär även att byggnation av godsspår för anslutning till godsbangården inte behövs.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Ostkustbanan Gävle-Kringlan: 38 km, Bergslagsbanan Gävle-Forsbacka: 17 km, Norra stambanan Gävle-Orsättfors 18 km
Banstandard	Ostkustbanan Gävle-Kringlan: Dubbelspår, största tillåtna axellast 25 ton, tillåten vagnvikt 1600 ton bakom RC-lok. Största tillåtna hastighet 250 km/t. Bergslagsbanan Gävle-Forsbacka: Dubbelspår, största tillåtna axellast 25 ton, tillåten vagnvikt 1600 ton bakom RC-lok. Största tillåtna hastighet 250 km/t.
Bantrafik	2045: Kringlan-Hagaström (ostkustbanan) 56 persontåg/dygn, 9 godståg/dygn. Forsbacka-Hagaström (bergslagsbanan) 42 persontåg/dygn, 33 godståg/dygn.
Banflöde	2045: Kringlan-Hagaström (ostkustbanan) 2,5 miljoner resenärer/år, 0,7 miljoner ton gods/år. Forsbacka-Hagaström (bergslagsbanan) 1 miljon resenärer/år, 4 miljoner ton gods/år.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att förbättra kapaciteten, minska restiderna och skapa en långsiktigt hållbar lösning för person- och godstrafik på Ostkustbanan mellan Gävle och Kringlan, med möjlighet till fler tåg.

Föreslagna åtgärder syftar också till att skapa förutsättningar för en flytt av Gävle godsbangård enligt bostadsavtalet mellan Gävle kommun och staten.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-03-25	2021-2	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	12867	1671	15733	2043

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	8	13510

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Dubbelspår bättre förutsättningar att planera och genomföra banarbeten.	Förbättring
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökat resande med överflyttning av gods/resenärer från väg till järnväg ger ökade underhållskostnader.	-39

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Underhållskostnad trafikberoende väg	Generell överflyttning från väg till järnväg, till följd av ökad kapacitet på järnvägen, innebär minskad vägtrafik och därmed minskade underhållskostnader.	24
Underhållskostnad trafikoberoende	Utökad anläggningsmassa ger ökade underhållskostnader	-356

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Reinvesteringskostnaderna ökar eftersom åtgärden innebär ökad anläggningsmassa.	-8,7

Planeringsläge

Uppdatering av SEB i samband med åtgärdsplanering 2026-2037, tidigare SEB, daterad 2021-11-23, upprättades i och med åtgärdsplanering 2022-2033. Sträckan är en del i ett större sammanhang, utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall. Objektet Gävle-Kringlan bedöms dock för sig själv i denna SEB. Typ av planläggning är Typfall 4: Betydande miljöpåverkan, MKB, alternativa lokaliseringar för Ostkustbanan och Typfall 3: Betydande miljöpåverkan, MKB, inga alternativa lokaliseringar för Bergslagsbanan.

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	2036
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	8
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-04-17

Namn	Tillväxttal
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
godstrafik på järnväg period 2045-2065	0,0054

Kommentar:

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
13510 mnkr	380 mnkr	3859 mnkr	-10030 mnkr	-0,72

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	17563	380	3049	-14894	-0,83
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	13510	384	5074	-8820	-0,63
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	13510	369	2541	-11338	-0,82
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	13510	380	3809	-10080	-0,73
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	13510	380	3860	-10029	-0,72
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	13510	380	3858	-10032	-0,72
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	13510	380	3850	-10039	-0,72
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	13510	380	3883	-10006	-0,72
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	13510	380	3835	-10055	-0,72

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i	-42533	-0,67
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Sträckan är en del i ett större sammanhang, utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall. Nyttan för objektet YMO03 Gävle - Sundsvall dubbelspår, Sundsvall - Härnösand enkelspår redovisas som känslighetsanalys.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	Arbets-PM bansek
1c	Handkalkyl nyttor Gävle V
1d	Tidtabellanalys
2a	FKS
2b	Indexomräkning inv kost
3	Klimatkalkyl

referens Tidigare SEB systemID: 94f2cf15-0b98-4355-a41d-54287553cf73

SEB Id för denna SEB: 404c1f49-3746-43db-8c6a-2bad2f5c7358

Objektnummer: XSM300c, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-07-03



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-09-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst

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