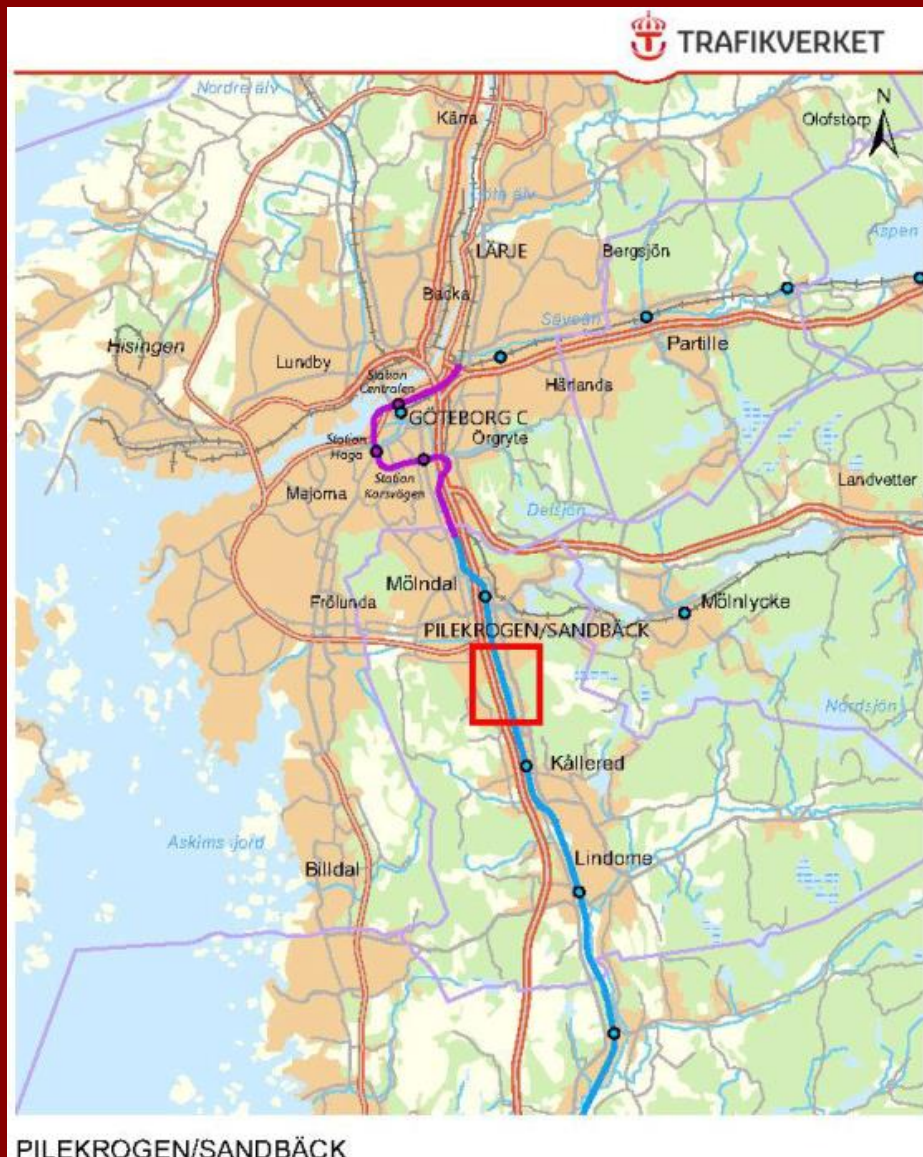


Samlad effektbedömning

Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen, JVA1808b



Objektnummer: JVA1808b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Runeberg Katarina, PRgvb Konsult, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-24

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Runeberg Katarina, PRgvb Konsult

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Västra Götaland län och berör Mölndal kommun.

Nuläge och brister

Utbyggnaden av Västlänken skapar ett nytt järnvägssystem i Västsverige som möjliggör fler fordon och genomgående trafik för lokal- och regiontåg, med stopp i nya stationen Centralen under mark och utan naturlig tillgång till faciliteter som idag finns inom Olskroken. Samtidigt försvinner uppställningsyta vid Göteborg C till följd av stadsomvandling. Det skapar behov av omloppsnära uppställning söder om Västlänkens mynning för att trafikeringsupplägget ska kunna nyttjas till fullo med längre tåg.

Beskrivning av åtgärden

Pilekrogen (Mölndals kommun), längs med Västkustbanan söder om Göteborg, avser 9 signalreglerade och elektrifierade spår med teknikhus, tågvärmeutrustning, och stängsel runt området. Två anslutningar i norr och en i söder till Västkustbanan för tåg där samtliga växlar anläggs i rakspår och utrustas med växelvärme. Flytt- och nybyggnation av befintlig gång- och cykelväg inkl bro ingår i åtgärden. En bro anläggs över Kålleredsbäcken. Bulleråtgärder genomförs i samband med åtgärd.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är, tillsammans med uppställningsspåren i Lärje, att förstärka och möjliggöra en mer optimal trafikeringsstruktur för persontåg i Göteborgsområdet i samband med Västlänkens öppnande.

Investeringskostnad

Kostnaden är 861 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

Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
---------------------------	------------------------

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar kollektivtrafikresenären oavsett kön eller ålder. Den gynnar boende och resenärer i de kommuner och områden som påverkas av den genomgående trafikeringen i Västlänken både lokalt och regionalt.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på tillgängligheten för medborgare men ger upphov till både positiv och negativ påverkan gällande landskap.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Det finns indikationer på att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie genomförd. Objektet, med både Lärje och Pilekrogen, är med i nationell plan 2018-2029 och 2026-2037. Lärje erhöll byggstartsbeslut 2023 och befinner sig i produktionsskedet.

Pilekrogen befinner sig i skede Samrådshandling inför fastställelse och är föremål för byggstartsbeslut år 2025. En separat SEB med endast Pilekrogen upprättas inför byggstartsbeslutet år 2025.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Kollektivtrafikresenären som reser i högtrafik riskerar att uppleva en ökad trängsel eftersom tågen är kortare i jämförelsealternativet. Det finns även en risk att trängseln i högtrafiken smetas ut mer över dagen. I utredningsalternativet kommer trängseln i högtrafiken att vara mindre eftersom tågen är längre och risken för att trängseln smetas ut över dagen bör vara betydligt lägre. Givet att de flesta resenärerna reser kollektivt oavsett scenario så skulle trängseln i jämförelsealternativet på en högtrafiktur kunna uppgå till cirka 58% och i utredningsalternativet till motsvarande 49%. En sådan komfortförändring kan innebära att cirka 17 enskilda resenärer väljer att vänta på nästa tillgängliga tur som passar dennes komfortnivå eller välja annat färdmedel.	Förbättring
Reskostnad	En del resenärer har möjlighet och väljer andra färdmedel på grund av olika skäl i jämförelsealternativet och påverkar därmed sina reskostnader. Det valet behöver de inte längre göra i utredningsalternativet. Effektens storlek bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna antas nyttja kollektivtrafiken i både tänkt jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Effekten är således av en begränsad karaktär men större än noll.	Försumbart
Restid	Resenärer som har möjlighet och väljer annat färdmedel på grund av de problem som uppkommer i jämförelsealternativet får en förändring i restid. En sådan förändring i restid, tillika överflyttning eller utebliven överflyttning, undviks i utredningsalternativet. Effektens storlek bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna antas nyttja kollektivtrafiken i både tänkt jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Effekten är således av en begränsad karaktär men större än noll.	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Restidsosäkerhet och förseningar	På grund av ökad trängsel på tågen i jämförelsealternativet kan kollektivtrafikresenären i högtrafiken tvingas att vänta på nästa tåg. För resenären skulle det innebära en turtäthetsförlust gällande aktuellt tåg. Hur många resenärer som kan tänkas drabbas av detta är osäkert. Det påverkar resenärernas restidsosäkerhet och risk för försening vilket undviks i utredningsalternativet. Givet att turtätheten är densamma i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ så skulle en enskild resenärer som väljer att vänta på nästa tur erfara ett tidspåslag motsvarande 36min under högtrafiken där det generellt är fler resenärer och mindre plats på tågen.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Kortare tåg innebär att individer med funktionsnedsättning har sämre chanser att nyttja kollektivtrafiken exempelvis på grund av att antalet dedikerade platser är lägre om tågen är kortare. I utredningsalternativet är deras chanser bättre då tågen är längre och bör därför innehålla fler dedikerade platser på respektive avgång.	Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Förseningar	Givet att antalet tåg, sett till turtätheten i basprognosen, kan upprätthållas i både tänkt jämförelsealternativ och utredningsalternativ så bör ej godstrafiken störas.	Försumbart

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Biljettintäkterna motsvarar det behov som finns i basprognosen där längre tåg innebär fler resenärer, exempelvis genom överflyttning. Det påverkar både biljettintäkter och momsen på biljettintäkterna. Effektens storlek bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna antas nyttja kollektivtrafiken i både tänkt jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Effekten är således av en begränsad karaktär men större än noll.	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafikeringskostnader	I jämförelsealternativet behöver cirka 30% av omloppen som trafikerar Västlänken köra som singelvagnar. Resterande omlopp kan gå med full längd. I utredningsalternativet, när Pilekrogen anläggs, kan även de tågen som gått som singelvagnar gå med full längd eftersom mer omloppsnära uppställningsyta finns tillgänglig. Det ökar persontransportföretagens trafikerings- och omkostnader inkl banavgifter. Samtidigt så förbättras möjligheterna att ta tåg i och ur bruk och tågen har en avsevärt bättre tillgång till omloppsnära tjänster i Sandbäck i utredningsalternativet. Jämfört med jämförelsealternativet, där tågen tvingas tas sig till andra platser för omloppsnära uppställning och tjänster, så bör det minska persontransportföretagens trafikerings- och omkostnader inkl banavgifter. Sammantaget bedöms effekten av att ha tillgång till omloppsnära uppställning och tjänster i Pilekrogen överväga den kostnad som det skulle innebära att trafikera med en högre andel längre tåg eftersom systemet som helhet nyttjas mer effektivt.	Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Överflyttning från väg till järnväg påverkar trafiksäkerheten på väg. Effektens storlek bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna antas nyttja kollektivtrafiken i både tänkt jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Effekten är således av en begränsad karaktär men större än noll.	Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Längre tåg kan utgöra en större källa till buller. Områdena kring de nya uppställningsspåren påverkas redan idag av olika bullerkällor, exempelvis från motorvägar och järn- eller spårväg i närheten. Pilekrogen gör vidare bedömningen att buller förväntas främst uppstå när tågen rullas in och ut. Samtidigt plockas växtlighet bort från området vilket gör att bullerdämpningen från	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	växtlighet minskar men att ny vegetation planeras vilket kan göra att bullerdämpningen ändå bevaras. Vidare så utförs bulleråtgärder för de fastigheter som överskrider riktlinjerna för buller vilket gör att boende i närheten av anläggningen totalt sett får en bättre bullersituation jämfört med om utbyggnaden inte hade skett. Den enskilde resenärens val av färdmedel bör också spela in här, där längre tåg bidrar till en överflyttning från väg till järnväg och därmed en reduktion av bullerkällan på väg. Dock bör effekten stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både tänkt jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Effekten är således av begränsad karaktär men större än noll. Sammantaget bedöms förbättringen av bullersituationen för boende vara den dominerande effekten.	
Luftkvalitet	Anläggningen innebär en möjlighet att trafikera med längre tåg och möjliggör därmed en överflyttning av resenärer från väg till järnväg i högre grad. Det innebär en förbättring av luftkvaliteten på väg. Storleken på effekten bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både tänkt jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Effekten är således av en begränsad karaktär men större än noll.	Försumbart
Vattenkvalitet	Kålleredsbäcken uppnår idag Ej god kemisk ytvattenstatus med undantag för att bromerade difenyleter och kvicksilver antas överskridas i alla svenska vattendrag. Under driftskedet kommer dagvatten att ledas från anläggningen till Kålleredsbäcken. Dagvattnet kommer att tas om hand via ett dagvattensystem med fördröjning och rening samt med avstängningsmöjligheter. Grundvattnet i området används inte som resurs, varken dricksvattenuttag eller bevattning. En brunnsinventering visar ett fåtal dricksvattenbrunnar, samtliga utanför planområdet och ej i bruk. Projektet bedöms således inte påverka vattenförekomstens kemiska ytvattenstatus och minimerar påverkan på vattenekosystemet i Kålleredsbäcken och annan förekomst.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Erosion	Erosionsskydd, vid Kålleredsbäcken, utformas på ett så naturligt sätt som möjligt för att vattenekosystemet totalt sett inte ska påverkas negativt. Erosionsskyddet kan exempelvis bestå av kokosmattor eller liknande naturmaterial. Behov och åtgärder gällande erosionsskydd är föremål för vidare utredning.	Försumbart
Forn- och kulturlämningar	I området kring Pilekrogen är en milsten fornlämningskyddad. En äldre stenbro, Kärra bro, som fortfarande är i bruk återfinns också. Bron bedöms ha ett medelstort kulturhistoriskt värde. Kålleredsbäcken har angetts som ett kulturhistoriskt intressant vattenmiljö med litet till medelstort kulturhistorisk värde lokalt, exempelvis för den historiska läsbarheten i området kring Mölndalsån. Varken milstenen, bron eller Kålleredsbäckens sträckning påverkas av aktuella åtgärder och den historiska läsbarheten bedöms delvis kvarstå då delar av dessa strukturer kommer att finnas kvar.	Försumbart
Intrång - människor	Landskapet kring Pilekrogen, exempelvis öppna gräsmarker med landsbygdskaraktär, är till viss del redan idag påverkat av infrastruktur. Men utbyggnaden medför en karaktärsförändring av landskapet då stora delar av den öppna dalgången, som nu utgörs av igenväxt odlingsmark omvandlas till infrastruktur. Vyer och siktstråk förändras när befintliga skyddande vegetationsridåer delvis tas bort och anläggningen därmed blir mer synlig i dalgången även om vegetation planeras för att skapa en visuell avskärmning av anläggningen exempelvis från närliggande bostadsområden. Upplevelsen av närliggande infrastruktur förstärks också då anläggningen är belyst nattetid. Den visuella avskärmningen som vegetationen ger riskerar därmed att försvagas något samtidigt som infrastrukturen blir mer påtaglig i landskapet och möjligheten till rekreation och friluftsliv i området reduceras marginellt till följd av stängsling.	Försämring
Masshantering	De föroreningar eller massor som påträffas inom planområdet som överskrider gränsvärdet för Mindre Känslig Markanvändning (MKM) kommer att avlägsnas och föras till mottagningsanläggningar. Förorenad mark som schaktas bort innebär att konsekvensen blir positiv eftersom det medför en mindre risk för exponering och spridning av föroreningar inom	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	planområdet. Vidare underlättas det för naturen och mikroorganismers möjligheter att bryta ned industriavfall och petroleumprodukter om befintliga föroreningar minskar. Återanvändning av massor kommer endast ske om de underskrider gränsvärdet för Känslig Markanvändning (KM). Massor får inte återanvändas fritt inom planområdet utan endast på platser med samma föroreningshalt.	
Vibrationer	Då stora delar av planområdet kommer att anläggas med Kalkcementpelare (KC-pelare), förväntas en reducering av vibrationsnivån från anläggningen. Även vibrationer från befintliga tåg på Västkustbanan bedöms reduceras för byggnader öster om planområdet.	Förbättring
Växt- och djurlivseffekt	För att undvika negativ påverkan på konnektivitet upp- och nedströms i Kålleredsbäcken har bropassagen utformats så att den inte utgör ett vandringshinder för arter i vattendraget och brostöden placeras högt i slänten så att en landpassage finns för mindre djur under bron. Befintlig gång- och cykelbro över vattendraget plockas bort och dämmer inte längre upp flödet. Utöver det påverkas habitat, exempelvis häckningsmiljöer i stenmurar, som är viktiga för rödlistade arter och när stora delar av dalgången tas i anspråk påverkas biologisk mångfald och ekologiska funktioner på lokal nivå även om stenmurar återuppbyggs och områden med invasiva arter, så som parkslide, schaktas bort. Samtidigt utformas anläggningen så att förutsättningar för biologisk mångfald i Kålleredsbäcken, som har ett stort värde för området, både bevaras och kan utvecklas. Sammantaget innebär det en försumbar till marginell försämring av naturvärden i området, exempelvis på grund av att Kålleredsbäcken inte påverkas annat än vid produktion och att vissa uppdämningseffekter minskar, men dalgången exploateras och habitatnätverk försvagas vilket kan innebära viss biotopförlust samtidigt som åtgärder vidtas.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Längre tåg innebär att fler kan resa kollektivt. Sådan överflyttning samt dess klimateffekter med hänsyn till CO2-utsläpp är internaliserade i bedömningarna för personresor, godstransporter och persontransportföretag.	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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

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

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	

* 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	55457	137
Reinvestering per år	339	1,1
Drift och underhåll per år	23	0,29

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

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

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

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Längre tåg innebär förbättrad möjlighet för resenärer att få en sittplats jämfört med att stå eller osäkerheten i att få plats på tåget oavsett funktionshinder eller inte i högtrafik. De resenärer som valt annat färdmedel kan med längre tåg nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Givet att antalet tåg, sett till turtätheten i basprognosen, kan upprätthållas i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ så bör ej godstrafiken störas.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
En högre andel längre tåg innebär ökade fordons- omkostnader och banavgifter. Men det möjliggör även överflyttning från väg till järnväg vilket ökar biljettintäkterna. Samtidigt förbättras möjligheterna att ta tåg i och ur bruk med tillgång till omloppsnära uppställning och faciliteter i anslutning till Västlänkens södra mynning. Sammantaget bedöms kostnaden av en högre andel längre tåg övervägas av ett mer effektivt utnyttjande av systemet som helhet med genomgående trafik och närhet till omloppsnära uppställning och faciliteter för persontransportföretagen.	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Förbättrad trafiksäkerhet på väg till följd av överflyttning från väg till järnväg.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Bulleråtgärder utförs i samband med åtgärd till fördel för boende i närheten. Överflyttningseffekt från väg till järnväg påverkar både buller och luftkvalitet på väg. Vattenkvalitet sett till grundvatten och ytvatten bör ej påverkas i samband med drift.	>
Natur- och Kulturmiljö: Förbättring av miljön vid masshantering och minskade förekomster av vibrationer. Försämrat upplevelsevärde där den visuella avskärmningen i området försämras och infrastrukturen blir mer påtaglig. Försumbar till marginell försämring gällande biologisk mångfald när habitat och biotoper på lokal nivå påverkas samtidigt som åtgärder vidtas.	<
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade CO2-utsläpp ingår i bedömningar för personresor, godstransporter och persontransportföretag.	
Övriga effekter	Bedömning
-	
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	768 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	934 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Anläggandet av Pilekrogen gör att systemet med Västlänken och dess genomgående trafikering blir komplett tillsammans med Lärje, där Pilekrogen utgör den sista pusselbiten. Det innebär att tåg kan tas i och ur bruk och de har tillgång till omloppsnära uppställning och tjänster norr och söder om Västlänken. Det skapar ett effektivt utnyttjande av den genomgående trafikeringen vilket bidrar till att systemnyttor faller ut både sett till trafikeringen, till trafikeringskostnaderna och slutligen även resenärerna. Samtidigt innebär åtgärden att nya spår ersätter öppna gräsmarker med landsbygdskaraktär, att upplevelsevärden försämras lokalt men att bullersituationen för boende i området längs åtgärden kan förbättras. Sammantaget bedöms åtgärden vara lönsam.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Förbättrad möjlighet att ta tåg i och ur bruk, ökad andel längre tåg, minskad trängsel på tåg, ökade biljettintäkter och bättre bullersituation för boende i området. Försämring i upplevelsevärde och visuell avskärmning samt behov av drift- och underhåll och reinvesteringar. Förbättring sammanvägt.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Pilekrogen är ett delobjekt i objektet "Omloppsnära uppställningsspår" där även uppställningsspår för Lärje ingår. De omloppsnära uppställningsspåren, både Lärje och Pilekrogen, kommer att hantera Västlänkens lokal- och regionaltåg och är därmed också en viktig del i utbyggnaden av Västlänken. Åtgärderna i Pilekrogen kan vidare kopplas till planerade åtgärder för depåverksamhet vid Sandbäck som utförs av Västra Götalandsregionen. Vidare samordnas även påverkan på Kålleredsbäcken med avseende på åtgärder kopplade till Göteborg-Borås. I lokaliseringsutredningen för Göteborg-Borås

Objektnummer: JVA1808b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Runeberg Katarina, PRgvb Konsult, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

ingår att titta på hur spåren ska passera uppställningsspåren och i den utredningen ingår även en planskild anslutning till Pilekrogen.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar kollektivtrafikresenären oavsett kön eller ålder. Den gynnar boende och resenärer i de kommuner och områden som påverkas av den genomgående trafikeringen i Västlänken både lokalt och regionalt.

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 förbättrar medborgarnas tillgänglighet till ett kollektivt färdmedel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bör ej påverka näringslivets tillgänglighet i någon större utsträckning.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden innebär att andelen längre tåg som trafikerar Västlänken. Det bör också innebära att antalet platser dedikerade till individer med funktionshinder på tågen bör öka och därmed också förbättra deras tillgänglighet med kollektivtrafik på järnväg.

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

Åtgärden bör ej, specifikt, påverka barns möjlighet att själva, på ett säkert sätt, använda transportsystemet eller 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.

Åtgärden möjliggör en högre andel längre tåg och bör därmed även möjliggöra en överflyttning från väg till järnväg vilket förbättrar trafiksäkerheten på väg. Storleken bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Således är effekten mindre, men större än noll.

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

Åtgärden möjliggör en högre andel längre tåg och bör därmed även möjliggöra en överflyttning från väg till järnväg vilket minskar utsläppen av CO₂ på väg. Storleken bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Således är effekten mindre, men större än noll. Samtidigt så innebär en ökad anläggningsmassa att mängden CO₂-utsläpp ökar i samband med byggnation, drift- och underhåll.

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

Åtgärden möjliggör längre tåg och bör därmed även möjliggöra en överflyttning från väg till järnväg vilket förbättrar luftkvaliteten på väg. Storleken bör dock stå i proportion till antagandet att en stor andel av resenärerna nyttjar kollektivtrafiken i både jämförelsealternativ och utredningsalternativ. Således är effekten mindre, men större än noll.

Buller och vibrationer

Bulleråtgärder utförs för de fastigheter som överskrider riktvärdet för buller, vilket gör att befintlig bullersituation för boende förbättras. Vidare kan överflyttningseffekten från väg till järnväg även bidra till att minska mängden buller på väg. Mängden vibrationer från ny anläggning samt från befintlig Västkustbana bedöms minska till följd av stabiliserande åtgärder med KC-pelare.

Landskap

Identifierade forn- och kulturlämningar i området bör ej påverkas av åtgärden. I samband med att mark tas i anspråk för ny anläggning kommer naturvärden och habitat för rödlistade arter att gå

förlorade. Samtidigt ersätts delar av habitaterna på annan plats, exempelvis byggs stenmurar upp igen. Kålleredsbäckens betydelse för biologisk mångfald i området bör ej försämras då åtgärder, exempelvis brostödens placering i slänterna, vidtas för att minimera påverkan på både vattenlevande och landlevande arter i och omkring bäckfåran där uppdämningseffekten från befintlig bro minskar i samband med borttagande. Upplevelsen av landskapet kommer att förändras till följd av anläggningens existens, där igenvuxet odlingslandskap ersätts med spår och infrastruktur. Vidare kommer anläggningen att vara belyst nattetid, vilket kan inverka negativt på både djur och människor i området och den visuella avskärmningen kommer att förändras trots att exempelvis vegetation kring anläggningen planeras.

Vatten

Kålleredsbäckens status som vattendrag bör ej påverkas i samband med åtgärd. Dagvatten från anläggningen renas via dagvattensystem och släpps sedan till Kålleredsbäcken. Dagvattensystemet inkluderar även möjlighet till avstängning. De brunnar som har identifierats i området är i dagsläget inte i bruk.

Material och kemiska produkter

Erosionsskydd i anslutning till Kålleredsbäcken utformas så naturligt som möjligt, exempelvis som kokosmattor för att minska påverkan. Behov, åtgärder och materialval gällande erosion är föremål för vidare utredning.

Förorenade områden och masshantering

De föroreningar eller massor som påträffas inom planområdet som överskrider gränsvärdet för Mindre Känslig Markanvändning (MKM) kommer att avlägsnas och föras till mottagningsanläggningar. Förorenad mark som schaktas bort innebär att konsekvensen blir positiv eftersom det medför en mindre risk för exponering och spridning av föroreningar inom planområdet. Återanvändning av massor kommer endast ske om de underskrider gränsvärdet för Känslig Markanvändning (KM). Massor får inte återanvändas fritt inom planområdet utan endast på platser med samma föroreningshalt.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på tillgängligheten för medborgare men ger upphov till både positiv och negativ påverkan gällande landskap.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Det finns indikationer på att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: JVA1808b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Runeberg Katarina, PRgvb Konsult, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen
Objekt-id	JVA1808b
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Mölndal
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Utbyggnaden av Västlänken skapar ett nytt järnvägssystem i Västsverige som möjliggör fler fordon och genomgående trafik för lokal- och regiontåg, med stopp i nya stationen Centralen under mark och utan naturlig tillgång till faciliteter som idag finns inom Olskroken. Samtidigt försvinner uppställningsyta vid Göteborg C till följd av stadsomvandling. Det skapar behov av omloppsnära uppställning söder om Västlänkens mynning för att trafikeringsupplägget ska kunna nyttjas till fullo med längre tåg.

Jämförelsealternativet avser en situation där uppställningsspåren vid Lärje har anlagts. Då de genomgående tågen inte har naturlig tillgång till faciliteter inom Olskroken så finns även ett behov av depåverksamhet vid den södra tunnelmynningen utöver omloppsnära uppställning för att den genomgående trafiken i Västlänken ska fungera optimalt. Om det inte sker så kommer tågen att behöva söka sig till andra platser för omloppsnära uppställning och tjänster. Det kan exempelvis innebära att tågen behöver gå genom det centrala järnvägssystemet för att nå uppställningsytor eller faciliteter. Möjligheten till omloppsnära service (städ och tvätt) och uppställning även vid den södra tunnelmynningen är således en förutsättning för att Västlänkens trafikerings ska fungera optimalt och att man ska utnyttja systemet som helhet på ett effektivt sätt. Totalt saknas cirka 4 300 tågmeter för omloppsnära uppställningskapacitet i området kring Göteborg. Det inkluderar de spår som försvinner till följd av stadsomvandling. Uppställningsspåren i Lärje avser 2000 tillkommande spårmeter för omloppsnära uppställning vid den norra tunnelmynningen av Västlänken. Men sett till att spårmeter försvinner i samband med stadsomvandling så saknas det 2 300 spårmeter givet antalet genomgående tåg och deras längder. Ett teoretiskt jämförelsealternativ innebär ett antagande att tågen behöver bli kortare för att turtätheten i basprognosen ska kunna upprätthållas i jämförelsealternativet. Ett

antagande som har gjorts med hjälp av TRV-Kapacitetscenter är att cirka 30% av pendeltågens omlopp som trafikerar Västlänken och är tänkta att nyttja Pilekrogen som uppställning tvingas köra som singelvagnar. För kollektivtrafikresenären innebär det ökad trängsel på tågen i högtrafik och att trängseln riskerar att förlängas utöver normala högtrafiktimmor. Det kan även leda till att benägenheten att välja kollektivtrafik framför andra färdmedel minskar och att enskilda resenärer, som har möjlighet, väljer annat färdmedel på grund av de problem som uppkommer. Vidare kommer depåverksamheten för de genomgående tågen att behöva lösas på annat vis än så som planerat vid lokaliseringen i Sandbäck.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Befintliga uppställningsspår vid Göteborg C: cirka 3000m. Dessa minskas på grund av stadsomvandling.
Banstandard	Elektrifierat
Bantrafik	År 2045 förväntas följande tåg/dygn: VSB Göteborg-Alingsås: 58 snabbtåg, 148 övriga persontåg, 76 lokaltåg och 58 godståg. NVB, Göteborg-Älvängen: 14 snabbtåg, 136 övriga persontåg, 132 lokaltåg och 41 godståg. VKB, Göteborg-Kungälv: 32 snabbtåg, 136 övriga persontåg, 132 lokaltåg och 26 godståg. BHB, Göteborg-Uddevalla: 70 övriga persontåg och 6 godståg.
Banflöde	År 2045 förväntas följande resenärer/år i medeltal; VSB, Göteborg-Alingsås: cirka 10 miljoner. NVB, Göteborg-Älvängen: cirka 7,8 miljoner. VKB, Göteborg-Kungälv: cirka 14,8 miljoner. BHB, Göteborg-Uddevalla: cirka 3,24 miljoner. KTK: Göteborg-Borås, inkl höghastighetsbanan: 6,47 miljoner.
Annan anläggning (dimension)	Uppställning av persontåg är lokaliserad vid två ytor i anslutning till Göteborgs Central, Sävenäs rangerbangård samt på perrongspår på Göteborgs C och vid järnvägsorter i regionen.
Annan anläggning (standard)	Verkstadsdepå (Västtrafik): Skansen i Göteborg är byggd på 1960-talet och används i huvudsak för äldre vagnpark (X10-X14). Sävenäs i Göteborg är byggd på 2010-talet och används i huvudsak av modernare vagnpark (X50-X55 samt X61). Verkstadsdepå (fjärrtåg): Olskroksdepån i Göteborg är byggd på 1980-talet och används för fjärr- och regionaltåg hos övriga operatörer.

Beskrivning av åtgärden

Pilekrogen (Mölndals kommun), längs med Västkustbanan söder om Göteborg, avser 9 signalreglerade och elektrifierade spår med teknikhus, tågvärmeutrustning, och stängsel runt området. Två anslutningar i norr och en i söder till Västkustbanan för tåg där samtliga växlar anläggs i rakspår och utrustas med växelvärme. Flytt- och nybyggnation av befintlig gång- och cykelväg inkl bro ingår i åtgärden. En bro anläggs över Kålleredsbäcken. Bulleråtgärder genomförs i samband med åtgärd.

Depåverksamheten, Sandbäck, utförs av Västra Götalandsregionen. Flytt av tennishallen utförs av Mölndals stad. Ett utredningsalternativ med Pilekrogen, tillika depåverksamheten i Sandbäck, innebär att genomgående trafik i Västlänken inte behöver gå genom det centrala järnvägssystemet för att nå uppställningsytor eller faciliteter. Vidare innebär anläggandet av Pilekrogen att mer omloppsnära uppställningsyta blir tillgänglig. Det gör att de tåg som antas gå som singelvagnar i det tänkta jämförelsealternativet nu kan gå med full längd. Därmed kan tågen som trafikerar Västlänken möta det resenärsbehov som antas. Det skulle innebära att stödet för en genomgående trafikerings är optimal med faciliteter och omloppsnärauppställning vid både norra och södra mynningen av Västlänken och att systemet som helhet utnyttjas effektivt. För kollektivtrafikresenären innebär det att trängsel under högtrafiken blir mindre och att risken för att trängseln består utöver normala högtrafiktimmor minskar. Det innebär också att enskilda resenärer kan välja att flytta över från annat färdmedel till kollektivtrafiken utan större restriktioner.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Tillkommande uppställningskapacitet, Pilekrogen; 2 500m.
Banstandard	Elektrifiering
Bantrafik	År 2045 förväntas följande tåg/dygn: VSB Göteborg-Alingsås: 58 snabbtåg, 148 övriga persontåg, 76 lokaltåg och 58 godståg. NVB, Göteborg-Älvängen: 14 snabbtåg, 136 övriga persontåg, 132 lokaltåg och 41 godståg. VKB, Göteborg-Kungsbacka: 32 snabbtåg, 136 övriga persontåg, 132 lokaltåg och 26 godståg. BHB, Göteborg-Uddevalla: 70 övriga persontåg och 6 godståg. KTK, Göteborg-Borås, inkl höghastighetsbana: 8 snabbtåg, 180 övriga persontåg och 13 godståg. Tjänstetågsrörelser ej medräknade.
Banflöde	År 2045 förväntas följande resenärer/år i medeltal; VSB, Göteborg-Alingsås: cirka 10 miljoner. NVB, Göteborg-Älvängen: cirka 7,8 miljoner. VKB, Göteborg-Kungsbacka: cirka 14,8 miljoner. BHB, Göteborg-Uddevalla: cirka 3,24 miljoner. KTK: Göteborg-Borås, inkl höghastighetsbanan: 6,47 miljoner.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är, tillsammans med uppställningsspåren i Lärje, att förstärka och möjliggöra en mer optimal trafikeringsstruktur för persontåg i Göteborgsområdet i samband med Västlänkens öppnande.

Uppställningsspåren i Lärje och Pilekrogen har som syfte att fungera som omloppsnära uppställning och service för de tåg som är tänkta att trafikera Västlänken. De båda lokaliseringarna är placerade vid respektive tunnelmynning, med Lärje vid den norra och Pilekrogen vid den södra. Det ger förutsättning för en optimal trafikeringsstruktur för den genomgående trafiken med i och ur bruktagande, vändning samt tillgång till faciliteter (städ och tvätt). En situation där endast uppställningsspåren i Lärje finns skulle innebära försämrade förutsättningar och en mindre optimal lösning sett till trafikeringsstrukturen och tillgången på faciliteter för tåg som trafikerar Västlänken. Vidare påverkar tillgången på omloppsnära uppställning även tågens längder som i sin tur försämrar möjligheterna att möta det antagna resenärsbehovet, exempelvis under högtrafiken och därmed att göra kollektivtrafiken konkurrenskraftig i förhållande till andra färdmedel.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-15	2023-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	861	129	861	129

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	768

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Förändring av anläggningsmassan påverkar behovet av drift- och underhåll på järnväg. Vidare påverkar	Försämring

	överflyttningseffekten från väg till järnväg behovet av drift- och underhåll på både väg och järnväg.	
--	---	--

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Förändring av anläggningsmassan påverkar behovet av reinvesteringar på järnväg.	Försämring
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden. 14 befintliga objekt slopas, 107 tillkommande objekt. Netto 93 objekt.	

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie genomförd. Objektet, med både Lärje och Pilekrogen, är med i nationell plan 2018-2029 och 2026-2037. Lärje erhöll byggstartsbeslut 2023 och befinner sig i produktionsskedet. Pilekrogen befinner sig i skede Samrådshandling inför fastställelse och är föremål för byggstartsbeslut år 2025. En separat SEB med endast Pilekrogen upprättas inför byggstartsbeslutet år 2025.

För att föreslagen åtgärd ska genomföras krävs säkrad marktillgång samt regionala och kommunala överenskommelser tillsammans med Trafikverket och fortsatt dialog med branschen. Vidare kan objektet relateras till flertalet åtgärder inom stadsutveckling och ökad kapacitet inom järnväg. Det närmaste avser Västlänken. Åtgärder kring Källeredsbäcken utförs tillsammans med åtgärder gällande Depå Sandbäck. Byggnationen av depån är beroende av närheten till Pilekrogen och om inte Pilekrogen anläggs så behöver depåns utformning och funktion, som service och underhållsanläggning, att behövas ses över. Övriga projekt som bedöms relatera till objektet; - Ny stambana för höghastighetståg (Götalandsbanan): Anläggande av framtida Götalandsbanan skapar behov av uppställning av 400 meter långa tåg i Göteborgsområdet. Tidigare utredningar har pekat ut Lärje som potentiell uppställningsyta för höghastighetståg. - Ny stambana för höghastighetståg (Götalandsbanan): Lokaliseringsutredning pågår för vald anslutning till Västkustbanan och dragning mot Mölnlycke och dragning mot Landvetter flygplats. - Sävenäs rangerbangård: Rangerbangården har nått sin tekniska livslängd och är i behov av reinvestering samt anpassning för längre tåg (projekt Långa tåg). I området sker i dag uppställning av persontåg på de s.k. Kolonispåren samt på rangerbangårdens norra del. -

Älvängen station: Ombyggnad av stationen genom ny spåranslutning norrut mellan dagens "säckspår" till huvudspår som skapar utrymme för uppställning av lokaltåg. - Västfastigheters depåanläggning i Sandbäck. Ny depåanläggning i anslutning till Trafikverkets uppställningsspår Pilekrogen. - Mölndals stads kapacitethöjande åtgärder för Kålleredsbäcken. - Framtida utbyggnad av Väst kustbanan till fyrspar. - Kretslopp och Vatten genom Göteborg Stad planerar en kommande anläggning som angränsar till Trafikverkets uppställningsspår Lärje.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognosen 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognosen 2024-04-01
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	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-07-18

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts för det enskilda objektet. Effekterna av åtgärden har endast beskrivits och bedömts.

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Pilekrogen är ett delobjekt i objektet "Omloppsnära uppställningsspår" där även uppställningsspår för Lärje ingår. De omloppsnära uppställningsspåren, både Lärje och Pilekrogen, kommer att hantera Västlänkens lokal- och regionaltåg och är därmed också en viktig del i utbyggnaden av Västlänken. Åtgärderna i Pilekrogen kan vidare kopplas till planerade åtgärder för depåverksamhet vid Sandbäck som utförs av Västra Götalandsregionen. Vidare samordnas även påverkan på Kålleredsbäcken med avseende på åtgärder kopplade till Göteborg-Borås. I lokaliseringsutredningen för Göteborg-Borås ingår att titta på hur spåren ska passera uppställningsspåren och i den utredningen ingår även en planskild anslutning till Pilekrogen.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
240404_investeringskostnad_omrakning_	240404_investeringskostnad_omrakning_
240404_investeringskostnad_omrakning_bca_signal_	240404_investeringskostnad_omrakning_bca_signal_
ArbetsPM_jva1808b_ej_beräknad_Pilekrogen_241118_0514	ArbetsPM_jva1808b_ej_beräknad_Pilekrogen_241118_0514
BilagaSEB-IC9142-2024-11-16	BilagaSEB-IC9142-2024-11-16
jva1808b Trafikering och beräkning_ej_beräknad_Pilekrogen_240903_0839	jva1808b Trafikering och beräkning_ej_beräknad_Pilekrogen_240903_0839
JVA1808b-Uppställningsspår Pilekrogen-PLgr-FKS-241115	JVA1808b-Uppställningsspår Pilekrogen-PLgr-FKS-241115
Underlag signalkostnad FKS ÅP 2026-37 Uppställningsspår Pilekrogen_241115	Underlag signalkostnad FKS ÅP 2026-37 Uppställningsspår Pilekrogen_241115

SEB Id för denna SEB: 5e9d1480-8790-4576-bbba-c7b71fd19c2e

Objektnummer: JVA1808b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Runeberg Katarina, PRgvb Konsult, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-24

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Runeberg Katarina, PRgvb Konsult
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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