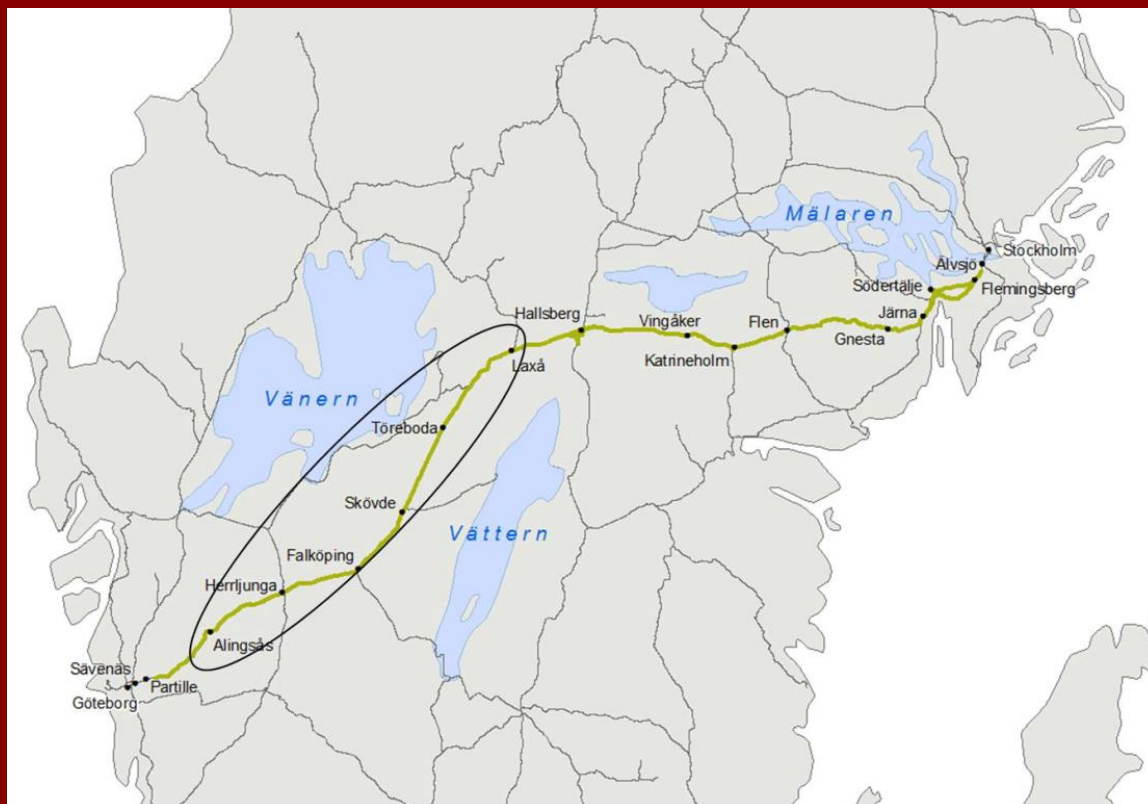


Samlad effektbedömning

Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet, JVA1810



Objektnummer: JVA1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

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 Alingsås kommun.

Nuläge och brister

Det finns ett stort behov av ökad kapacitet på Västra stambanan. Västra stambanan är hårt utnyttjad på hela sträckan mellan Laxå och Göteborg. Kapaciteten räcker inte till för att köra alla tåg som efterfrågas och de tåg som kör får sämre restider och sämre avgångstider än önskat till följd av det höga kapacitetsutnyttjandet. Tågens varierande hastigheter innebär att det under vissa timmar på dygnet är svårt att få fram godstågen vilka har lägre genomsnittlig hastighet än övriga tåg.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden avser fem nya förbigångsspår på cirka 1km vardera på sträckan Laxå-Alingsås. Ett på ena sidan i Varing, Moholm och Floby. Ett på vardera sidan i Järneberg. Respektive förbigångsspår ger möjlighet att 750 meter långa godståg kan gå åt sidan för att släppa fram persontåg. Bulleråtgärder inkluderas i åtgärden.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att förbättra kapaciteten och framkomligheten för person- och godstrafiken på Västra stambanan genom Västra Götaland, sträckan Laxå - Alingsås.

Investeringskostnad

Kostnaden är 581 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	82 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,10
Ej beräknade effekter	Förbättring
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

Resenärer och godstransporter får ökad kapacitet och restidsvinster på sträckan men innebär samtidigt att nya järnvägsspår ger ökat intrång i landskapet. Västra Götaland bedöms få de största nyttorna där samtliga kommuner i anslutning till Västra Stambanan får nytta.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider medan påverkan på natur- och kulturmiljö är föremål för vidare utredning.

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

Objektet är namngivet i Nationell transportplan 2022-2033. Objektet räknas om i samband med planrevideringen 2024 och inför förslag till Nationell transportplan 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Ökad kapacitet minskar risken för förseningar för persontrafiken.	-2,6 ktim/år	42
Reskostnad persontåg	Ingen beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Restidsosäkerhet och förseningar	Robustheten bedöms öka, vilket delvis fångas genom det minskade kapacitetsutnyttjandet. Samtidigt skapar förbigångsspåren även möjlighet att förbigå inte bara godståg utan även persontåg som av någon anledning blivit sena. Flexibiliteten ökar således samt skapar en bättre återställningsförmåga i systemet, vilket skapar ökad robusthet. Effekten för resenärerna är minskad restidsosäkerhet och försening.		Förbättring
Turintervall	Ingen beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Åktid	Ökad kapacitet på sträckan ger förbättrade åktider för resenärerna.	-111 ktim/år	549

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Ökad kapacitet minskar risken för förseningar för godstrafiken.	0 mnkr/år	0,50
Transportkostnader	Ökad kapacitet ger förbättrade transportkostnader för godstrafiken.	0,60 mnkr/år	14

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	Ökad kapacitet ger förbättrade transporttider för transportkunder.	0,10 mnkr/år	2,9
Transporttid	Fler förbigångsspår ger större möjligheter för godstrafiken att avgå även vid de mer trafikerade tiderna på dygnet utan att för den sakens skull störa persontrafiken på sträckan.		Förbättring

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till ökat resande vilket ökar banavgifterna.	-0,40 mnkr/år	-8,8
Biljettintäkter	Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till ökat resande vilket ökar biljettintäkterna.	22 mnkr/år	533
Fordonskostnader persontåg	Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till lägre fordonskostnader för persontrafiken totalt sett.	-1,1 mnkr/år	7,8
Moms på biljettintäkter	Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till ökat resande vilket ökar momsutgifterna från biljettintäkterna.	-1,2 mnkr/år	-30
Omkostnader	Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till ökat resande vilket ökar omkostnaderna.	-1,3 mnkr/år	-30

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Trafiksäkerheten förbättras på vägsidan till följd av överflyttningseffekt från väg till järnväg.	0,20 mnkr/år	6,0

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Överflyttningseffekt från väg till järnväg leder till förändrade utsläpp på vägsidan.	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Överflyttningseffekt från väg till järnväg leder till förändrade utsläpp på vägsidan.	0 ton/år	1,8
Buller	Överflyttning från väg till järnväg ger minskat buller från vägtrafik, men också marginellt ökat buller intill anläggningen p.g.a. tyngre och längre tåg. Minskat buller från vägtrafik överväger dock på totalen.	0,10 mnkr/år	2,7
Buller	Bulleråtgärder utförs längs ombyggda sträckor i de fall riktvärden överskrids. Negativa effekter för boende i närheten av spåret bör således minimeras.		Försumbart
Kväveoxider	Överflyttningseffekt från väg till järnväg leder till förändrade utsläpp på vägsidan.	-0,30 ton/år	0,31
Slitagepartiklar	Överflyttningseffekt från väg till järnväg leder till förändrade utsläpp på vägsidan.	-0,60 ton/år	33
Vattenkvalitet	Vid Floby finns ett vattenskyddsområde i närheten av befintliga spår som kan påverkas av åtgärden beroende på geografisk placering. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	fysisk planläggningsprocess. Det antas i det här skedet att åtgärder genomförs som minimerar påverkan på vattenskyddsområden i närheten av spåret.		

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Nya förbigångsspår tar ny mark i anspråk. Det kan påverka kulturmiljön längs med spåren. Längs befintliga spår finns idag identifierade fornlämningar. Effekter och eventuella åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Nya förbigångsspår tar ny mark i anspråk. Det kan påverka naturvärden längs med spåren, exempelvis vid Floby. Effekter, naturvärdenas betydelse för nyckelbiotoper och påverkan på ekosystemtjänster samt åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärden för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"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)	-4,08
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-133,44
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-6,66
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	13,33

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)	-0,47
Prognosår (kton)	-0,06
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-4,10

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	13,00
---	-------

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

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

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	9578	34
Reinvestering per år	95	0,30
Drift och underhåll per år	4,1	0,22

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 minskar risken för försening och förbättrar åktiden för resenärerna.	591 mnkr	> 0,69
Ökad flexibilitet och återställningsförmåga i systemet, vilket leder till minskad restidsosäkerhet och försening för resenärerna.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet ger mindre risk för förseningar, lägre transportkostnader och transporttider för godstrafiken.	18 mnkr	> 0,02
Fler förbigångsspår ger större möjligheter för godstrafiken att avgå även vid de mer trafikerade tiderna på dygnet.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till ökat resande, lägre fordonskostnader samt ökade biljettintäkter, momsutbetalningar och omkostnader.	471 mnkr	0,55
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Trafiksäkerheten förbättras på vägsidan till följd av överflyttningseffekt från väg till järnväg.	6,0 mnkr	0,01
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Överflyttningseffekt från väg till järnväg leder till förändring i utsläpp och buller på vägsidan.	37 mnkr	0,04
Hälsa: Bulleråtgärder utförs i de fall riktvärden överskrids, vilket minimerar negativa effekter. Det antas att åtgärder genomförs för att minimera påverkan på vattenskyddsområden längs sträckan.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Ny mark tas i anspråk för nya spår. Effekter, exempelvis på naturvärden och kulturmiljö som påverkas av nytt markanspråk, samt eventuella åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande planläggningsprocess.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärden och bedömningar för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till ökat resande, ökade banavgifter och moms på biljettintäkter samt minskade vägskatter på grund av överflyttning från väg till järnväg.	-16 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-169 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	938 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	515 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	293 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	49 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	856 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	82 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,10
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden är lönsam där nyttorna överstiger kostnaderna exklusive ERTMS-åtgärder, där de ej beräknade effekterna har bedömts förbättra totalt sett. Känslighetsanalyserna visar både på positivt och negativt NNK vilket gör att resultatet blir lönsamt.

En känslighetsanalys har genomförts där möjligheterna till förbigång för godstågen ökar vilket visar på en relativt hög lönsamhet men även här dominerar nyttorna för persontrafiken.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bansek kvantifierar nyttorna givet indata från TRV-Kapacitetcenter. Nyttorna för persontrafiken bedöms vara något överskattade. Det beror på att den metod som används för att beräkna dessa ger kapacitetsvinster för samtliga tåg och persontrafiken dominerar på analyserad sträcka.

Ej beräknade effekter:

Åtgärderna förbättrar återställningsförmågan och ger större möjligheter för godstrafik att trafikera sträckan. Samtidigt är effekter på natur- och kulturmiljön föremål för vidare utredning och bulleråtgärder utförs längs spåren.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden relaterar till andra tänkta satsningar att stärka kapaciteten på Västra Stambanan; - Kompletterande dubbelspår Alingsås-Floda. - Planskildhet Sävenäs. - Fyrspår Alingsås-Göteborg.

3 Fördelningsanalys

Resenärer och godstransporter får ökad kapacitet och restidsvinster på sträckan men innebär samtidigt att nya järnvägsspår ger ökat intrång i landskapet. Västra Götaland bedöms få de största nyttorna där samtliga kommuner i anslutning till Västra Stambanan får nytta.

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 på sträckan Laxå-Alingsås gagnar medborgarnas tillgänglighet och ger större möjligheter att resa med kollektivtrafik på järnväg.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ökad kapacitet på sträckan Laxå-Alingsås gagnar näringslivets tillgänglighet och ger godståg möjlighet att trafikera banan även under de mer trafikerade timmarna.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden påverkar ej funktionshindrades tillgänglighet eller möjlighet att nyttja transportsystemet.

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

Åtgärden påverkar ej barns möjligheter att, på ett säkert sätt, själva använda transportsystemet eller vistas i trafikmiljöer. Förbigångsspårens geografiska placering bör ej påverka barns möjlighet att korsa spåren.

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 innebär en ökad kapacitet på järnväg, vilket leder till en överflyttning av resenärer och godsvolymer från väg till järnväg. Det innebär att trafiksäkerheten förbättras på vägsidan men att det handlar om marginella effekter.

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

Nya förbigångsspår innebär ökade CO₂-utsläpp i samband med nyproduktion, vid drift- och underhåll samt reinvesteringar. Samtidigt innebär det en förbättring på järnvägssidan som leder till en överflyttning vilket minskar CO₂-utsläppen på vägsidan. Dock handlar det om marginella effekter.

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 innebär en ökad kapacitet på järnväg, vilket leder till en överflyttning av resenärer och godsvolymer från väg till järnväg. Det innebär att mängden utsläpp till luft minskar på vägsidan.

Buller och vibrationer

Åtgärden innebär en ökad kapacitet på järnväg, vilket leder till en överflyttning av resenärer och godsvolymer från väg till järnväg. Det innebär att mängden buller minskar på vägsidan. Det handlar dock om marginella effekter. Bulleråtgärder utförs längs ombyggda sträckor i de fall riktvärden överskrids. Åtgärderna bör ej ge upphov till att mängden vibrationer ökar, men att källan till vibrationerna kan komma närmare eller längre ifrån befintliga fastigheter. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.

Landskap

Nya spår längs med befintligt dubbelspår gör att infrastrukturen blir ett större inslag i landskapet. I anspråkstagande av mark kan påverka natur- och kulturmiljön längs befintligt järnvägsområde. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.

Vatten

Vid Floby finns ett vattenskyddsområde, Floby, i anslutning till spåren. Vid Järneberg strax norr om Töreboda finns ett vattenskyddsområde åt väster, Haboskogen och Slätte, men det bör vara utanför utredningsområdet. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande planlägningsprocess. Det antas i det här skedet att åtgärder genomförs för att minimera eventuell påverkan på vattenskyddsområden i närheten av spåren.

Material och kemiska produkter

Ej relevant i aktuellt skede.

Förorenade områden och masshantering

Spårområdet kan i sig oftast vara en källa till föroreningar och kostnaderna inkluderar hantering av förorenade områden i samband med åtgärd. Om sådana påträffas så innebär det att de hanteras på ett korrekt sätt och att därmed antalet förekomster av förorenade områden minskar.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och mål-synergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider medan påverkan på natur- och kulturmiljö är föremål för vidare utredning.

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)	>1,26
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,05
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,01518

Objektnummer: JVA1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet
Objekt-id	JVA1810
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Alingsås
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Det finns ett stort behov av ökad kapacitet på Västra stambanan. Västra stambanan är hårt utnyttjad på hela sträckan mellan Laxå och Göteborg. Kapaciteten räcker inte till för att köra alla tåg som efterfrågas och de tåg som kör får sämre restider och sämre avgångstider än önskat till följd av det höga kapacitetsutnyttjandet. Tågens varierande hastigheter innebär att det under vissa timmar på dygnet är svårt att få fram godstågen vilka har lägre genomsnittlig hastighet än övriga tåg.

Västra stambanan har en mycket stor betydelse för regionala och långväga persontransporter samt för nationella och internationella godstransporter. Sträckan mellan Laxå och Alingsås på Västra stambanan trafikeras av snabbtåg, fjärrtåg, regionaltåg och godståg.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Laxå-Alingsås: cirka 180km.
Banstandard	Dubbelspår
Bantrafik	Persontrafik, 2045: 98-166 persontåg/dygn. Godstrafik, 2045: 50-57 godståg/dygn.
Banflöde	Personresor, 2045: 7-8 miljoner resenärer/år. Godsvolymer, 2045: 4,6-4,8 miljoner netto-ton/år.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden avser fem nya förbigångsspår på cirka 1km vardera på sträckan Laxå-Alingsås. Ett på ena sidan i Varing, Moholm och Floby. Ett på vardera sidan i Järneberg. Respektive förbigångsspår ger möjlighet att 750 meter långa godståg kan gå åt sidan för att släppa fram persontåg. Bulleråtgärder inkluderas i åtgärden.

Föreslagna platser är: Varing, Järneberg (x2), Moholm och Floby. Byggnationen behöver spridas ut över tid av genomförbarhetsskäl.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Laxå-Alingsås: cirka 180km.
Banstandard	Dubbelspår
Bantrafik	Persontrafik, 2045: 98-166 persontåg/dygn. Godstrafik, 2045: 50-57 godståg/dygn.
Banflöde	Personresor, 2045: 7-8 miljoner resenärer/år. Godsvolymer, 2045: 4,6-4,8 miljoner netto-ton/år.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att förbättra kapaciteten och framkomligheten för person- och godstrafiken på Västra stambanan genom Västra Götaland, sträckan Laxå - Alingsås.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-08	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	581	174	581	174

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	4	515

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till överflyttning från väg till järnväg vilket ökar slitaget på järnvägen.	-12
Underhållskostnad trafikberoende väg	Ökad kapacitet på järnväg, med bättre åktider, leder till överflyttning från väg till järnväg och minskar slitaget på vägen.	9,3
Underhållskostnad trafikoberoende	Förändring av drift- och underhållsbehovet till följd av förändrad anläggningsmassa.	-46

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Förändring av reinvesteringsbehov till följd av förändrad anläggningsmassa.	-27
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	-266

Planeringsläge

Objektet är namngivet i Nationell transportplan 2022-2033. Objektet räknas om i samband med planrevideringen 2024 och inför förslag till Nationell transportplan 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 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	2032
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	4
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-12

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

Kommentar:

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
515 mnkr	342 mnkr	938 mnkr	82 mnkr	0,10

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	720	342	897	-165	-0,15
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	515	342	1205	348	0,41
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	515	340	709	-146	-0,17
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	515	342	944	88	0,10
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	515	342	940	84	0,10
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	515	342	937	81	0,09
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	515	342	944	88	0,10
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	515	342	956	100	0,12
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	515	342	921	65	0,08

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärden relaterar till andra tänkta satsningar att stärka kapaciteten på Västra Stambanan; - Kompletterande dubbelspår Alingsås-Floda. - Planskildhet Sävenäs. - Fyrspår Alingsås-Göteborg.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
Ökade möjligheter till förbigångar	347	2780	3,2

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
240404_investeringskostnad_omrakning_bca	240404_investeringskostnad_omrakning_bca
ArbetsPM_jva1810_241129_0928	ArbetsPM_jva1810_241129_0928
bansek_bas_2024.2_jva1810_241012_0908	bansek_bas_2024.2_jva1810_241012_0908
bansek_bas_2024.2_jva1810_olikaandelfbg_241129_0910	bansek_bas_2024.2_jva1810_olikaandelfbg_241129_0910
BilagaSEB-IC8862-2024-10-12	BilagaSEB-IC8862-2024-10-12
Effektbedömning järnvägskapacitet - Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet	Effektbedömning järnvägskapacitet - Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet
JVA1810_Laxå-Alingsås_fbgs_GKI_241008	JVA1810_Laxå-Alingsås_fbgs_GKI_241008
Trafikering och beräkning_jva1810_241012_0859	Trafikering och beräkning_jva1810_241012_0859

ee9be037-1e20-4ca7-8fcb-cab8d50f9d89

SEB Id för denna SEB: ca7305c3-0c46-4a68-8761-368d490adeba

Objektnummer: JVA1810, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19

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