

Samlad effektbedömning

Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke, JVA200d



Objektnummer: JVA200d, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Windahl Johan, PRgbv, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Windahl Johan, PRgbv

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.

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 Göteborg, Mölndal, Härryda, Bollebygd, och Borås kommun.

Nuläge och brister

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Järnvägen mellan Göteborg och Borås har idag begränsningar i kapacitet och vilken hastighet tågen kan köra med. Detta påverkar tågens restid negativt. Vidare saknas tåganslutning till flygplatsen i Landvetter. Tågförbindelsen längs sträckan är därmed inte tillräckligt konkurrenskraftig till andra alternativ utan omfattande pendling sker med bil och buss. Detta skapar trängsel och störningar längs vägnätet och i tätorterna.

Beskrivning av åtgärden

Sex mil ny järnväg för personresor anläggs mellan Almedal i Göteborg och Borås innehållande ny station under Landvetter flygplats och ombyggda stationer i Mölndal och Borås. Vidare byggs en bibana till Mölnlycke, inklusive ombyggd station i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till huvudbanan och med bibehållen koppling till Kust till kust-banan. Skyddsåtgärder till exempelvis bullerskyddsåtgärder ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syfte med åtgärden är att skapa förutsättningar för en förbättrad arbetspendling samt att ge ökad tillgänglighet till och från Landvetter flygplats.

Investeringskostnad

Kostnaden är 58607 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-47966 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,96
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.

Fördelningsanalys

Åtgärden ger främst förbättrade förutsättningar att genomföra personresor via tåg. Den grupp som får störst nytta är yrkesverksamma kvinnor då andelen som reser med tåg är något större än män.

Regionala resor inom Västra Götaland är de tågresor som påverkas mest positivt vilket bidrar till en regional utveckling. Flera av kommunerna längs sträckan gynnas genom bättre tillgänglighet och bättre möjligheter till stadsutveckling. Göteborg och Borås är de som får störst nytta. Ett stort antal näringsgrenar påverkas men effekten blir mest positiv för tågoperatörer genom ökat tågresande.

Funktionsmål och hänsynsmål

Inom funktionsmålet är den största effekten minskad restid för tågresor. Inom hänsynsmålet är den största effekten negativ påverkan på landskapet.

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

Planeringsläge

Objektet är en kandidat till kommande nationell plan för transportsystemet år 2026-2037. I gällande nationell plan för transportsystemet (2022-2033) finns objektet som en del av nya stambanor för höghastighetståg. Efter ett regeringsbeslut 2022 avbröts planeringen för nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med sträckan Göteborg-Borås pausades. Trafikverket fick under 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg-Borås (inklusive anslutning till Landvetter flygplats) med en ny inriktning. Den nya inriktningen innebär att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg-Borås, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. Den nya järnvägen får för staten inte kosta mer än den tidigare beräknade totalkostnaden för järnvägen Göteborg-Borås. Vid en bred regional samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar finns möjlighet till medfinansiering. En gemensam överenskommelse har således tecknats med berörda parter* kring "Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås" den 30 augusti, där överenskommen principiell lösning av järnvägen beskrivs samt de ekonomiska åtagandena för Parterna klargörs. Parterna är överens om att teckna ett medfinansieringsavtal (4,4 miljarder kr) gällande byggnationen av den nya järnvägen i enlighet med beskrivningen av avsnitt Förslag till åtgärd i denna samlade effektbedömning. Den 1 oktober 2024 återstartade Trafikverket planläggningen på sträckan i enlighet med överenskommelsen. Sammantaget innebär regeringsbeslut om ny inriktning och parternas överenskommelse att objektets innehåll och totala kostnad har förändrats (till exempel Bibanan Mölnlycke) i jämförelse med objektet i nationell plan 2022-2033. Ny järnväg Göteborg-Borås (huvudbanan) behöver regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverket planerar att skicka in tillåtlighetsansökan under 2025. Gällande Bibanan Mölnlycke har enbart övergripande bedömningar genomförts på grund av begränsat underlag. Ej beräknade effekter baseras på lokaliseringsutredningen för ny järnväg Göteborg-Borås (huvudbanans

sträckning). * Göteborg, Mölndal, Härryda, Bollebygd, Borås, Västra Götlandsregionen, Swedavia och Trafikverket.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden underlättar och förenklar att utföra framförallt regionala tågresor men även långväga. Med en modern järnvägsanläggning inklusive stationer som möjliggör effektiva byten samt byggs för att ge en trygg stationsmiljö bedöms reskomfort och trygghet att öka för tågresenärer.		Förbättring
Reskostnad personbil, regionalt	Åtgärden ger bättre förutsättningar att utföra regionala resor med tåg vilket ger en överflyttning av resor från bil till tåg. Detta minskar mängden biltrafik och reducerar restiden längs vägar som väg 40. Detta minskar reskostnaden för att utföra personsbilsresor.	-0,10 mnkr/år	1,5
Restid kollektivtrafik, regionalt	Åtgärden förbättrar regional tågtrafik med fler tågavgångar och minskad restid.	-1955 kptim/år	7849
Restid personbil, regionalt	Åtgärden ger bättre förutsättningar att utföra regionala resor med tåg vilket ger en överflyttning av resor från personbil till tåg. Detta minskar mängden biltrafik och reducerar restiden längs vägar som väg 40.	-136 kptim/år	517
Restid tåg, långväga	Åtgärden förbättrar kapaciteten i järnvägssystemet och minskar restiden för resor som utförs med tåg. Långväga tågtrafik som nyttjar aktuellt tågtrafiksystem påverkas positivt av detta.	-411 kptim/år	3780

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden ökar kapaciteten i järnvägssystemet vilket minskar restiden, ökar punktligheten och kan ge bättre förutsättningar för ökad turtäthet. När överflyttning från vägtrafik till tågtrafik sker så förbättras även kapaciteten i vägtrafiksystemet. Detta ger minskad restidsosäkerhet för framförallt regionala personresor som utförs med tåg, buss eller bil. I Göteborg förväntas att frigjord kapacitet i vägnätet kan möjliggöra mer störningsfri busstrafik.		Förbättring
Vägavgifter/vägs katt personbil	Åtgärden ger bättre förutsättningar att utföra regionala resor med tåg vilket ger en överflyttning av resor från bil till tåg. Detta minskar totala antalet fordon som nyttjar väginfrastrukturen vilket minskar belopp som betalas till vägs katter och vägavgifter.	-0,10 mnkr/år	2,3

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Åtgärden ger ökad kapacitet på omgivande banor som Kust till kustbanan och Västra Stambanan, då delar av persontrafiken flyttas till nytt dubbelspår. Detta ger ett mer robust system med mindre förseningar för både regional och långväga godstrafik.	0,03 mnkr/år	0,70
Godstidskostnad väg	Åtgärden ger bättre förutsättningar att utföra regionala resor med tåg vilket ger en överflyttning av personbilsresor till tågresor. Detta ökar kapaciteten på framförallt väg 40 och reducerar restiden för lastbilstransporter vilket minskar godstidskostnaden.	-0,10 mnkr/år	1,3

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad lastbil	Åtgärden ger bättre förutsättningar att utföra regionala resor med tåg vilket ger en överflyttning av personbilsresor till tågresor. Detta ökar kapaciteten på framförallt väg 40 och reducerar restiden vilken minskar reskostnaden för lastbilstransporter.	-0,10 mnkr/år	2,3
Reskostnad personbil yrkestrafik	Åtgärden påverkar reskostnaden för personbilar i yrkestrafik marginellt.	0 mnkr/år	-0,55
Restid lastbil	Åtgärden ger bättre förutsättningar att utföra regionala resor med tåg vilket ger en överflyttning av personbilsresor till tågresor. Detta ökar kapaciteten på framförallt väg 40 och reducerar restiden för lastbilstransporter.	-3,8 kptim/år	33
Restid personbil yrkestrafik	Åtgärden ger bättre förutsättningar att utföra regionala resor med tåg vilket ger en överflyttning av personbilsresor till tågresor. Detta ökar kapaciteten på framförallt väg 40 och reducerar restiden för personbilar i yrkestrafik.	-15 kptim/år	111
Transporttid, gods tåg	Åtgärden ger ökad kapacitet på omgivande banor som Kust till kustbanan och Västra Stambanan, då delar av persontrafiken flyttas till nytt dubbelspår. Detta innebär att kapacitetsutnyttjandet på flera befintliga banor sjunker vilket leder till kapacitetstidsvinster för de kvarvarande godstågen och därmed minskas transporttiden för dessa.	0,17 mnkr/år	4,0
Tågdriftkostnader, gods tåg	Åtgärden ger ökad kapacitet på omgivande banor som Kust till kustbanan och Västra Stambanan, då delar av persontrafiken flyttas till nytt dubbelspår. Detta innebär att kapacitetsutnyttjandet på befintliga banorna sjunker vilket leder till kapacitetstidsvinster för	0,97 mnkr/år	23

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	de kvarvarande godstågen som minskar transporttiden och därmed tågdriftkostnaden.		
Vägavgifter/vägska t r	Åtgärden påverkar vägavgifter och vägska t t kopplat till yrkestrafik marginellt.	0 mnkr/år	0,32

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Åtgärden innebär utökade turer med tåg för personresor vilket leder till ökade banavgifter för persontransportföretag.	28 mnkr/år	-525
Biljettintäkter	Åtgärden innebär utökade turer med tåg för personresor vilket leder till ökade biljettintäkter för persontransportföretag.	123 mnkr/år	2576
Fordonskostnader kollektivtrafik	Åtgärden innebär utökade turer med snabbare tåg för personresor vilket leder till ökade fordonskostnader för persontransportföretag.	153 mnkr/år	-2527
Moms på biljettintäkter	Åtgärden innebär utökade turer med tåg för personresor vilket leder till ökade biljettintäkter för persontransportföretag vilket ökar kostnader för moms på biljettintäkter.	7,0 mnkr/år	-146

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden påverkar trafiksäkerheten positivt för vägtrafiken då resor och transporter flyttas över till tåg. För järnvägstrafiken är den beräknade trafiksäkerhetsnyttan något	-7,0 mnkr/år	-135

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	underskattad då trafiksäkerheten för de nya spåren är bättre än de schabloner som beräkningen bygger på enligt ASEK 8.0. Bland annat är den nya banan helt planskild från övrig trafik samt delvis stängslad för att minska risken för obehöriga i spåret.		

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärden påverkar mängden avgaspartiklar marginellt.	0 ton/år	0,02
Buller	Åtgärden ger ökade bullernivåer men genom att bullerskyddsåtgärder anläggs bedöms påverkan att bli försumbar.		Försumbart
Kväveoxider	Åtgärden reducerar mängden kväveoxider genom att resor och transporter flyttas över från vägtrafik till tåg.	-2,8 ton/år	0,70
Slitagepartiklar	Åtgärden reducerar mängden slitagepartiklar genom att resor och transporter flyttas över från vägtrafik till tåg.	-4,1 ton/år	47
Vattenkvalitet	Åtgärden kan ge påverkan på vattenförekomster som flera ytvattentäkter och grundvattenförekomster.		Försämring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Ett flertal forn- och kulturlämningar kommer att påverkas genom järnvägsanläggningens intrång i obruten mark.		Försämring
Intrång - människor	Järnvägsanläggningen förändrar till viss del den visuella upplevelsen av landskapet. Det kan bli påverkan på områden som används för rekreation.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Järnvägsanläggningen ger intrång och barriäreffekt. Effekten mildras av dock av viltpassager. Värdefulla naturvärden kan påverkas som skogs- och våtmarker samt känsliga vattenmiljöer. Viss negativ påverkan på ekosystemtjänster kommer att fås.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle för vägtransporter, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information".		
Höghöjdseffekter	Åtgärden innebär en minskning av flygtrafikens påverkan på klimatet genom viss överflyttning till tåg.	-266 ton/år	6,1

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-31,91
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,01
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-45,74
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	145,36

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)	
Prognosår (kton)	-0,45
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-24,39

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	30,94
---	-------

* 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	618824	1771
Reinvestering per år	2941	9,9
Drift och underhåll per år	179	2,9

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

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

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

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden minskar restiden och reskostnaden främst för regionala tågresor.	12150 mnkr	> 0,24
Åtgärden minskar restidsosäkerheten främst för regionala tågresor men förväntas även förbättra för vägtrafik.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden, reskostnaden och godstidskostnaden minskar för godstransporter både via väg och järnväg.	175 mnkr	0,00

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden innebär utökad tågtrafik som ger ökade biljettintäker men även ökade fordonskostnader och banavgifter.	-622 mnkr	-0,01

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden påverkar trafiksäkerheten positivt för vägtrafiken då resor och transporter flyttas över till tåg samtidigt som trafiksäkerheten för järnvägstrafiken underskattas i beräkningen.	-135 mnkr	0,00

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden minskar mängden kväveoxider och slitagepartiklar då resor och transporter flyttas från vägtrafiken till tåg.	48 mnkr	< 0,00
Hälsa: Åtgärden innehåller bullerskyddsåtgärder men beräkningar visar att bostäder kan påverkas negativt. Åtgärden kan även påverka vattenförekomster negativt.	<	
Natur- och Kulturmiljö: En ny järnvägsanläggning ger intrång och barriäreffekt i områden med värdefull natur- och kulturmiljö samt påverkar landskapbild.	<	
Klimat (höghöjdseffekter): Åtgärden innebär en minskning av flygtrafikens påverkan på klimatet genom viss överflyttning till tåg.	6,1 mnkr	0,00
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Åtgärden ger genom ökad tågtrafikering av personresor ökad banavgift och moms på biljettintäkter samtidigt som intäkter från vägtrafiken minskar.	316 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	-9896 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	2041 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	49566 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	441 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	50006 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-47966 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,96
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen och känslighetsanalyser är olönsamma. Ej beräknade effekter bedöms totalt sett vara försumbara. Villkoren för robust olönsamhet uppfylls.

Det modelltekniska felet i basprognos 2024 innebär att totala nyttorna för objektet är lägre än vad beräkningen visar.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Ett mindre modelltekniskt fel har upptäckts i basprognos 2024. Utan detta fel så hade de totala nyttorna för objektet varit ca 11% lägre. Osäkerheter i övrigt som kan påverka resultatet är resandeutveckling och tågtrafikering men det är svårt att uppskatta hur dessa påverkar resultatet.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden ger positiva ej beräknade effekter som minskad restidsosäkerhet och ökad reskomfort. Samtidigt blir påverkan på natur- och kulturmiljö negativ. Totalt sett bedöms ej beräknade effekter att bli försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Objektet Västlänken är en förutsättning för att ny järnväg Göteborg-Borås och bibana Mölnlycke ska förbindas med Göteborg.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden ger främst förbättrade förutsättningar att genomföra personresor via tåg. Den grupp som får störst nytta är yrkesverksamma kvinnor då andelen som reser med tåg är något större än män.

Regionala resor inom Västra Götaland är de tågresor som påverkas mest positivt vilket bidrar till en regional utveckling. Flera av kommunerna längs sträckan gynnas genom bättre tillgänglighet och bättre möjligheter till stadsutveckling. Göteborg och Borås är de som får störst nytta. Ett stort antal näringsgrenar påverkas men effekten blir mest positiv för tågoperatörer genom ökat tågresande.

Fördelningsanalysen baseras på resultat från Sampers. Detta innebär att det endast är regionala resor som beaktas 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

Förutsättningarna att välja kollektivtrafik förbättras. Medborgarnas tillgänglighet ökar av förbättrade möjligheter att resa med tåg och restiderna minskar både för regionala och långväga resor. Även vägtrafiken gynnas av attraktivare kollektivtrafik via tåg genom överflyttning av resor och transporter vilket minskar belastningen i vägtransportsystemet. Förutsättningar att välja gång- och cykeltrafik kan påverkas av järnvägen genom nya barriärer även om andelen som går eller cyklar kan öka när kortväga resor till och från stationer genomförs.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Transporttiden och kostnader för godstransporter som utförs både med tåg och lastbil minskar. Risken för förseningar minskar med ett mer robust tågsystem samt även av mindre belastning i vägtransportsystemet. Detta stärker framförallt den regionala konkurrenskraften.

Funktionshinderades tillgänglighet

Funktionshinderade tillgänglighet bedöms stärkas genom utökad kollektivtrafik och nya stationsanläggningar som anpassas till gruppens krav.

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

Rörelsemönster på lokal nivå för barn kan påverkas negativt men möjligheten att använda kollektivtrafik förbättras via ökat tågutbud och nya stationer även om åtgärden ger fördelar främst för längre resor. Sammantaget är bidraget osäkert.

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.

Antal dödade och skadade bedöms påverkas endast i mindre omfattning av åtgärden. Åtgärden påverkar trafiksäkerheten positivt för vägtrafiken då resor och transporter flyttas över till tåg. För järnvägstrafiken fångas inte den beräknade trafiksäkerhetsnyttan helt då de schabloner som används underskattar effekten. Bland annat är den nya banan helt planskild från övrig trafik samt delvis stängslad för att minska risken för obehöriga i spåret.

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

Trafikarbetet för vägrafik minskar genom överflyttning av personresor till tåg vilket reducerar klimatpåverkan. Tåg är betydligt mer energieffektivt än vägtransporter oavsett drivmedel. Därmed bidrar utbyggd tågtrafik till att utsläppen minskas både på kort och lång sikt. Byggande, drift och underhåll av anläggningen ger dock ökad klimatpåverkan.

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

Trafikarbetet för vägrafik minskar genom överflyttning av personresor till tåg vilket minskar utsläpp som påverkar luftkvaliteten negativt.

Buller och vibrationer

Bulleråtgärder för att klara riktvärden ingår i åtgärden.

Landskap

Åtgärden ger stor påverkan på landskapet via intrång och barriär samt visuell påverkan.

Vatten

Flera vattenförekomster kan påverkas negativt av åtgärden.

Material och kemiska produkter

Upprättaren saknas kunskap i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

I åtgärden ingår nödvändiga sanerings- och skyddsåtgärder.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Inom funktionsmålet är den största effekten minskad restid för tågresor. Inom hänsynsmålet är den största effekten negativ påverkan på landskapet.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,23
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,00
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00062

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke
Objekt-id	JVA200d
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Göteborg, Mölndal, Härryda, Bollebygd, och Borås
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Typ av planläggning	Varierande (se Planeringsläge)

Nuläge och brister

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Järnvägen mellan Göteborg och Borås har idag begränsningar i kapacitet och vilken hastighet tågen kan köra med. Detta påverkar tågens restid negativt. Vidare saknas tåganslutning till flygplatsen i Landvetter. Tågförbindelsen längs sträckan är därmed inte tillräckligt konkurrenskraftig till andra alternativ utan omfattande pendling sker med bil och buss. Detta skapar trängsel och störningar längs vägnätet och i tätorterna.

Befintlig järnväg mellan Göteborg och Borås utgörs av Kust till kust-banan som sträcker sig vidare till Kalmar och Karlskrona. Delsträckan Göteborg-Borås är enkelspårig och har brister i geometrin vilket ger begränsningar i kapacitet, hastighet och restid. Även i andra delar av järnvägssystemet i Västsverige finns idag kapacitetsbrister som förväntas att förvärras utifrån framtida trafikökningar. Väg 40 mellan Göteborg och Borås är hårt belastad under dygnets rusningstimmar vilket även gäller gatunätet i Göteborg och andra tätorter längs sträckan.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Ca 67 km Almedal – Borås C
Banstandard	Enkelspår med mötesstationer
Bantrafik	Persontrafik: 22 dubbelturer per dygn, godstrafik: 13 enkelturer per dygn.
Banflöde	Persontrafik: 1,496 miljoner resenärer per år mellan Almedal-Mölnlycke, 0,591 miljoner resenärer per år mellan Mölnlycke-Bollebygd, 0,582

Objektnummer: JVA200d, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Windahl Johan, PRgbv, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

	miljoner resenärer per år mellan Bollebygd-Borås (år 2045, avser prognos 2024)
--	--

Beskrivning av åtgärden

Sex mil ny järnväg för personresor anläggs mellan Almedal i Göteborg och Borås innehållande ny station under Landvetter flygplats och ombyggda stationer i Mölndal och Borås. Vidare byggs en bibana till Mölnlycke, inklusive ombyggd station i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till huvudbanan och med bibehållen koppling till Kust till kust-banan. Skyddsåtgärder till exempelvis bullerskyddsåtgärder ingår.

Sträckan Almedal och Mölndal byggs ut till totalt fyra spår. Stationen i Mölndal byggs ut till sex plattformsspår. Under Landvetter flygplats mellan Göteborg och Borås anläggs fyra spår samt en station. Utformningen av Mölnlycke och Borås station är inte klarlagd.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Ca 60,5 km Almedal – Borås C (med bibana till Mölnlycke 60,8 km)
Banstandard	Dubbelspår, största tillåtna hastighet 250 km/h
Bantrafik	Ny järnväg - Persontrafik: 104 dubbelturer per dygn öster om Mölndal, 76 dubbelturer per dygn öster om Landvetter. Kust till kustbanan - Persontrafik: 18 dubbelturer per dygn Mölnlycke-Borås, godstrafik: 13 enkelturer per dygn.
Banflöde	Ny järnväg - Personresor: 9,049 miljoner resenärer per år öster om Mölndal, 5,933 miljoner resenärer per år öster om Landvetter (år 2045, avser prognos 2024). Kust till kustbanan - Person: 0 resenärer per år mellan Almedal-Mölnlycke, 0,323 miljoner resenärer mellan Mölnlycke-Bollebygd, 0,254 miljoner resenärer mellan Bollebygd-Borås (år 2045, avser prognos 2024)

Syfte och viktigaste effekt

Syfte med åtgärden är att skapa förutsättningar för en förbättrad arbetspendling samt att ge ökad tillgänglighet till och från Landvetter flygplats.

Åtgärden "Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke" kommer att utgöra en del av det västsvenska järnvägssystemet. Den nya järnvägen ska · Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem, för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv. · Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås. · Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling. · Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader. · Främja hållbara resor i stråket Göteborg–Borås.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-19	2021-2	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	47930	8148	58607	9963

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	10	49566

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Trafikoberoende underhåll; Då anläggningens massan blir större, ökar den trafikberoende underhållskostnaden.	Försämring
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Åtgärden som innebär ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Borås inklusive stationer och bibana till Mölnlycke ger ökad underhållskostnad för järnvägsinfrastrukturen.	-525
Underhållskostnad trafikberoende väg	Åtgärden ger en överflyttning av resor och transporter från vägtrafik vilket minskar slitaget av väginfrastrukturen vilket reducerar underhållskostnaden.	85

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Objektet är en kandidat till kommande nationell plan för transportsystemet år 2026-2037. I gällande nationell plan för transportsystemet (2022-2033) finns objektet som en del av nya stambanor för höghastighetståg. Efter ett regeringsbeslut 2022 avbröts planeringen för nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med sträckan Göteborg-Borås pausades. Trafikverket fick under 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg-Borås (inklusive anslutning till Landvetter flygplats) med en ny inriktning. Den nya inriktningen innebär att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg-Borås, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. Den nya järnvägen får för staten inte kosta mer än den tidigare beräknade totalkostnaden för järnvägen Göteborg-Borås. Vid en bred regional samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar finns möjlighet till medfinansiering. En gemensam överenskommelse har således tecknats med berörda parter* kring "Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås" den 30 augusti, där överenskommen principiell lösning av järnvägen beskrivs samt de ekonomiska åtagandena för Parterna klargörs. Parterna är överens om att teckna ett medfinansieringsavtal (4,4 miljarder kr) gällande byggnationen av den nya järnvägen i enlighet med beskrivningen av avsnitt Förslag till åtgärd i denna samlade effektbedömning. Den 1 oktober 2024 återstartade Trafikverket planläggningen på sträckan i enlighet med överenskommelsen. Sammantaget innebär regeringsbeslut om ny inriktning och parternas överenskommelse att objektets innehåll och totala kostnad har förändrats (till exempel Bibanan Mölnlycke) i jämförelse med objektet i nationell plan 2022-2033. Ny järnväg Göteborg-Borås (huvudbanan) behöver regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverket planerar att skicka in tillåtlighetsansökan under 2025. Gällande Bibanan Mölnlycke har enbart övergripande bedömningar genomförts på grund av begränsat underlag. Ej beräknade effekter baseras på lokaliseringstuderingen för ny järnväg Göteborg-Borås (huvudbanans sträckning). * Göteborg, Mölndal, Hällefors, Bollebygd, Borås, Västra Götlandsregionen, Skåne och Trafikverket.

Väskutsbanan bedöms att vara fullbelagd mellan Almedal-Mölndal vid trafikstart för "Göteborg-Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke". I åtgärden med ny järnväg ingår utbyggnad till fyra spår mellan Almedal-Mölndal. Längs den sträckan är den nya järnvägen en del av av Västlänkssystemet söderut och av Västkustbanan. Därav fås bättre förutsättningar för Västsveriges järnvägssystem avseende övriga banor som Västkustbanan samt andra banor norr och söder om Västlänken.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja
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	2038
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	10
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-15

Namn	Tillväxttal
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,5
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,84
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	1,4
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,63
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	1,3
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	0,90

Kommentar: Jämförelsealternativet utgår från basprognosen men där den nya järnvägssträckan för persontrafik mellan Göteborg och Borås tas bort. Det innebär även att en del tåglinjer får en annorlunda sträckning. Utredningsalternativet utgår från basprognosen med den nya sträckningen för persontrafik mellan Göteborg och Borås. Jämfört med basprognosen är det sträckningen vid framförallt Mölnlycke station som anpassas. Utredningsalternativet inkluderar en västlig respektive en östlig järnvägskoppling mellan den nya järnvägen och Mölnlycke.

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
49566 mnkr	441 mnkr	2041 mnkr	-47966 mnkr	-0,96

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	69392	441	-1924	-71757	<-1
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	49566	454	5161	-44858	-0,90
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	49566	442	-1302	-51309	<-1
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	49566	441	3246	-46761	-0,94
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	49566	441	2007	-48000	-0,96
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	49566	441	2075	-47932	-0,96
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	49566	441	2053	-47953	-0,96
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	49566	441	2065	-47942	-0,96
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	49566	441	2017	-47990	-0,96

Kommentar:

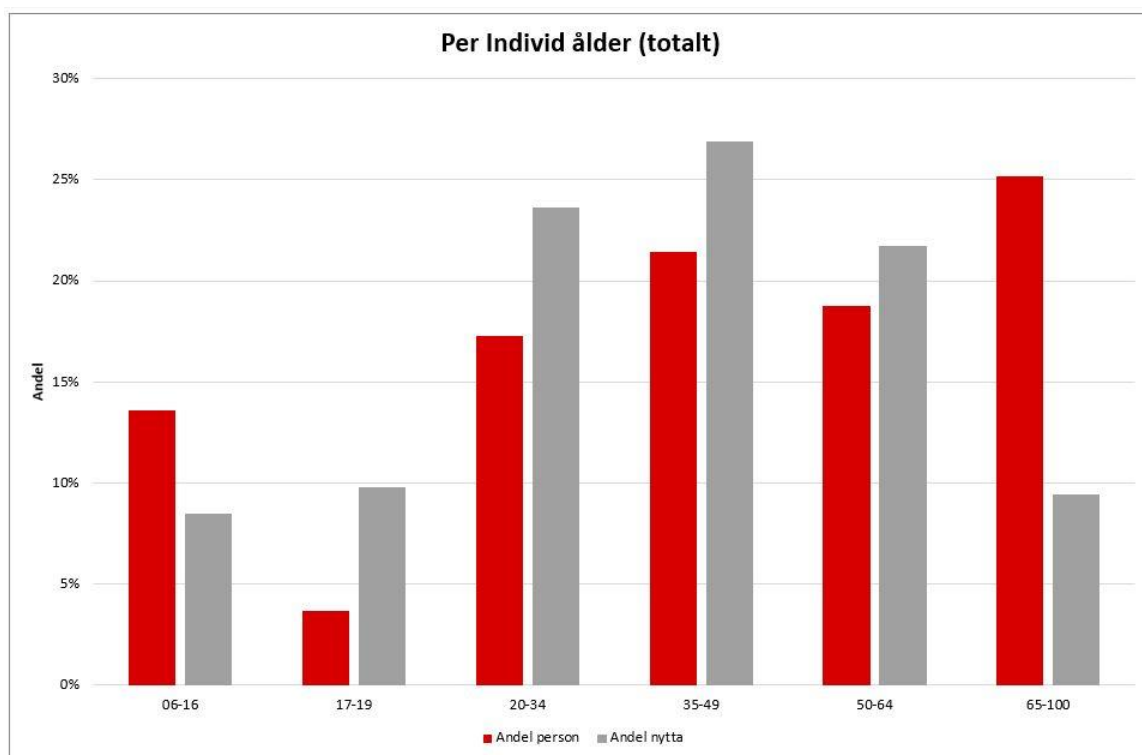
Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

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

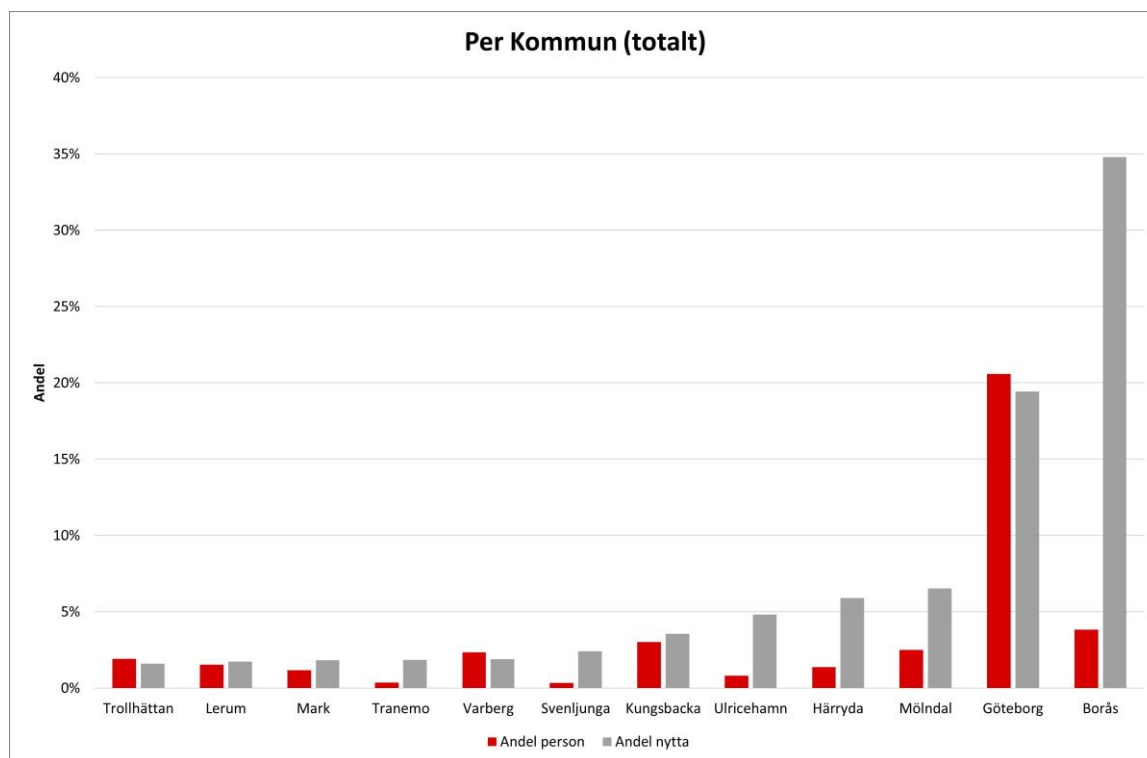
Kommentar: Objektet Västlänken är en förutsättning för att ny järnväg Göteborg-Borås och bibana Mölnlycke ska förbindas med Göteborg.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

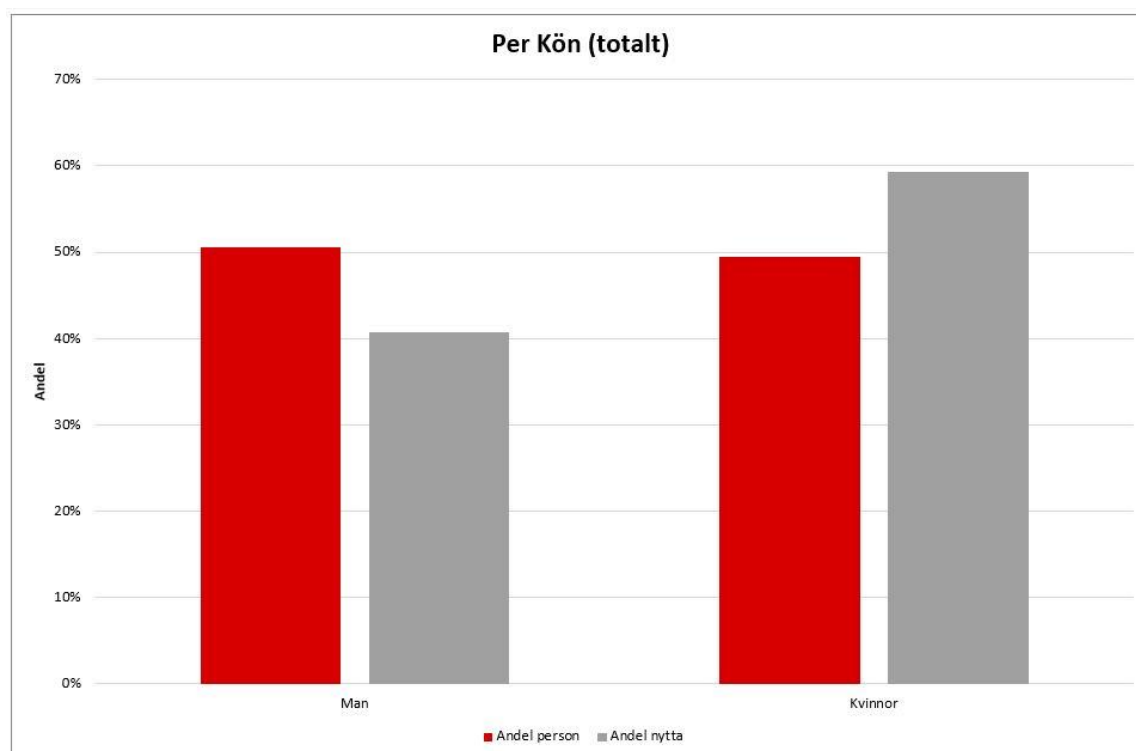
Fördjupad konsekvensanalys



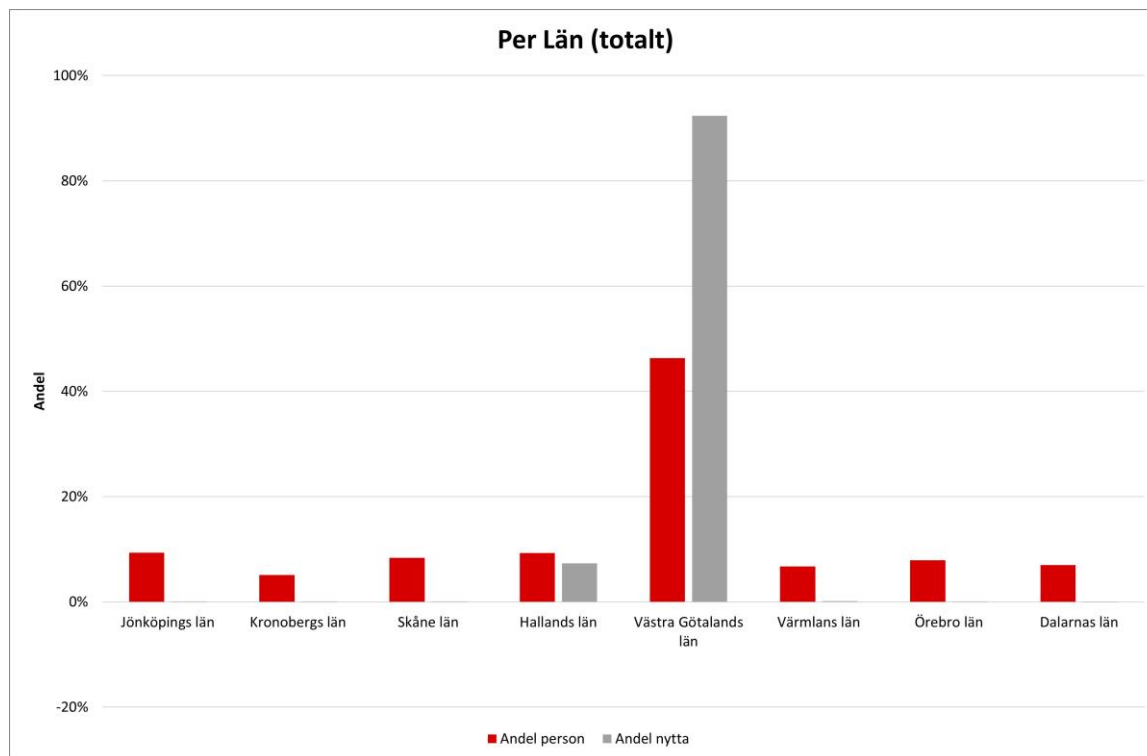
Från fördelningsanalys i Sampers som visar åldersgrupper och deras andel nytta.



Från fördelningsanalys i Sampers som visar de kommuner som får störst andel nytta.



Från fördelningsanalys i Sampers som visar andel män respektive kvinnor och deras andel nytta.



Från fördelningsanalys i Sampers som visar de län som får störst andel nytta.

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	KA +20 %
1c	KA 95 kr
1c	KA -20 %
1e	Bansek
2a	FKS
2b	Indexomräkning inv kost
3a	Klimatkalkyl Huvudbana Ny järnväg Göteborg-Borås
3b	Klimatkalkyl Bibana Mölnlycke
3c	Klimatkalkyl summering
4a	Arbets-PM SEB
4b	Arbets-PM Sampers
4c	Effektbedömnings-PM järnvägskapacitet
5	Fördelningsanalys Sampers

SEB Id för denna SEB: d377822f-dae0-4942-baab-23c1b6c501e5

Objektnummer: JVA200d, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Windahl Johan, PRgbv, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Windahl Johan, PRgbv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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