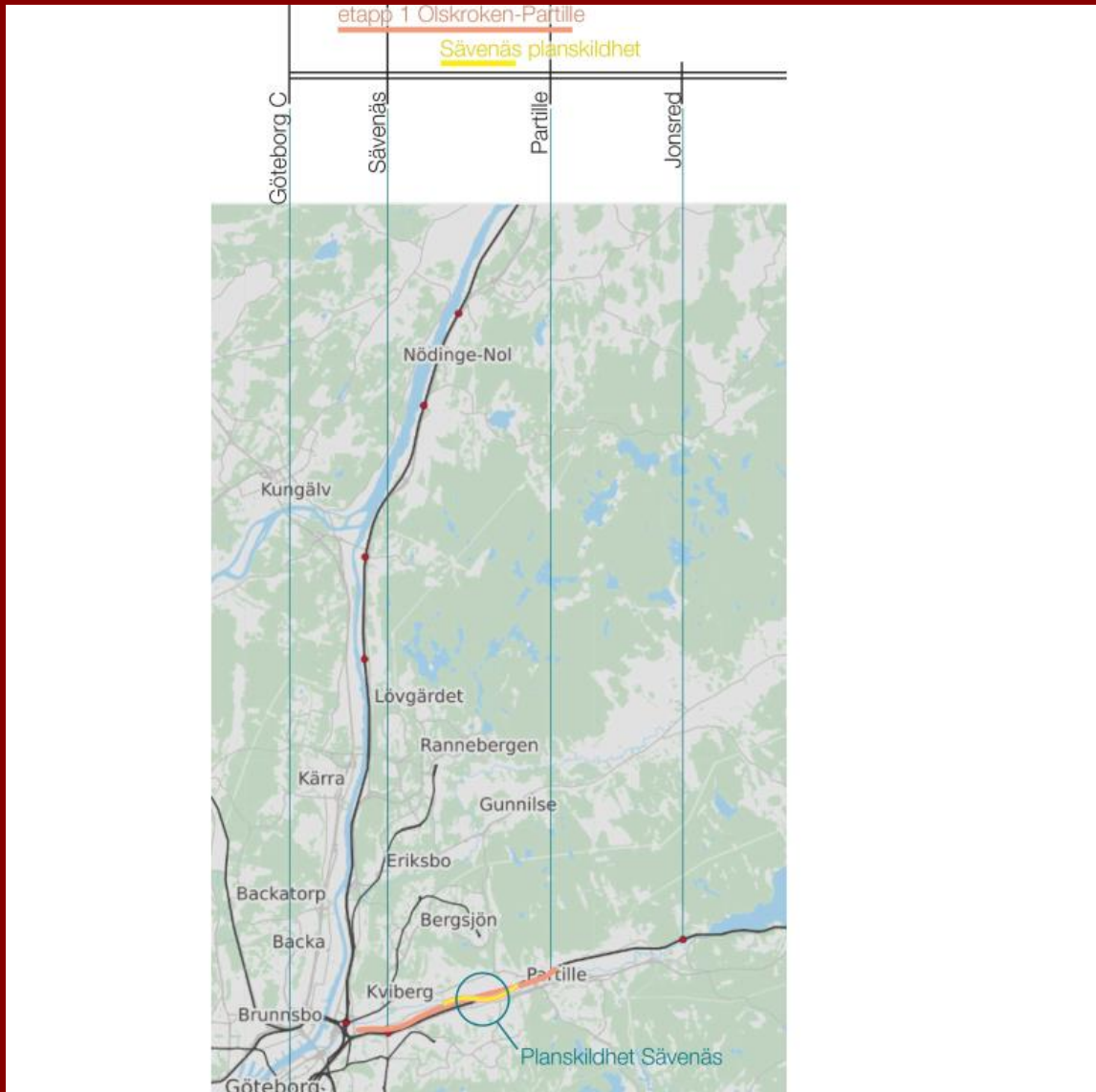


# Samlad effektbedömning

Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille,  
JVA2201a



Objektnummer: JVA2201a, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-08-22

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, 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, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV}/\text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- \* Robust lönsam
- \* Robust olönsam
- \* Lönsam
- \* Olönsam
- \* Nära noll ( $-0,1 < \text{NNK} < 0,1$ )
- \* Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta})/\text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs  $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$ .

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

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

# Sammanfattning

## Geografi

Åtgärden ligger i Västra Götaland län och berör Göteborg och Partille kommun.

## Nuläge och brister

Västra stambanan in mot Göteborg har idag ett högt kapacitetsutnyttjande och är störningskänslig. Koppling mellan Västra stambanan och Sävenäs bangård tar upp mycket kapacitet med korsande tågvägar för godståg över Västra stambanan till Sävenäs bangård.

## Beskrivning av åtgärden

Dubbelspår anläggs på sträckan Olskroken-Partille så att ett 6,5km långt fyrspar skapas. En planskildhet vid Sävenäs anläggs. Partille station får en nya hissar. Bulleråtgärder och suicidstängsel anläggs.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att minska res- och körtiden mellan Göteborg och Alingsås genom att förbättra kapaciteten på banan.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 4478 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	1991 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,47
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](http://www.trafikverket.se/sampers).

## Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar nationella och regionala kollektivtrafikresenärer, vilka utgörs av en stor grupp blandade individer sett till kön och ålder, tillsammans med godstransportörer på järnvägssidan. Gynnandet riskerar att ske på bekostnad av naturmiljön och landskapet längs sträckan.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger upphov till tidsvinster för person- och godstrafiken men innebär samtidigt en försämring för naturmiljön och landskapet i området längs spåren.

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

Inga tidigare beslut är fattande angående åtgärden. Åtgärden finns ej med i gällande plan 2018-29. MKB finns ej. Åtgärden är kandidat till nationell plan 2026-2037.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Ökad kapacitet ger minskade förseningar.	-67 ktim/år	356
Reskostnad persontåg	Ingen beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Restidsosäkerhet och förseningar	Sekundärförseningarna bedöms minska markant då åtgärden medför att förseningar inte sprider sig lika lätt ut i järnvägsnätet.		Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Nya hissar vid Partille station ger bättre tillgänglighet för individer med funktionshinder.		Förbättring
Turintervall	Ingen beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Åktid	Ökad kapacitet ger minskade åktider.	-733 ktim/år	3093

### Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Ökad kapacitet ger minskade förseningar.	0,10 mnkr/år	1,3
Transportkostnad	Sävenäs planskildhet möjliggör att förlänga infartsgruppen på Sävenäs Rbg, vilket ger möjlighet att köra med längre tåg och leder till bättre ekonomi för tågoperatörerna och godskunderna sedermera ökad samhällsnytta i form av lägre transportkostnader. Utan Sävenäs planskildhet är det inte möjligt att förlänga spår på infartsgruppen.		Försumbart

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transportkostnader	Ökad kapacitet ger lägre gångtider, vilket ger minskade transportkostnader.	23 mnkr/år	519
Transporttid	Sträckan Göteborg-Alingsås är en flaskhals i transportflödet och Göteborgs hamns bedömning är att inga nya flaskhalsar uppstår på Hamnbanan eller för rangering i Ytterhamnarna om flaskhalsen byggs bort. Många godståg till och från hamnen går via Västra Stambanan, exempelvis går trafiken till/från 4 av 6 av Sveriges större inlandshamnar på banan (Hallsberg, Eskilstuna, Insjön och Falköping). Västra Stambanan, Olskroken-Partille, begränsar idag möjligheterna för järnvägstrafiken till Göteborgs hamn då det finns ledig kapacitet att ta emot mer trafik både i hamnen och i anslutande system. En kapacitetsökning på banan möjliggör för fler affärs/godstågsupplägg ut till Göteborgs hamn samt för andra aktörer. Genom att förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn och andra aktörer bör möjligheterna att transportera gods på järnväg förbättras och därmed även transporttiderna för godskunderna.		Förbättring
Transporttid	Ökad kapacitet ger lägre gångtider.	4,9 mnkr/år	112

### Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökad kapacitet ger bättre restid som ger ökat resande vilket ökar banavgifterna.	-2,1 mnkr/år	-46

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Ökad kapacitet ger bättre restid som ger ökat resande vilket ökar biljettintäkterna.	116 mnkr/år	2811
Fordonskostnader persontåg	Ökad kapacitet ger lägre transporttid vilket ger lägre fordonskostnader.	-4,3 mnkr/år	287
Moms på biljettintäkter	Ökad kapacitet ger bättre restid som ger ökat resande vilket ökar momsutgifterna för biljettintäkter.	-6,6 mnkr/år	-159
Omkostnader	Ökad kapacitet ger bättre restid som ger ökat resande vilket ökar omkostnaderna.	-5,2 mnkr/år	-126

### Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Överflyttningseffekt från väg till järnväg förbättrar trafiksäkerheten på väg.	6,9 mnkr/år	170

### Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Ökad kapacitet, med bättre restider, ger överflyttningseffekt från väg till järnväg vilket minskar utsläppen från vägtrafiken.	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Ökad kapacitet, med bättre restider, ger överflyttningseffekt från väg till järnväg vilket minskar utsläppen från vägtrafiken.	0 ton/år	3,7
Buller	Buller och vibrationer bedöms bli relativt oförändrade, då broarna vid Sävån lyfter bullerkällorna samtidigt som nya bullerskydd		Försumbart

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	minskar dem. Vidare utförs bullerskyddsåtgärder längs sträckan i de fall riktvärden överskrids. Sammantaget blir effekten försumbar.		
Buller	Ökad kapacitet, med bättre restider, ger överflyttningseffekt från väg till järnväg och påverkar buller på järnväg och väg.	1,9 mnkr/år	52
Kväveoxider	Ökad kapacitet ger överflyttningseffekt från väg till järnväg vilket minskar utsläppen från vägtrafiken.	-3,4 ton/år	3,0
Slitagepartiklar	Ökad kapacitet ger överflyttningseffekt från väg till järnväg vilket minskar utsläppen från vägtrafiken.	-5,8 ton/år	101
Vattenkvalitet	Säveån är ett vattenskyddsområde. Effekter på vattenkvaliteten samt åtgärder är föremål för vidare utredning.		Försumbart

### Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Längs spåren finns objekt kopplat till kulturmiljön. Nya spår kan påverka dessa värden negativt. Effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning inom kommande fysisk planläggningsprocess.		Försumbart
Intrång - människor	Säveån och landskapet mellan Göteborg och Partille påverkas av planskildheten vid Sävenäs och bredare passage vid Partille. Det gör att infrastrukturen blir mer påtaglig och den visuella barriären ökar .		Försämring

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Masshantering	Föreordade massor främst vid tomter öster om Sävenäs Rbg och väster om Partille mitt emot Mellby radhusområde tas omhand i och med projektets genomförande		Förbättring
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna vid Sävenäs planskildhet innebär ett intrång i Natura 2000-området Säveån med fler och större broar. Det riskerar att påverka dess naturvärden. Nya dubbelspår ger även upphov till att rörelsen för vilt i området försämras ytterligare till följd av spårens barriärverkan.		Försämring

## 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 "Kompletterande indikatorer" för mer information		

## Övriga effekter

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-22,60
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-4559,55
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-34,68
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	69,36

## 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 CO<sub>2</sub>-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-6,25
Prognosår (kton)	-1,31
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-61,72

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	191,89
---	--------

\* 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	85962	207
Reinvestering per år	308	1,1
Drift och underhåll per år	16	0,21

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 ger minskade åktider och förseningar för resenärerna.	3449 mnkr	> 0,82
Sekundärförseningar bedöms minska, nya hissar vid Partille station ger bättre tillgänglighet för individer med funktionshinder.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet ger lägre gångtider och transportkostnader.	632 mnkr	> 0,15
Förlängning av infartsgruppen öppnar upp för möjligheten att köra längre tåg vilket ger lägre transportkostnader för godstransportörerna och stärker konkurrenskraften för godstransporter på järnväg. Kapacitetsökningen möjliggör även fler affärs/godstågsupplägg till Göteborgs hamn samt andra aktörer.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Kostnader relaterade till tågdrift samt biljettintäkter påverkas av ökat resande.	2768 mnkr	0,66

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Överflyttningseffekt från väg till järnväg förbättrar trafiksäkerheten på väg.	170 mnkr	0,04

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Överflyttningseffekt från väg till järnväg minskar utsläppen och buller på väg.	160 mnkr	0,04
Hälsa: Oförändrad buller- och vibrationssituation. Effekter på vattenkvaliteten är föremål för vidare utredning. Sammantaget försumbart i det här skedet.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Negativ påverkan på naturvärden. Barriäreffekten för vilt i området ökar tillsammans med den visuella barriären till följd av nya spår och planskildhet. Påverkan på kulturlämningar längs spåret är föremål för vidare utredning. Förorenade massor tas om hand. Effekterna leder både till förbättring och försämring och sammantaget bedöms det som försumbart.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
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 ger ökat resande och en överflyttningseffekt från väg till järnväg. Det ökar intäkterna från banavgifter och moms på biljettintäkter, men minskar intäkterna från vägs katt.	-174 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-815 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	6190 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,5

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	3965 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	132 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	102 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	>
<b>Totala utgifter</b>	<b>4199 mnkr</b>

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	1991 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,47
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Beräknade nyttor överstiger beräknade kostnader i huvudanalysen. De ej beräknade effekterna innebär en förbättring totalt sett. Känslighetsanalysen med 20% högre tillväxt visar att fler resenärer och större volymer innebär en ökad samhällsekonomisk lönsamhet för objektet. Det gäller även känslighetsanalyser med förändrade värderingar av klimatrelaterade effekter, luftföroreningar och trafiksäkerhet. Samtidigt kan en högre kostnad eller en lägre trafiktillväxt innebära att åtgärden blir mindre lönsam eller rent av olönsam.

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bansekt, med indata från TRV Kapacitetscenter, kvantifierar nyttorna av åtgärden. Nyttorna bedöms fångas relativt väl gällande fyrspårsutbyggnaden samt planskildheten vid Sävenäs.

#### Ej beräknade effekter:

Förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade men även möjlighet att trafikera med längre godståg till Sävenäs samt ökad tillgänglighet till Göteborgs hamn. Bullersituationen, naturvärden och visuell barriär bedöms som försumbara, dock blir förorenade massor utbytta.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Etappindelning: Utbyggnad av sträckan Göteborg - Alingsås kan delas in i etapper, alternativ för detta har tagits fram där detta inkluderar hela stråket. Två alternativ till etapper har tagits fram där den minsta är planskildheten till Sävenäs bangård och den något större är två nya spår Olskroken-Partille inklusive planskildheten till Sävenäs bangård. Planskildheten till Sävenäs bangård, ansluten till befintligt dubbelspår, frigör kapacitet från växlingsmanövrar för godståg. Störst nytta uppnås om planskildheten kombineras med utbyggnad av fyrspår Olskroken-Partille. En nackdel med att bygga planskildhet till Sävenäs som en enskild etapp är att det krävs relativt stor mängd provisorier i den östra änden.

## 3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar nationella och regionala kollektivtrafikresenärer, vilka utgörs av en stor grupp blandade individer sett till kön och ålder, tillsammans med godstransportörer på järnvägssidan. Gynnandet riskerar att ske på bekostnad av naturmiljön och landskapet längs sträckan.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på [www.trafikverket.se](http://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 och möjlighet att välja kollektivtrafik på järnväg. Likaledes bör ett ökat kollektivt resande leda till komplementresor i form av gång eller med cykel.

#### **Näringslivets tillgänglighet**

##### **Stärkt internationell konkurrenskraft**

Åtgärden förbättrar näringslivets tillgänglighet då godståg får förbättrade gångtider och korsande tågvägar upphör. Åtgärden förbättrar även möjligheten att köra med längre tåg in till Sävenäs rangerbangård samt förbättrar tillgängligheten till Göteborgs hamn för godstrafik på järnväg. Det stärker konkurrenskraften på järnvägssidan såväl nationellt som internationellt.

#### **Funktionshindrades tillgänglighet**

Nya hissar vid Partille station ger bättre tillgänglighet för individer med funktionshinder.

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

Åtgärden bör ej påverka barns möjligheter att själva, på ett säkert sätt, kunna nyttja transportsystemet eller vistas i trafikmiljöer.

#### **Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle**

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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.**

Trafiksäkerheten på väg förbättras till följd av överflyttningseffekter från väg till järnväg. Vidare elimineras risken för kollision mellan tåg som korsande tågvägar innebär.

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

Åtgärden innebär ett ökat CO<sub>2</sub>-utsläpp i samband med nyproduktion, drift- och underhåll samt reinvesteringar då anläggningsmassan ökar. Samtidigt kan överflyttningseffekten från väg till järnväg innebära att CO<sub>2</sub>-utsläppet minskar på väg.

**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***

Luftkvaliteten i området bör ej påverkas direkt, däremot kan överflyttningseffekten från väg till järnväg bidra till att förbättra luftkvaliteten på vägarna.

### ***Buller och vibrationer***

Buller och vibrationer bör vara oförändrat på järnvägssidan där bullerkällor förvisso höjs upp i naturen men bullerskärmar sätts upp. Samtidigt kan överflyttningseffekter från väg till järnväg bidra till att minska mängden buller på väg.

### ***Landskap***

Fyrspår innebär bredare infrastrukturområde och planskild anslutning vid Sävenäs innebär ytterligare broar i landskapet kring Göteborg. Det innebär också intrång i Natura 2000-området vid anläggning av nya broar. Eventuella effekter och åtgärder på forn- och kulturlämningar längs med nya spår är föremål för vidare utredning.

### ***Vatten***

Säveån utgör ett vattenskyddsområde, vilket behöver beaktas i samband med anläggandet.

### **Material och kemiska produkter**

Ej relevant.

### **Förorenade områden och masshantering**

Spårområdet i sig självt ett förorenat område. I samband med anläggning av nya spår kommer delar av det området att grävas upp eller på annat vis hanteras. Det innebär att mängden förorenat område minskar. Samtidigt så kommer spårområdet att öka och det nya spårområdet kommer med tiden att utgöra ett förorenat område.

## **4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier**

Åtgärden ger upphov till tidsvinster för person- och godstrafiken men innebär samtidigt en försämring för naturmiljön och landskapet i området längs spåren.

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

<b>Mål</b>	<b>NUK</b>
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUK <sub>fm</sub> )	>1,63
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUK <sub>hm</sub> )	0,08
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUK <sub>klimat</sub> )	0,0457

Objektnummer: JVA2201a, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille
Objekt-id	JVA2201a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Göteborg och Partille
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

Västra stambanan in mot Göteborg har idag ett högt kapacitetsutnyttjande och är störningskänslig. Koppling mellan Västra stambanan och Sävenäs bangård tar upp mycket kapacitet med korsande tågvägar för godståg över Västra stambanan till Sävenäs bangård.

Delen Göteborg-Alingsås har högt kapacitetsutnyttjande, vilket innebär en kapacitetsbegränsning som gör att trafiken inte kan öka ytterligare. Godstågen tvingas också till förbigång i Stenkullen för att de snabbt blir ikappkörda av bakomvarande persontåg. Hastighetsstandarden i förbindelsen till Sävenäs rangerbangård är också låg för godståg vilket medför att godstågen blockerar trafiken på Västra Stambanan. Ombyggnad av Sävenäs Rangerbangård ingår i gällande nationell plan och i framtiden planeras att alla godståg (till Sävenäs, hamnen eller Västkustbanan) gå via Sävenäs. Idag görs detta vid två platser och båda förbindelser är i plan. Den ökade belastningen av plananslutningen vid Sävenäs medför att kapacitetsproblemen kommer att öka.

## Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	6,5
Banstandard	Dubbelspår STH 140/150/170
Bantrafik	Prognosår 2045, Bansek, tåg/dygn: 58 snabbtåg, 148 regionaltåg, 76 pendeltåg, 58 godståg.
Banflöde	Prognosår 2045, Bansek: 13,47 miljoner resenärer/år, 4,8 miljoner nettoton/år.

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Beskrivning av åtgärden

Dubbelspår anläggs på sträckan Olskroken-Partille så att ett 6,5km långt fyrspar skapas. En planskildhet vid Sävenäs anläggs. Partille station får en nya hissar. Bulleråtgärder och suicidstängsel anläggs.

Två pendeltågsstationer integreras i det fyrspar som Västlänken + Göteborg C innebär, vilket ökar kapaciteten och minskar gångtiden för persontrafiken.

### Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	6,5km
Banstandard	Fyrspår, STH 140/150/170
Bantrafik	Prognosår 2045, Bansek, tåg/dygn: 58 snabbtåg, 148 regionaltåg, 76 pendeltåg, 58 godståg.
Banflöde	Prognosår 2045, Bansek: 13,47 miljoner resenärer/år, 4,8 miljoner nettoton/år.

## Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att minska res- och körtiden mellan Göteborg och Alingsås genom att förbättra kapaciteten på banan.

I jämförelsealternativet (JA) är kapacitetsutnyttjandet väldigt högt och det är både mycket tät trafik och korsande tågvägar på sträckan. Åtgärden kommer möjliggöra att godståg kan avgå och ankomma Sävenäs tätt inpå persontrafiken och de behöver inte förbigås i Stenkullen när avgången kan förläggas tätare på persontrafiken vilket ger stora systemeffekter för godstrafiken.

## Kostnader

### Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)	Omräknad totalkostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standardavvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-24	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	4478	1343	4478	1343

### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	4	3965

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Åtgärden medför att delar av befintlig anläggning byts ut, vilket kommer minska behovet av drift- och underhåll av spåren relativt JA.	Förbättring
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökad kapacitet ger ökat resande och därmed ökat slitage och underhållsbehov på järnväg.	-126
Underhållskostnad trafikberoende väg	Ökad kapacitet ger överflyttningseffekt från väg till järnväg och därmed minskat slitage och underhållsbehov på väg.	153
Underhållskostnad trafikberoende	Förändring i behov av drift- och underhåll till följd av ökad anläggningsmassa.	-128

## Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Förändring i behov av reinvestering till följd av ökad anläggningsmassa.	-79
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	-53

## Planeringsläge

Inga tidigare beslut är fattande angående åtgärden. Åtgärden finns ej med i gällande plan 2018-29. MKB finns ej. Åtgärden är kandidat till nationell plan 2026-2037.

# Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 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 2024.4
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-11-06

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

Kommentar:

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

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

# Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

## Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
3965 mnkr	234 mnkr	6190 mnkr	1991 mnkr	0,47

## Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	5551	234	5873	88	0,02
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	3965	236	7514	3313	0,79
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	3965	216	4981	800	0,19
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	3965	234	6429	2230	0,53
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	3965	234	6232	2033	0,48
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	3965	234	6147	1948	0,46
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	3965	234	6266	2068	0,49
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	3965	234	6243	2045	0,49
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	3965	234	6136	1937	0,46

Kommentar:

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

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

Kommentar: Etappindelning: Utbyggnad av sträckan Göteborg - Alingsås kan delas in i etapper, alternativ för detta har tagits fram där detta inkluderar hela stråket. Två alternativ till etapper har tagits fram där den minsta är planskildheten till Sävenäs bangård och den något större är två nya spår Olskroken-Partille inklusive planskildheten till Sävenäs bangård. Planskildheten till Sävenäs bangård, ansluten till befintligt dubbelspår, frigör kapacitet från växlingsmanövrar för godståg. Störst nytta uppnås om planskildheten kombineras med utbyggnad av fyrspår Olskroken-Partille. En nackdel med att bygga planskildhet till Sävenäs som en enskild etapp är att det krävs relativt stor mängd provisorier i den östra änden.

## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

### Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
240404_investeringskostnad_omrakning_bca	240404_investeringskostnad_omrakning_bca
ArbetsPM_jva2201a_241113_0523	ArbetsPM_jva2201a_241113_0523
bansek_bas_2024.4_jva2201a_241106_1112	bansek_bas_2024.4_jva2201a_241106_1112
BilagaSEBInkIMängder-IA1449-2024-11-07	BilagaSEBInkIMängder-IA1449-2024-11-07
Effektbedömning Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille (inkl sävenäs planskildhet) version 2	Effektbedömning Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille (inkl sävenäs planskildhet) version 2
JVA2201a_vsb_Olskroken - Partille_GKI_2024_10_24	JVA2201a_vsb_Olskroken - Partille_GKI_2024_10_24
tillkommande signal BCA	signal för BCA
Trafikering och beräkning_jva2201a_241106_1100	Trafikering och beräkning_jva2201a_241106_1100

Referens f30a4e91-e944-4445-9145-e5da600de806

SEB Id för denna SEB: 4f75163c-2ee3-4de1-85f5-5410250dbf05

Objektnummer: JVA2201a, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-08-22  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Fridh Patrik, 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**