

Samlad effektbedömning

Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet, JVA2601



Objektnummer: JVA2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Hellervik Alexander, PLnpp, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-02



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Hellervik Alexander, PLnpp

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll

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

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

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

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Västra Götaland län och berör Bäcke-fors kommun.

Nuläge och brister

Bristande kapacitet på sträckan Göteborg-Oslo med långa restider som följd för både person- och godstrafiken. Detta visas exempelvis i rapporten "Utpekad bristanalys: Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider" (publ. 2021:115). Det antas att utbyggnaden av ERTMS redan är genomförd på sträckan.

Beskrivning av åtgärden

Två nya mötesspår på sträckan Skälebol-Kornsjö med tänkta placeringar mellan Kornsjö och Ed samt mellan Bäcke-fors och Råskogen. Åtgärden är inte med i basprognosen.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Förbättra kapaciteten på sträckan Skälebol-Kornsjö för person- och godstrafiken.

Investeringskostnad

Kostnaden är 473 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnads-kalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.”

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-410 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,88
Ej beräknade effekter	Förbättring
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 gynnar kollektivtrafikresenärer och godstransportörer på järnväg i och med en ökad kapacitet på sträckan.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden innebär res- och transportidsförbättringar medan påverkan på natur- och kulturmiljön 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

Åtgärderna inom aktuell SEB är en delmängd av ett större paket med åtgärder, som har utretts inom Regeringsuppdrag: Göteborg-Oslo (TRV 2020/66057). Utredningen har föreslagit flera paket med olika ambitionsnivåer som alla syftar till att förbättra kapaciteten på sträckan Göteborg-Oslo både för person- och godstrafik. Inom arbetet med Regeringsuppdrag: Göteborg-Oslo har fem olika åtgärdspaket tagits fram för att utreda möjligheterna till etappvis utbyggnad: Region-, Fjärr-, Gods-, Medel- samt Högpaketet. Åtgärderna i aktuell SEB kan relateras till åtgärderna som föreslås inom Godskonceptet för Regeringsuppdraget. De nya mötesspåren förbättrar kapaciteten på den svenska sidan men det krävs fler åtgärder, som föreslås enligt det kompletta Godskonceptet, för att den förändrade kapaciteten som mötesspåren ger ska kunna ge full effekt. Åtgärden i aktuell SEB tas fram i samband med planrevideringen 2024. Objektet är en kandidat till nationell transportplan 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Förbättrad kapacitet leder till minskad förseningsrisk.	-0,80 ktim/år	15
Reskostnad persontåg	Förbättrad kapacitet leder till lägre restider.	0 mnkr/år	0
Turintervall	Ingen beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Åktid	Förbättrad kapacitet leder till lägre restider.	-10 ktim/år	60

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Förbättrad kapacitet leder till minskad förseningsrisk.	0 mnkr/år	0,10
Transportkostnader	Förbättrad kapacitet leder till lägre restider och lägre transportkostnader.	0,10 mnkr/år	2,1
Transporttid	Förbättrad kapacitet leder till lägre restider.	0 mnkr/år	0,55
Transporttid	Mötesspår på sträckan ger godstågen möjlighet att trafikera sträckan även under de mer trafikerade tiderna på dygnet.		Förbättring

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till ökat resande vilket ökar banavgifterna.	0 mnkr/år	0
Biljettintäkter	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till ökat resande vilket ökar biljettintäkterna.	1,8 mnkr/år	45
Fordonskostnader persontåg	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till lägre fordonskostnader.	1,1 mnkr/år	28
Moms på biljettintäkter	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till ökat resande vilket ökar momsutgifterna från biljettintäkter.	-0,10 mnkr/år	-2,5
Omkostnader	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till ökat resande vilket ökar omkostnaderna.	-0,10 mnkr/år	-2,6

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad kapacitet på järnväg leder till schablonmässig överflyttning från väg till järnväg vilket förbättrar trafiksäkerheten på väg.	0 mnkr/år	0,85

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till en schablonmässig överflyttning vilket minskar utsläppen på väg.	0 ton/år	0

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till en schablonmässig överflyttning vilket minskar utsläppen på väg.	0 ton/år	0,19
Buller	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till en schablonmässig överflyttning vilket minskar bullret på väg.	0 mnkr/år	0,72
Buller	Det antas att bulleråtgärder genomförs i de fall riktvärden överskrids. Effekter av buller och eventuella åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess.		Försumbart
Kväveoxider	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till en schablonmässig överflyttning vilket minskar utsläppen på väg.	0 ton/år	0,03
Slitagepartiklar	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till en schablonmässig överflyttning vilket minskar utsläppen på väg.	-0,10 ton/år	3,1
Vattenkvalitet	Enligt Naturvårdsverkets karttjänst (https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/) så finns det vattenskyddsområde i Dals-Rostock och Ed, därutöver finns få eller inga vattenskyddsområden i direkt anslutning till järnvägen på sträckan Skälebol-Kornsjö. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Längs sträckan Skålebol-Kornsjö finns ett antal fornlämningar längs järnvägen. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för kommande fysisk planläggningsprocess.		Försumbart
Vibrationer	Effekterna av vibrationer och eventuella åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Nya spår tar mark i anspråk, vilket påverkar naturvärden i anslutning till befintligt spår område och barriäreffekten för vilt riskerar att öka i samband med fler spår på sträckan. Eventuella effekter och 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 "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)	-0,35
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-21,24
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-0,53
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	1,06

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

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

Förändring av fossila och biogena CO₂-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,05
Prognosår (kton)	-0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-0,50

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	1,58
---	------

* 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	2052	6,0
Reinvestering per år	42	0,13
Drift och underhåll per år	1,8	0,10

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*
Förbättrad kapacitet leder till lägre restider.	75 mnkr	0,16

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad kapacitet leder till lägre restider och minskad förseningsrisk.	2,7 mnkr	> 0,01
Förbättrade möjligheter för godståg att trafikera sträckan även under de mer högratifierade timmarna på dygnet.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad kapacitet med lägre restider minskar fordonskostnaderna och leder till ökat resande vilket ökar biljettintäkterna, momsutgifterna och omkostnaderna.	67 mnkr	0,15

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Överflyttningseffekt från väg till järnväg förbättrar trafiksäkerheten på väg.	0,85 mnkr	0,00

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till en schablonmässig överflyttning vilket minskar utsläpp och buller på väg.	4,1 mnkr	0,01
Hälsa: Bullereffekter och påverkan på vattenkvaliteten samt eventuella åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Vibrationer, forn- och kulturlämningar samt barriäreffekter och påverkan på naturvärden är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess.	≈ 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

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till ökat resande vilket ökar intäkterna från moms och banavgifter men överflyttning minskar intäkterna från vägsatser.	-2,5 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-93 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	55 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	422 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	15 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	28 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	465 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-410 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,88
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den enskilda åtgärden är olönsam, där nyttorna ej överstiger kostnaderna. De ej beräknade effekterna bedöms i det här läget som positiva men förändrar ej bedömningen att åtgärden är olönsam. De obligatoriska känslighetsanalyserna visar på ett robust resultat. Känslighetsanalysen med 5 gånger så stora volymer och godståg visar också på en negativ lönsamhet. Känslighetsanalysen med koppling till Regeringsuppdraget och en full potential enligt Godskonceptet visar på en svagt lönsam åtgärd. Dock krävs det ytterligare åtgärder för att uppnå den fulla potentialen.

De nya mötesspårarna kan relateras till åtgärder för att möjliggöra längre godståg på sträckan Göteborg-Oslo vilket föreslås enligt Godskonceptet framtaget inom Regeringsuppdrag: Göteborg-Oslo. Ett sådant möjliggörande visade på en positiv samhällsekonomisk lönsamhet inom Regeringsuppdraget, exempelvis genom potentiella öknings av volymer på sträckan. Det som saknas är åtgärder på den norska sidan som möjliggör längre godståg, exempelvis påskjutslok för att klara tyngre tåg och backar och kryssningsspår för längre tåg.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Banse 2024.2 kvantifierar effekterna av mötesspårarna givet indata från TRV Kapacitetscenter. Verktyget fångar effekter på enskild sträcka, men saknar till viss del systemeffekterna.

Ej beräknade effekter:

Godstågens möjlighet att trafikera sträckan förbättras. Buller, vibrationer samt eventuell påverkan på forn- och kulturlämningar och naturvärden är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess. I det här skedet bedöms de ej beräknade effekterna som positiva.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har koppling till andra åtgärder som ökar kapaciteten längs Norge-Vänerbanan; - Vändspår Älvängen. - Förbigångsspår Öxnered-Göteborg. - Åtgärden för att möjliggöra längre tåg på den norska sidan.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar kollektivtrafikresenärer och godstransportörer på järnväg i och med en ökad kapacitet på sträckan.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärden förbättrar medborgarnas tillgänglighet till och från Norge genom ökade möjligheter att välja kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden förbättrar näringslivets tillgänglighet till och från Norge genom förbättrade transporttider. Vidare ger åtgärden större möjlighet för godstrafiken att trafikera sträckan Skälebol-Kornsjö även under de mer trafikerade timmarna av dygnet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden påverkar ej funktionshindrades tillgänglighet.

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

Åtgärden påverkar ej barns möjligheter att själva, på ett säkert sätt, använda transportsystemet eller vistas i trafikmiljöer.

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

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Åtgärden förbättrar restiden för kollektivtrafik på järnväg, vilket innebär en schablonmässig överflyttning från väg till järnväg och därmed en förbättring av trafiksäkerheten på väg. Dock handlar det 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.

Åtgärden förbättrar restiden för kollektivtrafik på järnväg, vilket innebär en schablonmässig överflyttning från väg till järnväg och därmed en minskad mängd utsläpp på väg. Samtidigt så innebär ny anläggningsmassa i form av mötesspår ett ökat CO₂-utsläpp i samband med produktion samt drift- och underhåll och reinvesteringar.

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 förbättrar restiden för kollektivtrafik på järnväg, vilket innebär en schablonmässig överflyttning från väg till järnväg och därmed en minskad mängd utsläpp på väg.

Buller och vibrationer

Åtgärden bör ej påverka mängden buller på sträckan. Dock kan mötesspår, beroende på placering, göra att avståndet till fastigheter minskar. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.

Landskap

Åtgärden sker inom befintlig infrastruktur, men innebär därmed att infrastrukturens inslag i landskapet ökar och att naturvärden påverkas i närheten av spår. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.

Vatten

Enligt Naturvårdsverkets karttjänst (<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>) så finns det vattenskyddsområde i Dals-Rostock och Ed, därutöver finns få eller inga vattenskyddsområden i direkt

anslutning till järnvägen på sträckan Skålebol-Kornsjö. Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess.

Material och kemiska produkter

Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess.

Förorenade områden och masshantering

Eventuella effekter och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och mål-synergier

Åtgärden innebär res- och transporttidsförbättringar medan påverkan på natur- och kulturmiljön 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)	>0,31
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,01
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,0034

Objektnummer: JVA2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Hellervik Alexander, PLnpp, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-02

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet
Objekt-id	JVA2601
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Bäckefors
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Bristande kapacitet på sträckan Göteborg-Oslo med långa restider som följd för både person- och godstrafiken. Detta visas exempelvis i rapporten "Utpekad bristanalys: Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider" (publ. 2021:115). Det antas att utbyggnaden av ERTMS redan är genomförd på sträckan.

Inom arbetet med Regeringsuppdrag: Göteborg-Oslo (TRV 2020/66057) har fem olika åtgärds paket tagits fram för att utreda möjligheterna till etappvis utbyggnad: Region-, Fjärr-, Gods-, Medel- samt Högpaketet. Sträckan är föremål för åtgärder som föreslås inom Godskonceptet i utredningen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Skälebol-Kornsjö: cirka 68km.
Banstandard	Enkelspår
Bantrafik	Skälebol-Kornsjö, år 2045: 26 persontåg/dygn och 4,5 godståg/dygn.
Banflöde	Skälebol-Kornsjö, år 2045: 0,29 miljoner resenärer/år, 0,38 miljoner nettoton/år.

Beskrivning av åtgärden

Två nya mötesspår på sträckan Skålebol-Kornsjö med tänkta placeringar mellan Kornsjö och Ed samt mellan Bäckefors och Råskog. Åtgärden är inte med i basprognosen.

Åtgärderna inom aktuell SEB är en delmängd av ett större paket med åtgärder, som har utretts inom Regeringsuppdrag: Göteborg-Oslo. Utredningen har föreslagit flera paket med olika ambitionsnivåer som alla syftar till att förbättra kapaciteten på sträckan Göteborg-Oslo både för person- och godstrafik. Åtgärderna som föreslås i aktuell SEB kan relateras till åtgärderna i Godskonceptet. De nya mötesspårerna förbättrar kapaciteten på den svenska sidan men det krävs fler åtgärder, som föreslås enligt det kompletta Godskonceptet, för att den förbättrade kapaciteten som mötesspårerna ska kunna ge full effekt.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Skålebol-Kornsjö: Cirka 68km.
Banstandard	Enkelspår
Bantrafik	Skålebol-Kornsjö, år 2045: 26 persontåg/dygn och 4,5 godståg/dygn.
Banflöde	Skålebol-Kornsjö, år 2045: 0,29 miljoner resenärer/år, 0,38 miljoner nettoton/år.

Syfte och viktigaste effekt

Förbättra kapaciteten på sträckan Skålebol-Kornsjö för person- och godstrafiken.

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)
2024-09-26	2023-6	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	473	142	473	142

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	422

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till ökat resande vilket ökar slitaget på järnvägsanläggningen.	-0,37
Underhållskostnad trafikberoende väg	Förbättrad kapacitet med lägre restider leder till en schablonmässig överflyttning vilket minskar slitage på väganläggningen.	1,1
Underhållskostnad trafikberoende	Förändrat underhållsbehov till följd av förändrad anläggningsmassa.	-28

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringkostnad	Förändrat reinvesteringsbehov till följd av förändrad anläggningsmassa.	-15

Planeringsläge

Åtgärderna inom aktuell SEB är en delmängd av ett större paket med åtgärder, som har utretts inom Regeringsuppdrag: Göteborg-Oslo (TRV 2020/66057). Utredningen har föreslagit flera paket med olika ambitionsnivåer som alla syftar till att förbättra kapaciteten på sträckan Göteborg-Oslo både för person- och godstrafik. Inom arbetet med Regeringsuppdrag: Göteborg-Oslo har fem olika åtgärds paket tagits fram för att utreda möjligheterna till etappvis utbyggnad: Region-, Fjärr-, Gods-, Medel- samt Högpaketet. Åtgärderna i aktuell SEB kan relateras till åtgärderna som föreslås inom

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Godskonceptet för Regeringsuppdraget. De nya mötesspårarna förbättrar kapaciteten på den svenska sidan men det krävs fler åtgärder, som föreslås enligt det kompletta Godskonceptet, för att den förändrade kapaciteten som mötesspårarna ger ska kunna ge full effekt. Åtgärden i aktuell SEB tas fram i samband med planrevideringen 2024. Objektet är en kandidat 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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-10

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

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
422 mnkr	43 mnkr	55 mnkr	-410 mnkr	-0,88

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	591	43	21	-612	-0,97
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	422	43	75	-389	-0,84
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	422	43	33	-431	-0,93
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	422	43	55	-410	-0,88
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	422	43	55	-410	-0,88
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	422	43	54	-410	-0,88
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	422	43	55	-409	-0,88
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	422	43	56	-408	-0,88
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	422	43	53	-412	-0,89

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 har koppling till andra åtgärder som ökar kapaciteten längs Norge-Vänerbanan; - Vändspår Älvängen. - Förbigångsspår Öxnered-Göteborg. - Åtgärden för att möjliggöra längre tåg på den norska sidan.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonvärde	NNK
KA breakeven 5 gånger så stora volymer och godståg	-463	-317	-0,68
KA Regering med 625m långa godståg i utredningsalternativet.	-416	60	0,14

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser

Namn/beskrivning

240404_investeringskostnad_omrakning_bca	240404_investeringskostnad_omrakning_bca
240926 ULK särredov - JVA2601 Norgebanan Skålebol-Kornsjö - Mötesstation Dalskog o Mon	240926 ULK särredov - JVA2601 Norgebanan Skålebol-Kornsjö - Mötesstation Dalskog o Mon
241112 Förutsättningar för underlagskalkyl_Norgebanan Skålebol-Kornsjö - Mötesstation Dalskog o Mon	241112 Förutsättningar för underlagskalkyl_Norgebanan Skålebol-Kornsjö - Mötesstation Dalskog o Mon
ArbetsPM_jva2601_bansek_241012_0733	ArbetsPM_jva2601_bansek_241012_0733
bansek_bas_2024.2_jva2601_241010_0703	bansek_bas_2024.2_jva2601_241010_0703
bansek_bas_2024.2_jva2601_KA_Breakeven_5_241010_0713	bansek_bas_2024.2_jva2601_KA_Breakeven_5_241010_0713
bansek_bas_2024.2_jva2601_KA_Regering_241010_0707	bansek_bas_2024.2_jva2601_KA_Regering_241010_0707
BilagaSEB-IC8197-2024-10-11	BilagaSEB-IC8197-2024-10-11
Effektbedömning - Norge-Vänerbanan, Skålebol-Kornsjö, högre kapacitet	Effektbedömning - Norge-Vänerbanan, Skålebol-Kornsjö, högre kapacitet
PM - förutsättningar för ULK	PM - förutsättningar för ULK
Trafikering och beräkning_jva2601_241011_1359	Trafikering och beräkning_jva2601_241011_1359

SEB Id för denna SEB: f2c4dd98-c80e-436f-bbf4-ca5ae66875d3

Objektnummer: JVA2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Hellervik Alexander, PLnpp, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-02



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Hellervik Alexander, PLnpp

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