

Samlad effektbedömning

Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära
uppställningsspår, JVR2603



Objektnummer: JVR2603, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-01

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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

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

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

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

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

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Västra Götaland län och berör Göteborg kommun.

Nuläge och brister

En uppdatering av prognosen för behovet av uppställningsspår visar att det förväntas bli brist på omloppsnära uppställning i Göteborg 2045. Utan fler uppställningsspår kommer trafikeringen enligt basprognosen inte kunna köras som tänkt. Det innebär att fjärrtågtrafiken körs med kortare tåg än planerat.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär anläggande av fyra signalreglerade och elektrifierade uppställningsspår (stickspår) om vardera 265 m. Sammanlagt längd drygt 1000 m. Utgångspunkten är att spåren kan anläggas på "torrskorpeleran" dvs på samma sätt som befintliga spår anlades 2014.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Skapa fler uppställningsspår för omloppsnära uppställning av främst fjärrtåg med god koppling till Göteborgs central.

Investeringskostnad

Kostnaden är 133 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning."

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framförallt långa resor med tåg vilket inkluderar många åldersgrupper och både män och kvinnor.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik genom att längre tåg kan köras vilket ger ett positivt bidrag till funktionsmålet. Förhoppningsvis leder åtgärden i förlängningen till en överflyttning från biltrafik till tåg, vilket minskar utsläpp och klimatpåverkan. Åtgärden bedöms ge ett försumbart bidrag till hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärden är kandidat till nationell plan 2026-2037. Trafikverket genomförde år 2016 en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) avseende omloppsnära tåguppställning (uppställning i närheten till där tåg tas i och ur bruk) och depå i Göteborgsområdet. Arbetet genomfördes i samverkan med Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Järnvägsföretag och berörda kommuner. Studien pekade ut ett antal åtgärder i form av anläggningar för omloppsnära tåguppställning vilka föreslogs skulle genomföras inom ramen för infrastrukturplan 2018–2029.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	I JA tvingas tågen i högtrafik att bli kortare på grund av begränsningen i tillgänglig uppställningsyta. Det kan innebära att passagerare får stå i JA och får därmed en försämrad komfort. I UA, där tillgänglig uppställningsyta inte är lika begränsad, kan tåglängderna öka och leda till att färre passagerare behöver stå. Effekten bedöms som försumbar då åtgärden främst gäller fjärrtåg där antalet biljetter som säljs oftast beror på antalet tillgängliga platser.	Försumbart
Restid	Åtgärden bedöms leda till förbättrade restider för befintliga tågresenärer. Möjligheten att resa kollektivt ökar när längre tåg kan köras vilket bedöms ge en restidsvinst åt personer som normalt valt bil för långa resor men nu kan välja tåg istället. Med längre tåg kan eventuellt även uppehållstiderna minskas då det är enklare för passagerare att hinna gå av och på.	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Placeringen av uppställningsytorna vid Sävenäs påverkar antalet tågrörelser i järnvägssystemet i och runt Göteborg. Antalet tjänstetågrörelser kan öka på vissa ställen och minska på andra ställe något som påverkar kapacitetsutnyttjandet och i förlängningen kan påverka restidsosäkerheten.	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Då åtgärden möjliggör längre tåg så bör detta ses som positivt för funktionshindrades möjlighet att använda kollektivtrafiken. Längre tåg leder till mindre trängsel på tåg samt fler rullstolsplatser.	Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Förseningar	Placeringen av uppställningsytorna vid Sävenäs påverkar antalet tågrörelser i järnvägssystemet i och runt Göteborg. Antalet tjänstetågrörelser kan öka på vissa ställen och minska på andra. Effekten bedöms som försumbar då längre persontåg inte ska störa godstrafiken.	Försumbart

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Åtgärden bedöms leda till ökade biljettintäkter när det går att köra längre tåg.	Förbättring
Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnaderna bedöms kunna öka med längre tåg, samtidigt blir det också lättare för operatörerna att ta tåg i och ur bruk när uppställningsspår finns nära Göteborg.	Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Ett förbättrat tågutbud med längre tåg kan i förlängningen leda till överflyttning från personbil till tåg, vilket är positivt för trafiksäkerheten. Det är dock osäkert hur stor effekten blir.	Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Områdena kring de nya uppställningsspåren påverkas redan idag av olika bullerkällor, exempelvis från motorvägar, järnväg och bangård i närheten. Åtgärden möjliggör för att köra längre tåg vilket ger upphov till mer buller än korta tåg. Åtgärden kan också leda till överflyttning av resandet från bil till tåg, vilket då minskar vägbuller.	Försumbart
Förorenade områden	Området är starkt präglad av infrastruktur och bangård där förorenad mark är vanligt förekommande. Om eventuellt förorenad mark tas om hand på rätt sätt leder åtgärden till en initial förbättring, samtidigt kommer den framtida verksamheten kunna leda till att marken förorenas ytterligare.	Försumbart
Luftkvalitet	Förbättringar för järnvägen kan i förlängningen leda till en överflyttning och sedermera minskning av personbilar. Därmed minskar mängden utsläpp av partiklar och kväveoxider på sikt.	Försumbart
Vattenkvalitet	Säveåns vattenskyddsområde finns i närheten. Åtgärden behöver anpassas så att inte vattenkvaliteten påverkas.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en ökad/minskad användning av motorbränsle, vilket ökar/minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Minskar
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Oförändrat
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Oförändrat
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Minskar
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ökar

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

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

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

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

* 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	2925	10
Reinvestering per år	15	0,05
Drift och underhåll per år	0,88	0,01

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

Inga övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden bedöms totalt sett ge positiva effekter på restid och tillgängligheten för funktionshindrade. Åtgärden bedöms ge försumbar påverkan reskomforten och risken för förseningar.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Effekten bedöms som försumbar då längre persontåg inte ska störa godstrafiken.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretagen får nytta genom ökade biljettintäkter när längre tåg kan köras. Trafikeringskostnaden påverkas då längre tåg behöver mer underhåll men det blir enklare att ta tåg i och ur bruk.	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Ett förbättrat tågutbud med längre tåg kan i förlängningen leda till överflyttning från personbil till tåg, vilket är positivt för trafiksäkerheten.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden kan i förlängningen leda till överflyttning av resande från personbil till tåg vilket leder till minskade utsläpp och buller från vägtrafiken, effekten är dock osäker. Området är starkt präglad av infrastruktur och bangård där förorenad mark är vanligt förekommande.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö:	
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	121 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	121 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms leda till att basprognosen trafik går att köra fullt ut med tillräckligt långa tåg för att möta efterfrågan på resor. Positiva effekter inkluderar ökad komfort och minskade restider, samt överflyttning från väg till järnväg. Överslagsberäkningar (se arbetsPM) visar att åtgärden får NNK över 0 vid 5-10 minuters tidvinst per dygn för ca 1000 resenärer.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden bedöms leda till att basprognosens trafik går att köra fullt ut med tillräckligt långa tåg för att möta efterfrågan på resor. Positiva effekter inkluderar ökad komfort och minskade restider, samt överflyttning från väg till järnväg. Ökad anläggningsmassa ökar behovet av underhåll.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Göteborgsregionen är en expansiv region med många infrastrukturprojekt på gång, till exempel Västlänken inklusive uppställningsspår vid Lärje och Pilekrogen. Trots att uppställningsspår byggs vid Lärje och Pilekrogen kommer behovet av uppställningsspår i Göteborgsområdet runt 2045 vara större tillgänglig spår mängd med nuvarande prognos.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framförallt långa resor med tåg vilket inkluderar många åldersgrupper och både män och kvinnor.

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

Medborgarnas förutsättning att välja kollektivtrafik ökar när det går att köra längre tåg. Ett högre resande med tåg leder också till fler gång- och cykelresor.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Effekten för godstrafiken bedöms som försumbar då längre persontåg inte ska störa godstrafiken. Åtgärden påverkar dock antalet tågrörelser i järnvägssystemet i och runt Göteborg.

Funktionshindrades tillgänglighet

Då åtgärden möjliggör längre tåg så bör detta ses som positivt för funktionshindrades möjlighet att använda kollektivtrafiken.

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

Barn och ungas möjligheter att ta sig fram säkert bedöms inte påverkas.

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.

Ett förbättrat tågutbud med längre tåg kan i förlängningen leda till överflyttning från personbil till tåg, vilket är positivt för trafiksäkerheten. Det är dock osäkert hur stor effekten blir.

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

Ett förbättrat tågutbud med längre tåg kan i förlängningen leda till överflyttning från bil till järnväg, vilket leder till minskad klimatpåverkan. Det är dock osäkert hur stor effekten blir.

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

Ett förbättrat tågutbud med längre tåg kan i förlängningen leda till överflyttning från bil till järnväg, vilket leder till minskade utsläpp. Det är dock osäkert hur stor effekten blir.

Buller och vibrationer

Områdena kring de nya uppställningsspåren påverkas redan idag av olika bullerkällor, exempelvis från motorvägar, järnväg och bangård i närheten. Effekterna bedöms därför i nuläget som försumbara. Åtgärden möjliggör för att köra längre tåg vilket ger upphov till mer buller än korta tåg. Åtgärden kan också leda till överflyttning av resandet från bil till tåg, vilket då minskar vägbuller.

Landskap

Områdena kring de nya uppställningsspåren påverkas redan idag av infrastruktur, exempelvis från motorvägar, järnväg och bangård i närheten. Effekterna bedöms därför i nuläget som försumbara.

Vatten

Säveåns vattenskyddsområde finns i närheten. Åtgärden behöver anpassas så att inte vattenkvaliteten påverkas.

Material och kemiska produkter

Ej relevant

Förorenade områden och masshantering

Området är starkt präglad av infrastruktur och bangård där förorenad mark är vanligt förekommande. Om eventuellt förorenad mark tas om hand på rätt sätt leder åtgärden till en initial förbättring, samtidigt kommer den framtida verksamheten kunna leda till att marken förorenas ytterligare.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik genom att längre tåg kan köras vilket ger ett positivt bidrag till funktionsmålet. Förhoppningsvis leder åtgärden i förlängningen till en överflyttning från biltrafik till tåg, vilket minskar utsläpp och klimatpåverkan. Åtgärden bedöms ge ett försumbart bidrag till hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: JVR2603, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår
Objekt-id	JVR2603
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Göteborg
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

En uppdatering av prognosen för behovet av uppställningsspår visar att det förväntas bli brist på omloppsnära uppställning i Göteborg 2045. Utan fler uppställningsspår kommer trafikeringen enligt basprognosen inte kunna köras som tänkt. Det innebär att fjärrtågtrafiken körs med kortare tåg än planerat.

Utbyggnaden av Västlänken i Göteborg kommer att ge ett nytt järnvägssystem i Västsverige. Tågtrafiken har och kommer att öka och därmed ökar antalet tåg i Göteborgsområdet. Detta erfordrar sammantaget nya och väl fungerande anläggningar för uppställning och underhåll av tåg. I nuläget finns uppställningsspår vid Göteborg C som kommer försvinna när Västlänken öppnar. Arbetet med uppställningsplatserna Lärje och Pilekrogen pågår där Lärje fick byggstartsbeslut januari 2024 och förhoppningen är att Pilekrogen ska få det under 2024. Trots att uppställningsspår byggs vid Lärje och Pilekrogen kommer behovet av uppställningsspår i Göteborgsområdet runt 2045 vara större tillgänglig spårmängd.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	otillräcklig uppställningskapacitet
Banstandard	otillräcklig uppställningskapacitet
Bantrafik	2045 förväntas följande antal tåg/dygn: VSB: Göteborg-Alingsås: 58 snabbtåg, 148 övriga persontåg, 76 lokaltåg och 58 godståg. Väst kustbanan: Göteborg-Kungsbacka: 32 snabbtåg, 136 övriga persontåg, 132 lokaltåg, 26 godståg. NVB: Göteborg-Älvängen: 14 snabbtåg, 136 övrig persontåg, 132 lokaltåg och 41 godståg. Kust till kust-banan: Göteborg-Borås: 36 övriga persontåg, 13 godståg. Bohusbanan: Göteborg-Stenungssund: 70 övriga persontåg, 6 godståg
Banflöde	2045 förväntas följande banflöde: VSB Olskroken - Göteborg Sävenäs: Resande: 14,7 Miljoner resor per år. Gods: 4,8 miljoner ton/år. Väst kustbanan Kungsbacka Hede - Kungsbacka: Resande: 11,9 Miljoner resor per år. Gods: 2,9 miljoner ton/år. NVB Göteborg Marieholm - Agnesberg: Resande: 9,3 Miljoner resor per år Gods: 4,7 miljoner ton/år. Kust till kust-banan Mölndal - Mölnlycke: Resande: 0,3 Miljoner resor per år Gods: 1,3 miljoner ton/år. Bohusbanan Stora Höga - Stenungssund: Resande: 1,7 Miljoner resor per år Gods: 0,4 miljoner ton/år.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär anläggande av fyra signalreglerade och elektrifierade uppställningsspår (stickspår) om vardera 265 m. Sammanlagt längd drygt 1000 m. Utgångspunkten är att spåren kan anläggas på "torrskorpeleran" dvs på samma sätt som befintliga spår anlades 2014.

Byggnationen sker på Trafikverkets mark. På området låg det tidigare ett koloniområde som togs i anspråk för ett antal år sedan. Uppställningsspåren ska ligga på en del av området som inte har omvandlats till spårområde än.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	totalt 1,2 km uppställningsspår
Banstandard	Elektrifierat
Bantrafik	2045 förväntas följande antal tåg/dygn: VSB: Göteborg-Alingsås: 58 snabbtåg, 148 övriga persontåg, 76 lokaltåg och 58 godståg. Västkustbanan: Göteborg-Kungsbacka: 32 snabbtåg, 136 övriga persontåg, 132 lokaltåg, 26 godståg. NVB: Göteborg-Älvängen: 14 snabbtåg, 136 övriga persontåg, 132 lokaltåg och 41 godståg. Kust till kust-banan: Göteborg-Borås: 36 övriga persontåg, 13 godståg. Bohusbanan: Göteborg-Stenungssund: 70 övriga persontåg, 6 godståg.
Banflöde	2045 förväntas följande banflöde: VSB Olskroken - Göteborg Sävenäs: Resande: 14,7 Miljoner resor per år. Gods: 4,8 miljoner ton/år. Västkustbanan Kungsbacka Hede - Kungsbacka: Resande: 11,9 Miljoner resor per år. Gods: 2,9 miljoner ton/år. NVB Göteborg Marieholm - Agnesberg: Resande: 9,3 Miljoner resor per år Gods: 4,7 miljoner ton/år. Kust till kust-banan Mölndal - Mölnlycke: Resande: 0,3 Miljoner resor per år Gods: 1,3 miljoner ton/år. Bohusbanan Stora Höga - Stenungssund: Resande: 1,7 Miljoner resor per år Gods: 0,4 miljoner ton/år.

Syfte och viktigaste effekt

Skapa fler uppställningsspår för omloppsnära uppställning av främst fjärrtåg med god koppling till Göteborgs central.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-04	2022-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	115	35	133	40

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	121

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Kostnader för drift och underhåll av järnvägen ökar när anläggningen utökas med uppställningsspår och växlar.	

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Behovet av reinvestering ökar när antalet spår och växlar byggs ut. För den nya infrastrukturen ligger reinvesteringar långt fram i tiden.	Försämring

Planeringsläge

Åtgärden är kandidat till nationell plan 2026-2037. Trafikverket genomförde år 2016 en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) avseende omloppsnära tåguppställning (uppställning i närheten till där tåg tas i och ur bruk) och depå i Göteborgsområdet. Arbetet genomfördes i samverkan med Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Järnvägsföretag och berörda kommuner. Studien pekade ut ett antal åtgärder i form av anläggningar för omloppsnära tåguppställning vilka föreslogs skulle genomföras inom ramen för infrastrukturplan 2018–2029.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	2024-04-02
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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

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

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Göteborgsregionen är en expansiv region med många infrastrukturprojekt på gång, till exempel Västlänken inklusive uppställningsspår vid Lärje och Pilekrogen. Trots att uppställningsspår byggs vid Lärje och Pilekrogen kommer behovet av uppställningsspår i Göteborgsområdet runt 2045 vara större tillgänglig spårmängd med nuvarande prognos.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
2	AKK
3	Klimatkalkyl
4	ArbetsPM

SEB Id för denna SEB: 7bb9ac82-8133-4905-a9be-452ae5ae850d

Objektnummer: JVR2603, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-01

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader