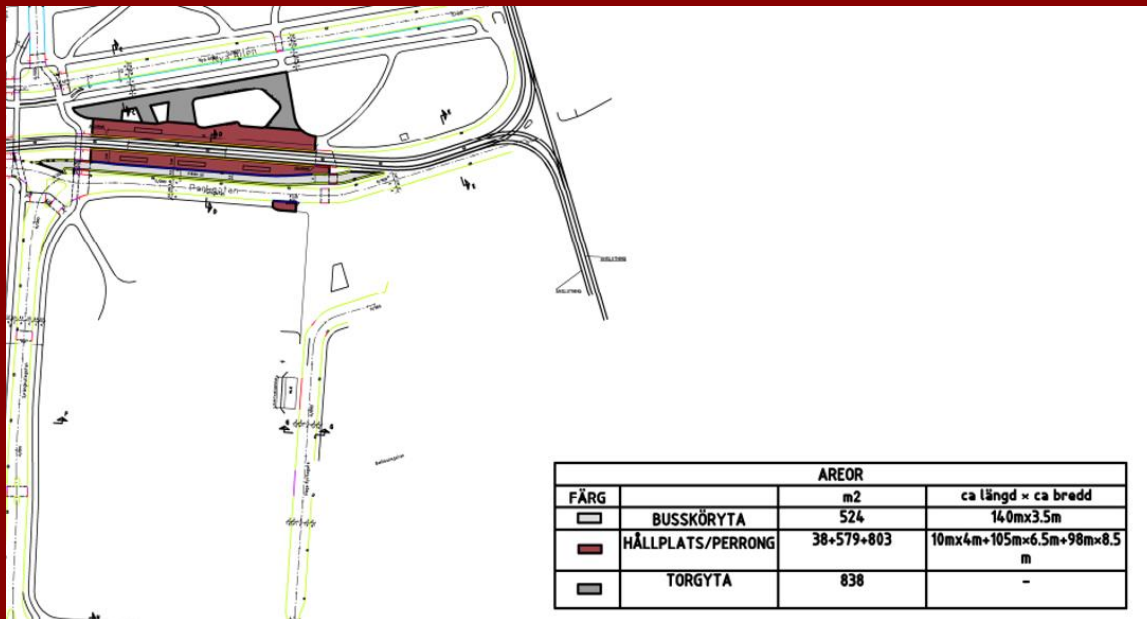


Samlad effektbedömning

Bytespunkt Haga, statlig medf., VVA1882



Objektnummer: VVA1882, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-22



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv

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

Bilagor och 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

Västlänken blir en cirka 8 km lång dubbelspårig järnvägsförbindelse för pendeltåg, varav 6 km i tunnel, genom centrala Göteborg. Trafikverket kommer att bygga tre nya stationer utmed Västlänken varav Station Haga är en av dem. Idag finns ingen utformad, anpassad och attraktiv bytesmiljö för kollektivtrafikresenärer eller fotgängare och cyklister som vill ansluta till kollektivtrafiksystemet.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden består av ett nytt resecentrum kopplat till station Haga, nya större hållplatstak, väderskydd och plattform för buss- och spårvagnshållplatsen vid station Haga. I åtgärden ingår 5 stycken större hållplatstak med tillhörande väderskydd. Åtgärden innebär att buss- och spårvagnsplattformar förlängs, och inkluderar att ett körfält tas i anspråk för att skapa ett busskörfält. Åtgärden är en del av en större ombyggnad av bytespunkten i samband med projekt Västlänken.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att skapa ett attraktivt resecentrum för byte mellan pendeltåg, bussar och spårvagn som gör att resande med kollektivtrafik upplevs bekvämt, modernt och attraktivt.

Investeringskostnad

Kostnaden är 108 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd
---------------------------	------------

Fördelningsanalys

Åtgärden medför nytta till de som främst kommer nyttja kollektivtrafiken, vilka i något större utsträckning är kvinnor. Nyttorna tillfaller pendlare inom Västra Götaland och till/från Halland samt resenärer inom Göteborg. Åldersgruppen som bedöms påverkas mest positivt är vuxna (arbetspendling) samt unga vuxna (arbetspendling och resor till utbildning). Åtgärden är neutral avseende näringsgren.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärdens mest betydande målpåverkan är den positiva påverkan på funktionsmålet och främst delen Medborgarnas tillgänglighet i form av ökad tillgänglighet med och till kollektiva färdmedel. Åtgärdens påverkan på hänsynsmålet har såväl positiva delar, trafiksäkerhet, som negativa delar, påverkan kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Bytespunkt Haga finns med i gällande regional plan Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033 som medfinansieringsprojekt av större namngiven kollektivtrafikåtgärd. Tidigare SEB (Västlänken RC Haga, statlig medf. med samma objektnummer som nuvarande SEB) godkändes 2021-05-12. Denna SEB syftar till att förnya ansökan om medfinans inom kommande regional plan (2026-2037). Åtgärdens innehåll är samma som i tidigare SEB. Projektet har pågått sedan 2014 med tidiga skisser och projektidéer. Mellan åren 2017-2021 har förstudie, programhandling, systemhandling och detaljplan tagits fram. Olika delar av projektet drivs av Västtrafik, Västfastigheter och Göteborgs stad.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Komforten förbättras genom att nya och tillgänglighetsanpassade hållplatslägen för bussar och spårvagnar med väderskydd anläggs. Tryggheten ökar genom en väl utformad bytespunkt där många resenärer rör sig.	Förbättring
Restid	Byten mellan trafikslag förbättras genom att kopplingen mellan järnväg och spårväg/buss förbättras genom nya längre, tillgänglighetsanpassade och väderskyddade hållplatslägen. Dessutom utformas ytan kring hållplats och resecentrum som en torgyta för resande med god tillgänglighet.	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Ny tillgänglighetsanpassad bytespunkt förbättrar för alla resenärer inklusive för personer med funktionsnedsättning.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Med ett förbättrat utbud när fler spårvagnar och bussar kan angöra Haga, minskad restid då av- och påstigning underlättas och ökad tillgänglighet för resenärer genom förbättrade	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	hållplatser och ytor förväntas det kollektiva resandet öka något. Med ökat resande kommer även biljettintäkterna att öka. De direkta effekterna av denna åtgärd på biljettintäkterna bedöms vara försumbar.	
Trafikeringskostnader	En effektivare bytespunkt minskar driftstiden för kollektivtrafiken. Genom förlängda hållplatslägen och en för kollektivtrafiken anpassad utformning av platsen kommer tiden för angöring och stopp vid hållplatserna att minska något. Detta minskar kollektivtrafikens driftstid. Omfattningen bedöms vara liten och effekten är försumbar totalt sett.	Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden medför att oskyddade trafikanter som dels byter mellan kollektivtrafikfordon, dels byter mellan gång/cykel och kollektivtrafik får en mer trafiksäker miljö. Förbättringar sker genom att själva hållplats- och väntytor blir större och tydligare men framför allt genom att passagen av bilväg (övergångsställe) byggs bort och hållplatslägena kan nås från resecentrum utan att passera bilvägen.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Övrig effekt	Åtgärden bidrar till ökad fysisk aktivitet, främst genom att en stor del av anslutningsresorna till kollektivtrafik sker genom gång- eller cykelresor, och leder därigenom till positiva hälsoeffekter. Effekten bedöms vara försumbar då den totala mängden fysisk aktivitet förväntas öka relativt litet.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Åtgärden innebär att en byggnad uppförs i en känslig kulturmiljö vilket innebär en viss påverkan på det visuella intrycket. Den direkta påverkan av själva denna åtgärd kontra hela åtgärden (Västlänken) är svår att avgränsa men bedöms som liten i sammanhanget. Därav bedömningen Försumbart med avseende på själva resecentrum och nya hållplatser.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden ökar attraktiviteten till kollektivtrafik med en överflyttningseffekt från biltrafik vilket leder till minskad användning av motorbränsle med minskat utsläpp av koldioxid.	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	

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	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	
---	--

* 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	317	1,0
Reinvestering per år	1,3	0,02
Drift och underhåll per år	1,0	0,05

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 identifierade.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden förbättrar för kollektivtrafikens resenärer genom en effektiv, tillgänglighetsanpassad och modern bytespunkt. Resecentrum erbjuder resenärerna en väderskyddad, trygg och tillgänglighetsanpassad anläggning med viss service samt god trafikinformation. Hållplatserna för spårväg och buss blir väderskyddade och tillgänglighetsanpassade samt med utrymme för fler kollektivtrafikfordon samtidigt.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden förbättrar förutsättningarna för persontransportföretagen men storleksordningen på effekterna bedöms vara försumbara.	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Åtgärden förbättrar trafiksäkerhetssituationen genom en bättre utformad bytespunkt.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden bidrar till ökad fysisk aktivitet, främst genom att en stor del av anslutningsresorna till kollektivtrafik sker genom gång- eller cykelresor, och leder därigenom till positiva hälsoeffekter. Effekten bedöms vara försumbar då den totala mängden fysisk aktivitet förväntas öka relativt litet.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Kulturmiljön bedöms påverkas något av att en ny byggnad uppförs i ett känsligt område.	≈ 0
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid.	
Övriga effekter	Beräkning
Skattefinansieringskostnad	
Beräknat: 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.	97 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	97 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Projektet är svårbedömt. De positiva nyttorna uppkommer främst för kollektivtrafikresenärer då de får ökad komfort och tillgängligare och effektivare bytesmöjligheter. Trafiksäkerheten förbättras även något. Övriga effekter bedöms vara försumbara till sin storleksordning. Nyttorna som uppkommer är positiva men i detta fall är det svårbedömt att avgöra storleksordningen på nyttorna.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden förbättrar för kollektivtrafikresenärer främst vad gäller komfort, trygghet samt tillgänglighet. Dessutom bedöms även trafiksäkerheten förbättras. Dessa förbättringar bedöms vara de dominerande effekterna och där övriga effekter bedöms ha en försumbar påverkan.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Resecentrum och bytespunkt är kopplat till projektet Västlänken.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden medför nytta till de som främst kommer nyttja kollektivtrafiken, vilka i något större utsträckning är kvinnor. Nyttorna tillfaller pendlare inom Västra Götaland och till/från Halland samt resenärer inom Göteborg. Åldersgruppen som bedöms påverkas mest positivt är vuxna (arbetspendling) samt unga vuxna (arbetspendling och resor till utbildning). Åtgärden är neutral avseende näringsgren.

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 skapar bättre och enklare möjligheter att byta mellan olika färdmedel och fordon samt innebär bättre trafikantinformation till kollektivtrafikresenärer. En modernt utformad bytespunkt med god överblickbarhet och mycket folk i rörelse ökar tryggheten. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden ger inte effekter för godstrafik och bör inte påverka näringsverksamhetens lokalisering.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden innebär en tillgänglighetsanpassning och medför bättre trafikantinformation och enklare byten mellan kollektiva färdmedel. Detta innebär att funktionshindrades tillgänglighet till kollektivtrafiken förbättras .

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

Bättre trafikantinformation, enklare byten och en mer trafiksäker miljö gör det lättare för barn och unga att åka kollektivt.

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 leder till ökad trafiksäkerhet i samband med byten mellan kollektiva färdmedel och från gång och cykel till kollektivtrafik (eller omvänt).

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

Åtgärden ökar attraktiviteten till kollektivtrafik, men överflyttningseffekterna från biltrafik bedöms som försumbar enbart av aktuell åtgärd. Byggnation av infrastruktur medför ett negativt bidrag. Omfattningen av denna åtgärd bedöms som liten.

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 mer attraktivt kollektivtrafiksystem (förbättrad komfort, trygghet och tillgänglighet) bidrar till högre kollektivtrafikandel, men överflyttningen från bilresor till kollektivtrafik förväntas ha en försumbar effekt på luftföroreningar.

Buller och vibrationer

Åtgärden medför ingen eller marginell påverkan på bullersituationen.

Landskap

Åtgärden innebär att en byggnad uppförs i en känslig kulturmiljö med visuella intrång som följd.

Vatten

Åtgärden har ingen påverkan ur dricksvattensförsörjningsperspektiv.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Åtgärden har ingen påverkan på förorenade områden och bedöms ha liten effekt utifrån masshantering.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärdens mest betydande målpåverkan är den positiva påverkan på funktionsmålet och främst delen Medborgarnas tillgänglighet i form av ökad tillgänglighet med och till kollektiva färdmedel. Åtgärdens påverkan på hänsynsmålet har såväl positiva delar, trafiksäkerhet, som negativa delar, påverkan kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: VVA1882, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-22



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Bytespunkt Haga, statlig medf.
Objekt-id	VVA1882
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Göteborg
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Annan utredning (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

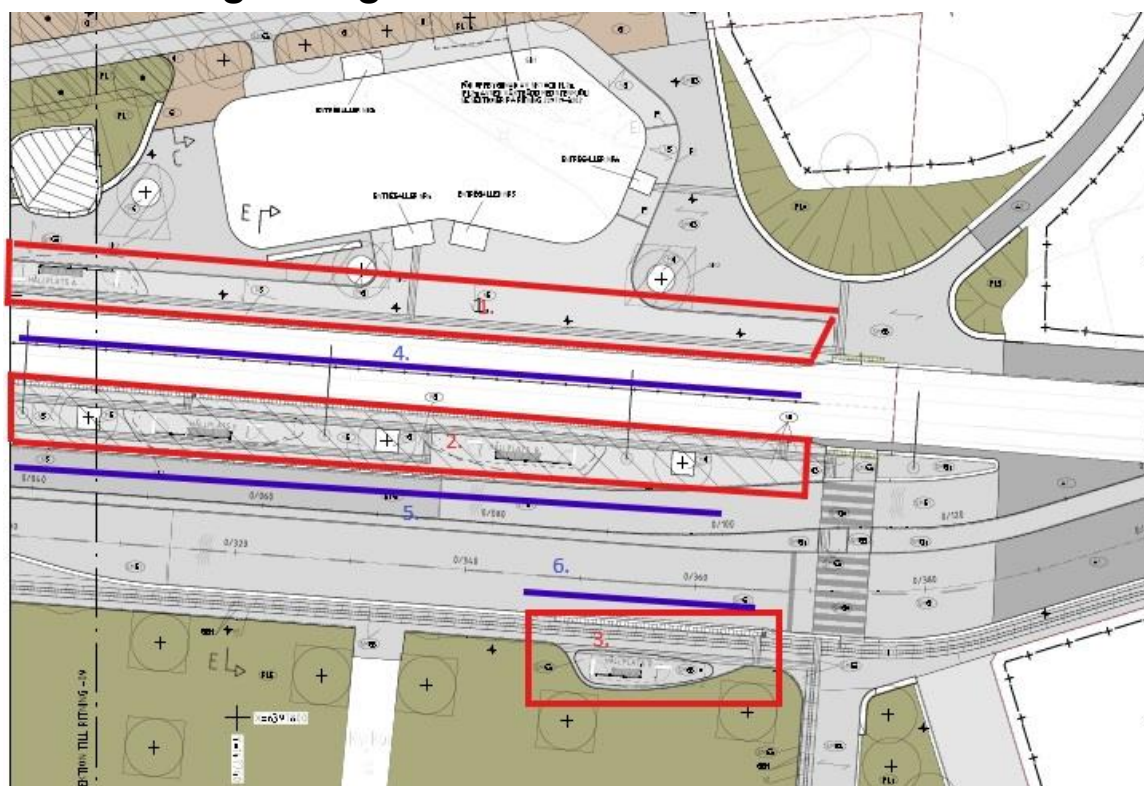
Nuläge och brister

Västlänken blir en cirka 8 km lång dubbelspårig järnvägsförbindelse för pendeltåg, varav 6 km i tunnel, genom centrala Göteborg. Trafikverket kommer att bygga tre nya stationer utmed Västlänken varav Station Haga är en av dem. Idag finns ingen utformad, anpassad och attraktiv bytesmiljö för kollektivtrafikresenärer eller fotgängare och cyklister som vill ansluta till kollektivtrafiksystemet.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Annan anläggning (standard)	Resecentrum saknas
-----------------------------	--------------------

Beskrivning av åtgärden



Resecentrum Haga med hållplatsytor för buss och spårväg.

Åtgärden består av ett nytt resecentrum kopplat till station Haga, nya större hållplatstak, väderskydd och plattform för buss- och spårvagnshållplatsen vid station Haga. I åtgärden ingår 5 stycken större hållplatstak med tillhörande väderskydd. Åtgärden innebär att buss- och spårvagnsplattformar förlängs, och inkluderar att ett körfält tas i anspråk för att skapa ett busskörfält. Åtgärden är en del av en större ombyggnad av bytespunkten i samband med projekt Västlänken.

Åtgärden innebär byggandet av ett nytt resecentrum i direkt anslutning till den norra spårvagnsplattformen vid Haga. Huvuduppgången utformas för en trafiksäker och smidig hantering av bytesströmmar mellan tåg, bussar och spårvagn. Resecentrumbyggnaden ska innehålla såväl bekvämligheter som väntytor, sittplatser och toaletter, men även service som biljettförsäljning, trafikinformation, kiosk och café. Utformningen är ett resultat av en arkitekttävling i samverkan med Trafikverket, Göteborg stad, Västtrafik och Västfastigheter.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Annan anläggning (dimension)	Bytespunkt för bytande mellan järnväg, stadsbuss och spårväg.
Annan anläggning (standard)	Resecentrum samt 5 stycken större hållplatstak och väderskydd för buss- och spårvagnshållplatsen, förlängda plattformar, tillgänglighetsanpassning, resenärsinformation
Annan anläggning (trafik)	Bytespunkten möjliggör effektivt resandeutbyte mellan station Haga (pendeltåg) och buss/spårväg.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att skapa ett attraktivt resecentrum för byte mellan pendeltåg, bussar och spårvagn som gör att resande med kollektivtrafik upplevs bekvämt, modernt och attraktivt.

Åtgärden syftar också till att öka kapaciteten genom förlängda buss- och spårvagnsplattformar. Åtgärden syftar även till att skapa systemnytta tack vare väderskyddad spridning av resenärer över hållplatsens längd för att nyttja fordonens samtliga dörrar vid av-/och påstigning och därmed ge snabbare byten och effektivare fordonsflöden. Västlänkens potential för ökad kollektivtrafikandel skall tas tillvara på bästa sätt. Syfte med upprättande av samlad effektbedömning är att utgöra beslutsunderlag för kommande regional infrastrukturplan 2026-2037 där detta objekt provas för medfinansiering av större namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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)
2024-11-13	2024-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	109	33	108	33

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	97

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En utökad anläggning kräver mer drift och underhåll under livscykeln. Omfattningen bedöms som försumbart då det är en liten förändring.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Bytespunkt Haga finns med i gällande regional plan Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033 som medfinansieringsprojekt av större namngiven kollektivtrafikåtgärd. Tidigare SEB (Västlänken RC Haga, statlig medf. med samma objektnummer som nuvarande SEB) godkändes 2021-05-12. Denna SEB syftar till att förnya ansökan om medfinans inom kommande regional plan (2026-2037). Åtgärdens innehåll är samma som i tidigare SEB. Projektet har pågått sedan 2014 med tidiga skisser och projektidéer. Mellan åren 2017-2021 har förstudie, programhandling, systemhandling och detaljplan tagits fram. Olika delar av projektet drivs av Västtrafik, Västfastigheter och Göteborgs stad.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos persontrafik	
Prognos godstrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos godstrafik	
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)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförd. De nyttor som förväntas uppkomma av projektet är svåra att fånga i befintliga modeller för samhällsekonomiska kalkyler varför denna SEB genomförs utan beräknade effekter.

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	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Resecentrum och bytespunkt är kopplat till projektet Västlänken.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Klimatkalkyl
3	Arbets-PM
4	Tidigare SEB VVA1882, godkänd 2021-05-12, Systemid: 0f1de37a-ca04-410a-9391-6131c59c96a2

SEB Id: f25551e0-c81c-4c95-b387-06cf6e6ab64b

Objektnummer: VVA1882, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-22



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lamberg Hanna, PLvrv
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