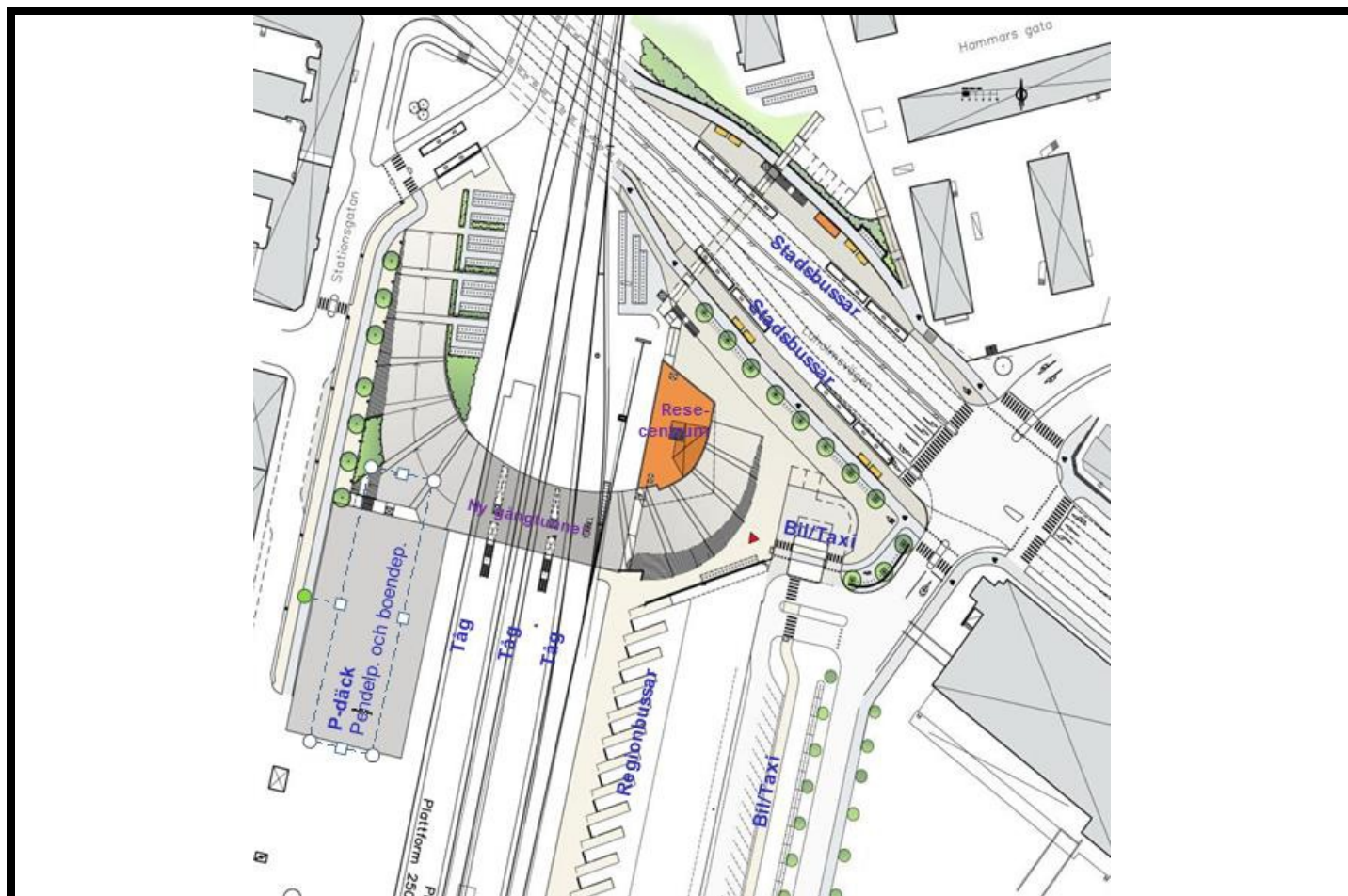


Halmstad C/bangård



Nuläge och brister:

Halmstad ligger längs Västkustbanan, men här ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Halmstad spelar en viktig roll i persontrafiken med byten mellan dessa banor. Halmstad är även en viktig nod för godstransporter, med bakgrund av det järnvägsgeografiska läget. Dagens utformning av Halmstad C har brister både utifrån trafikering och utifrån ett resenärsperspektiv.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	500 meter mellan stadsbusshållplats och tågerrong.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Samtliga passagerare passerar järnvägsspåret i nuläget; Persontrafik 1,25 miljoner resenärer per år (på/avstigande per vardagsdygn till 4793).
<u>Banlängd (km):</u>	Ej relevant
<u>Banstandard:</u>	STAX 25
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	2017: Persontåg söder om Halmstad C: 59,7 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 76,3 tåg/dygn. Godståg: 20,4 tåg/dygn. År 2040: Persontåg söder om Halmstad C: 112,2 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 80,7 tåg/dygn. Godståg söder om Halmstad: 15,8 tåg/dygn, godståg norr om Halmstad: 17,9 tåg/dygn
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	År 2017: 3,14 milj. påstigande resp. 3,17 milj. avstigande. År 2040: 5,26 milj. påstigande resp. 5,32 milj. avstigande

Åtgärdens syfte:

Syftet med ombyggnation av Halmstad personbangård är att tillskapa ytterligare kapacitet, ökad säkerhet och robusthet, förbättrad tillgänglighet

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 699,33 mnkr i prisnivå 2019-06

Bangården byggs om och får bredare plattformar. Det byggs en passage under spåren för att skapa säkrare gångvägar till plattformarna.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	100-150 meter mellan stadsbusshållplats och tågplattform (50 meter under järnväg).
<u>Gångvägens standard:</u>	Gångvägen mellan stadsbuss, regionbuss och tåg blir kortare, trafiksäkrare och effektivare.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Samtliga resenärer som stiger av eller på tågen beräknas använda tunneln.
<u>Banlängd (km):</u>	ca 0,5 km
<u>Banstandard:</u>	STAX 25
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	2017: Persontåg söder om Halmstad C: 59,7 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 76,3 tåg/dygn. Godståg: 20,4 tåg/dygn. År 2040: Persontåg söder om Halmstad C: 112,2 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 80,7 tåg/dygn. Godståg söder om Halmstad: 15,8 tåg/dygn, godståg norr om Halmstad: 17,9 tåg/dygn
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	År 2017: 3,14 milj. påstigande resp. 3,17 milj. avstigande. År 2040: 5,26 milj. påstigande resp. 5,32 milj. avstigande

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	1403	Positivt	Åtgärden medför positiva effekter i form av ökad robusthet och minskade bytestider.
Godstransporter	0	Försumbart	Minskade förseningar för godstransporter genom ökad robusthet till följd av färre antal korsande tågrörelser för persontrafiken.
Persontransportföretag	789	Positivt	Åtgärden tillåter öka turtäthet och flexibilitet för persontransport företag
Trafiksäkerhet	110	Positivt	Planskild passage av spåren minskar risken för olyckor.
Klimat	24	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Hälsa	34	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Landskap	-	Försumbart	Åtgärden medför försumbara effekter på landskap
Övriga externa effekter	-1	Positivt	Åtgärden minskar barriäreffekten som järnvägen naturligt medför.
Budgeteffekter	-5	Försumbart	Budgeteffekter fångas i kalkylen
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Inga inbesparade kostnader i JA
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-89	Försumbart	Effekter fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	922		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	1344	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,33	1344	Den samhällsekonomiska kalkylen bedöms hålla rätt kvalitet och fånga de effekter som uppstår. Effekterna har tagit fram av Kapacitetscenter.
KA högre invkostnad	0,83	1067	
KA CO2 hög	0,00	0	
KA Trafiktillväxt 0%	0,82	831	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	1,70	1719	Åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam då både kvantifierade och ej kvantifierade nyttor är positiva.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor: (55 %)	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Halland	Neutralt
Kommun	Halmstad	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Spår	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

De största nyttor i form av restid, reskostnad och restidsosäkerhet tillfaller, enligt schablon kvinnor. Fotgängare får också en bättre och säkrare trafikmiljö runt stationen.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärdens bidrag till nästan alla delmål är positiv och få målkonflikter finns. Åtgärdens bidrar till båda Funktionsmål och Hänsynsmål.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam då både kvantifierade och ej kvantifierade nyttor är positiva.

Åtgärden bidrar till en hållbar ekologisk utveckling genom minskning av CO2 och andra utsläpp. Åtgärden bidrar också till överflyttning av persontransporter från väg till järnväg genom bättre bytesförutsättningar.

Åtgärden bidrar till samhällsekonomisk hållbarhet då åtgärden medför stora samhällsekonomiska nyttor i form av förbättrade

restider och ökad säkerhet.

Åtgärden bidrar till en ökad social hållbarhet då den ökar attraktiviteten hos ett kollektivt färdmedel tillgängligt för alla. Även minskad barriäreffekt och stadsutveckling bidrar till ökad social hållbarhet.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Halmstad C/bangård
Objekt-id	JVA1801
Ärendenummer	TRV 2016/59617
Län	Halland
Kommun	Halmstad
Trafikverksregion	Region Väst
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Halmstad ligger längs Västkustbanan, men här ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Halmstad spelar en viktig roll i persontrafiken med byten mellan dessa banor. Halmstad är även en viktig nod för godstransporter, med bakgrund av det järnvägsgeografiska läget. Dagens utformning av Halmstad C har brister både utifrån trafikering och utifrån ett resenärsperspektiv.

Bangården är idag hårt utnyttjad och den förväntade trafikökningen på personbangården och uppställningsbangården medför att kapaciteten inte kommer räcka till med dagens utformning av Halmstad C.

Tidigare låg regionbussterminal, tågstation och stadsbussar på tre olika platser i Halmstad men sen december 2017 finns de alla på samma ställe.

Idag är resenärsanslutningen inte planskild och stängs av med bommar vid ankommande eller avgående tåg. Plattformsförbindelsens syfte är att binda samman järnvägsstationen med den regionala och lokala busstrafiken för att skapa ett resecentrum som behöver lämplig infrastruktur för färdmedelsbyte.

Gångvägens längd (km):	500 meter mellan stadsbusshållplats och tågplattform.
Gångtrafik (gående per dygn):	Samtliga passagerare passerar järnvägsspåret i nuläget; Persontrafik 1,25 miljoner resenärer per år (på/avstigande per vardagsdygn till 4793).
Banlängd (km):	Ej relevant
Banstandard:	STAX 25
Bantrafik (tåg per dygn):	2017: Persontåg söder om Halmstad C: 59,7 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 76,3 tåg/dygn. Godståg: 20,4 tåg/dygn. År 2040: Persontåg söder om Halmstad C: 112,2 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 80,7 tåg/dygn. Godståg söder om Halmstad: 15,8 tåg/dygn, godståg norr om Halmstad: 17,9 tåg/dygn
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	År 2017: 3,14 milj. påstigande resp. 3,17 milj. avstigande. År 2040: 5,26 milj. påstigande resp. 5,32 milj. avstigande

Objektnummer: JVA1801 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2016/59617
Kontaktperson: Stenerås Per, PLväst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2022-02-04

Syfte

Syftet med ombyggnation av Halmstad personbangård är att tillskapa ytterligare kapacitet, ökad säkerhet och robusthet, förbättrad tillgänglighet

Åtgärden syftar också till förbättrade bytesmöjligheter lokalt genom anläggandet av ett resecentrum

Förslag till åtgärd

Bangården byggs om och får bredare plattformar. Det byggs en passage under spåren för att skapa säkrare gångvägar till plattformarna.

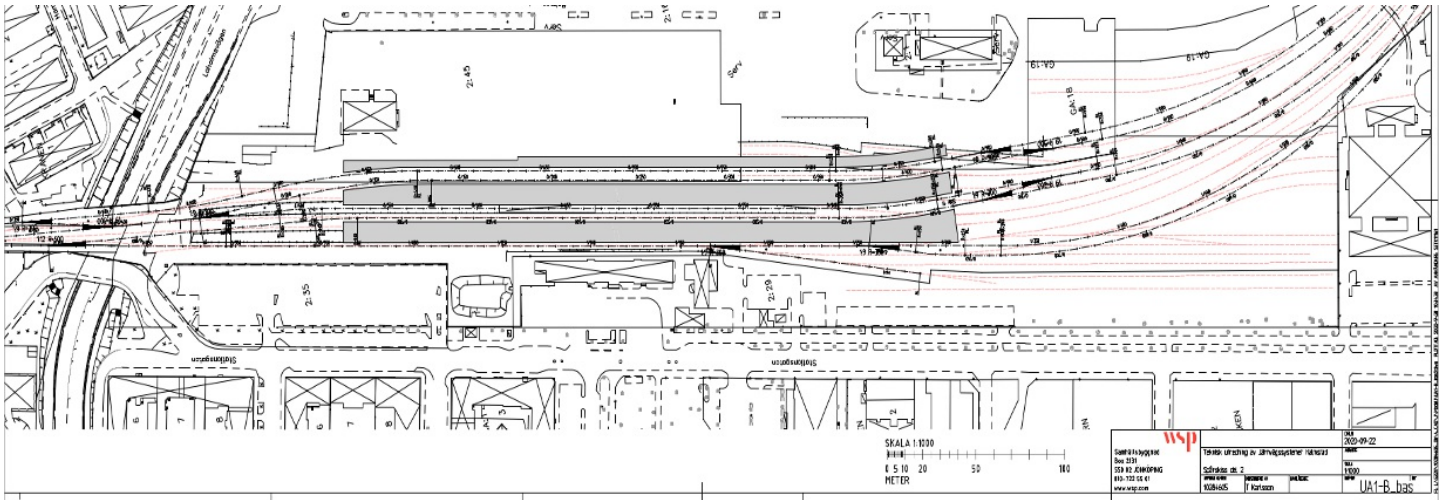
Utformningsförslaget innebär att följande större funktionella förändringar sker på Halmstad central:

- Alla fem spår förses med plattformar. Den nya plattformen på spår 5 blir 400 meter lång.
- Med den utformning som framgår av bilden så är huvuddragen desamma (plattform vid spår 5, bredare och längre mellanplattformar och en planskild plattformsförbindelse).
- Principerna för trafikering av genomgående tåg ändras. Förbigångarna kommer att ske i mitten istället för på ytterspåren, vilket ger möjlighet till ytterligare vändupplägg.
- Med åtgärdsförslag blir det också färre korsande tågvägar och fler plattformslägen (plattformen vid spår 5) än tidigare.
- Samtliga plattformar kommer att bli mellan 330 - 350 meter långa.
- Bredden på plattform mellan spår 1-2 och 3-4 blir runt 10 meter som bredast.
- Problemet med samtidighet mellan spår 3 och 4 byggs bort. Det går i den nya lösningen att avgå söderut från spår 4 samtidigt som ett tåg ankommer norrifrån på spår 3 vilket inte går i nuläget.
- Det nuvarande stationshuset tas ur bruk och ett nytt resecentrum anläggs på andra sidan av järnvägsanläggningen (vid spår 5)
- Resenärsanslutningarna byggs om till att vara planskilda med järnvägsspåren.

Enligt UA1 (utvärderingsalternativ 1) i Funktionsstudie för Halmstad C föreslås plattformsförlängningen vara införd 2021 och förlängning av plattform 3 och 4 samt vara införda 2026. Som en del av förberedande arbetet har mellansignalerna på spår 1 och 4 genomförts under 2020.

I åtgärden ingår kostnad för byte av ställverk till modell 95, detta eftersom nuvarande ställverk av modell 65 inte går att utveckla och dessutom ändå måste bytas ut för att möjliggöra införande av ERTMS på Väst kustbanan. Införande av ERTMS är ett helt eget objekt i nationell plan som står på egna ben utifrån bedömda kostnader och nyttor men eftersom ombyggnationen av Halmstad kommer att ske samordnat med införande av ERTMS på Väst kustbanan kommer ombyggnationen av Halmstad nu att inkludera både bytet av ställverket samt införande av ERTMS i Halmstads styrområde. I angiven kostnad som ligger till grund för den samlade effektbedömningen för ombyggnationen av Halmstad ingår dock inte kostnader för själva införande av ERTMS utan enbart kostnaden för ställverksbyte från modell 65 till 95. Detta eftersom införandet av ERTMS inledningsvis bedömdes kunna ske som en fristående åtgärd efter att ombyggnationen av Halmstad var genomförd. Dessutom får inte objektet tillgodoräkna sig några nyttor härrörande ERTMS. Till följd av ovan överensstämmer inte kostnaden med den som anges i bilaga 1, förslag till NTP 2022-2033.

Gångvägens längd (km):	100-150 meter mellan stadsbusshållplats och tågplattform (50 meter under järnväg).
Gångvägens standard:	Gångvägen mellan stadsbuss, regionbuss och tåg blir kortare, trafiksäkrare och effektivare.
Gångtrafik(gående per dygn):	Samtliga resenärer som stiger av eller på tågen beräknas använda tunneln.
Banlängd (km):	ca 0,5 km
Banstandard:	STAX 25
Bantrafik (tåg per dygn):	2017: Persontåg söder om Halmstad C: 59,7 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 76,3 tåg/dygn. Godståg: 20,4 tåg/dygn. År 2040: Persontåg söder om Halmstad C: 112,2 tåg/dygn, persontåg norr om Halmstad C: 80,7 tåg/dygn. Godståg söder om Halmstad: 15,8 tåg/dygn, godståg norr om Halmstad: 17,9 tåg/dygn
Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):	År 2017: 3,14 milj. påstigande resp. 3,17 milj. avstigande. År 2040: 5,26 milj. påstigande resp. 5,32 milj. avstigande



Åtgärdsförslag : Åtgärdsförslag

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-02-10	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	705,8	211,8	699,3

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie har genomförts.

Både med- och samfinansiering, avsiktsförklaring finns, avtal förväntas ska skrivas under våren 2021.

Övrigt

Ombyggnaden av personbangården kan eventuellt samordnas med reinvesteringsbehov, t.ex. byte av spår och kontaktledningar.

Utöver kommentarerna om åtgärden ovan behövs det noteras förändringar från tidigare framtagna SEBar. I förra åtgärden var inte nytt ställverk med, men eftersom det nu inte skall antas att ERTMS är infört (vilket antogs i förra SEB) behöver ställverket bytas ut. Detta medför en högre kostnad och påverkar därmed nyttoberäkningarna. Detta är bra att ha i åtanke när denna SEB jämförs med föregående SEB för objektet.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Bansek: 2020 1.7
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-02-24
Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period efter 2040	0,02
Trafiktillväxttal godstrafik på järnväg period t o m 2040	0,02
Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period efter 2040	0,01
Trafiktillväxttal persontrafik på järnväg period t o m 2040	0,02

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	922	1344	1,33
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	1199	1067	0,83
Känslighetsanalys CO2-värdering hög	922	0	0,00
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	922	831	0,82
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	922	1719	1,70
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014)	922	-	-

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Samtliga känslighetsanalyser visar på positivt resultat, vilket indikerar att kalkylresultatet är robust.

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter			
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning	
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Förseningar och trafikstörningar	-	-	-	1403	Positivt: Minskade förseningar genom ökad robusthet till följd av färre antal korsande tågrörelser	Positivt	Åtgärden medför positiva effekter i form av ökad robusthet och minskade bytestider.
Förseningstid, persontrafik	0	ktim/år	0,0		-		
Reskostnad	0	mnkr/år	0,0		-		
Restid - Bytestid	-	-	-		Positivt: Kortare bytestider och enklare byten		
Restid - total - fotgängare	-	-	-		Försumbart: Planskild passage ger att fotgängare slipper vänta vid bomnedfällning		
Restidsuppostring	48,98	mnkr/år	-		-		
Turtäthet	-	ktim/år	0,0		-		
Åktid	-319,4	ktim/år	1403,4		-		
Godstransporter							
Banavgifter, gods	0	mnkr/år	0,0	0	-	Försumbart	Minskade förseningar för godstransporter genom ökad robusthet till följd av färre antal korsande tågrörelser för persontrafiken.
Förseningar och trafikstörningar	-	-	-		Försumbart: Minskade förseningar för godstransporter genom ökad robusthet till följd av färre antal korsande tågrörelser för persontrafiken.		
Förseningstid, godstrafik	0	mnkr/år	0,0		-		
Reskostnad - lastbil	-	mnkr/år	-		-		
Transporttid, gods	0	mnkr/år	0,0		-		
Tågdriftskostnader, gods	0	mnkr/år	0,0		-		
Persontransportföretag							
Arbetsmiljö	-	-	-	789	Försumbart: Inget spårsprung förbättrar arbetsmiljön för tågförarna.	Positivt	Åtgärden tillåter öka turtäthet och flexibilitet för persontransport företag
Banavgifter persontrafik	-0,49	mnkr/år	-12,7		-		
Biljettintäkter	33	mnkr/år	857,1		-		
Flexibilitet	-	-	-		Positivt: Åtgärden ger möjligheter till andra tågupplägg och därmed ökad flexibilitet och robusthet.		
Moms på biljettintäkter	-2	mnkr/år	-48,5		-		
Omkostnader	-1	mnkr/år	-29,6		-		
Tågdriftskostnader, persontrafik	1	mnkr/år	22,3		-		

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	3,8	mnkr/år	110,2	110	Positivt: Planskild passage av spåren minskar risken för olyckor.	Positivt	Planskild passage av spåren minskar risken för olyckor.
Klimat							
CO2-ekvivalenter: Effekten år 2040 i kton avser koldioxid från dieseldriven tågtrafik, personbil, lastbil och fartyg	-0,07	kton/år	24,3	24	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar PM2,5	0	ton/år	-	34	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Luft - NOX Kväveoxider	-0,12	ton/år	-		-		
Luft - Slitagepartiklar PM10	-1,4	ton/år	-		-		
Luft: Avser NOX, avgaspartiklar (PM2,5) och slitagepartiklar (PM10)	-	-	34,3		-		
Landskap							
Stadsmiljö	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden bidrar till förbättrad och utvecklad stadsmiljö.	Försumbart	Åtgärden medför försumbara effekter på landskap
Övriga externa effekter							
Barriäreffekt - Boende	-	-	-	-1	Positivt: Reducerad barriäreffekt för boende i området i samband med anläggandet av gångtunnel.	Positivt	Åtgärden minskar barriäreffekten som järnvägen naturligt medför.
Externa effekter, infrastruktur	-0,21	mnkr/år	-5,4		-		
Externa effekter, buller	0,13	mnkr/år	4,0		-		
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Banavgifter	0,49	mnkr/år	12,7	-5	-	Försumbart	Budgeteffekter fångas i kalkylen
Drivmedelsskatt	-2,33	mnkr/år	-66,2		-		
Moms på biljettintäkter	1,85	mnkr/år	48,5		-		
Inbesparade JA-kostnader							
Inbesparade JA-kostnader	-	-	-	-	-	Försumbart	Inga inbesparade kostnader i JA
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd							
Drift- och Underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa	-	mkr/år	-53,1	-89	-	Försumbart	Effekter fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Reinvestering: Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.	-	mkr/år	-35,5		-		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				922			
NETTONUVÄRDE				1344	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt	
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Den samhällsekonomiska kalkylen bedöms hålla rätt kvalitet och fånga de effekter som uppstår. Effekterna har tagit fram av Kapacitetscenter.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Åtgärdsförslaget medför positiva effekter i form av förbättrad trafiksäkerhet samt ökad robusthet.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam då både kvantifierade och ej kvantifierade nyttor är positiva.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor: (55 %)	Män: (45 %)	Neutralt	Åtgärden domineras av nyttor avseende restid, reskostnad och restidsosäkerhet. Nyttorna har schablonmässigt fördelats efter respektive köns andel av dagens trafikarbete på nationell nivå. Nyttofördelningen visar dock inte i vilken utsträckning män och kvinnor förändrar sitt resebeteende till följd av åtgärden.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Passage under spåren samt ombyggnad av plattformar medför bättre förhållanden för resenärer. Den nya utformningen medör bättre kapacitet för persontrafik samt bättre restider för persontåg.
Län	Halland	Västra Götalands län, Skåne län	Neutralt	Åtgärden ligger i Hallands län men gynnar även omliggande län som nyttjar järnväg till eller genom Halmstad C.
Kommun	Halmstad	Neutralt	Neutralt	Åtgärden ligger i Halmstads kommun men gynnar även omkringliggande kommuner vars invånare reser med järnväg till och från, samt igenom Halmstad C.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Upprättaren saknar kunskap för att kunna göra en bedömning av vilken näringsgren som får störst respektive minst nytta.
Trafikslag	Spår	Gång	Neutralt	De största nyttor tillfaller tågresenärer. Åtgärden underlättar också gångtrafiken mellan plattformarna och region- och stadsbusshållplats.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar främst pendlare till arbete och skola.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

De största nyttor i form av restid, reskostnad och restidsosäkerhet tillfaller, enligt schablon kvinnor. Fotgängare får också en bättre och säkrare trafikmiljö runt stationen.

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

Objektet medför effekter för näringslivets transporter speciellt för persontransportföretag.

En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum är skälet till att FKB inte genomfördes för objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bidrar till en hållbar ekologisk utveckling genom minskning av CO2 och andra utsläpp. Åtgärden bidrar också till överflyttning av persontransporter från väg till järnväg genom bättre bytesförutsättningar.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bidrar till samhällsekonomisk hållbarhet då åtgärden medför stora samhällsekonomiska nyttor i form av förbättrade restider och ökad säkerhet.

Beräknade nyttorna överstiger kostnader och åtgärden är därmed lönsam.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar till en ökad social hållbarhet då den ökar attraktiviteten hos ett kollektivt färdmedel tillgängligt för alla. Även minskad barriäreffekt och stadsutveckling bidrar till ökad social hållbarhet.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden ökar robusthet i tågtrafiksystemet och underlättar färdmedelsbytet, vilket ökar tillförlitligheten.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: En planskild anslutning till plattformar ger ökad trafiksäkerhet. En ny passage i form av tunnel ger mindre höjdskillnader än en gångbro vilket ökar bekvämligheten och tillgängligheten för fotgängare och funktionsnedsatta grupper. Resenärsanslutningen till perrongerna blir väderskyddad i en tunnel.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden ökar robusthet i tågtrafiksystemet, vilket ökar tillförlitligheten.
	Kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka godstrafikens kvalitet.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden medför kortare restider samt smidigare bytesmöjligheter, något som ger bättre förutsättningar för pendling till och från Halmstad.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Åtgärden gynnar resor till och från Göteborg via Halmstad C och därmed bidrar till bättre tillgänglighet till storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad kapacitet i bangården ökar tillgängligheten till tillväxtmotorer i region Skåne, Halland och Västra Götaland.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Åtgärden gynnar ett transportslag som i något högre grad nyttjas av kvinnor (55 %) än av män (45 %) vilket bidrar till jämställdhet i transportsystemet.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Kunskap saknas
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: En planskild anslutning till plattformar i form av en tunnel med tillhörande hissar och/eller ramper ger ökad användbarhet för personer med funktionsnedsättning.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Kunskap om vilka skolväg som påverkas saknas.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: En passage under spåren minskar järnvägens barriäreffekt och ger bättre tillgänglighet för gångtrafikanter. En tunnel ger en attraktivare profilering för gående jämfört med en bro.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Ökad säkerhet vid passage, kortare avstånd och bättre tillgänglighet mellan tågplattform och busstation underlättar byten mellan olika kollektivtrafikmedel, vilket kan få fler att välja att åka kollektivt.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Ökad kapacitet i bangården och förbättrad tillgänglighet för resenärer innebär att fler personresor kan förflyttas från väg till järnväg.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte energianvändningen per fordonskilometer
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggnation och underhåll kräver energi och innebär att anläggningsmassan ökar. Detta kvantifieras i klimatkalkylen.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Inga effekter på antal exponerade personer har kunnat identifierats.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Beräkningen visar en viss överflyttning från väg till järnväg på grund att tidsvinsten som uppstår när tågen återigen kan mötas i Halmstad. Tidsbesparingens påverkan på valet av anslutningsresasfärdmedlet bedöms försumbar och därmed bedöms inget bidrag till fysiskt aktivitet.
	Befolkning	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Åtgärden ger en ökad trafiksäkerhet vid passage. En planskild anslutning till plattformar i form av en tunnel ger mindre nivåkillnader än befintlig korsning i plan och medför bättre tillgänglighet för funktionshindrade.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Tillgängligheter för gångtrafikanter ökar till följd av gångtunnel.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör för ökat personresande på järnväg vilket medför att utsläppen från vägtrafiken kan minska.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Halmstad saknar åtgärdsprogram.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärden inte sker invid någon vattentäkt
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Underlag för bedömning saknas
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Kunskap saknas
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård. Den gamla stationsbyggnaden kommer att finnas kvar.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård. Den gamla stationsbyggnaden kommer att finnas kvar.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra ytterligare påverkan av betydelse då åtgärden genomförs inom området för befintlig bangård. Den gamla stationsbyggnaden kommer att finnas kvar fast med annan funktion.
	Betydelse för uträdering	Inget bidrag: Kunskap saknas
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Passage över järnvägsspåren byggs om till planskild och minskar risker för döda och allvarligt skadade.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-11,22	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-2,29	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärdens bidrag till nästan alla delmål är positiv och få målkonflikter finns. Åtgärdens bidrar till båda Funktionmål och Hänsynsmål.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	8544	28
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	104	0,366
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	6218	21,9

Bilaga: bilagaseb-ic3319-2021-02-24.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
GKI	GKI
Indexomr	Indexomr
Klimatkalkyl	
3a	Klimatkalkyl
3b	Underlag Klimatkalkyl
3c	Klimatkalkyl ArbetsPM
SEA	
4a	SEK-importkälla
4b	BANSEK fil
4c	Bansek ArbetsPM
4d	PM trafikala effekter (Indata Bansek)

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 6f0b274a-72d5-47b5-8ef9-7ee31d24c5ae

Utskriftsdatum : 2022-02-04