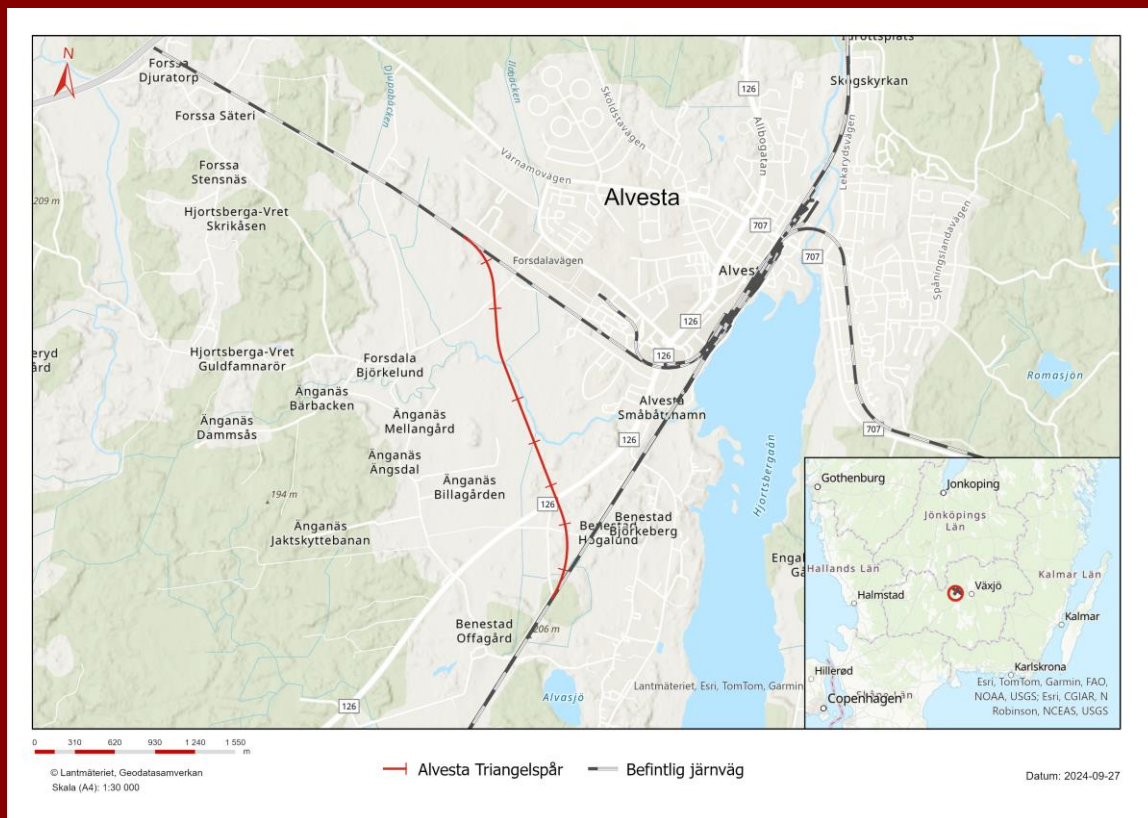


Samlad effektbedömning

Alvesta, triangelspår, JSY1820



Objektnummer: JSY1820, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mustafa Serdar, IVsörv4, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mustafa Serdar, IVsörv4

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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

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

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

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

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

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

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

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Kronoberg län och berör Alvesta kommun.

Nuläge och brister

Kust till kustbanan och Södra stambanan korsar varandra vid Alvesta. Direktförbindelse mellan sträckan Värnamo-Alvesta-Älmhult och omvänt saknas. Tågen behöver därför göra en lokrundgång vid Alvesta bangård. Lokrundgången tar lång tid, dessutom utgör den belastning på Alvesta bangård. Tågen korsar även varandras spår inne på Alvesta bangård.

Beskrivning av åtgärden

Projektet omfattar framtagande av järnvägsplan med åtgärder som syftar till att effektivisera de tågsträckor som korsar Alvesta. Åtgärderna som planeras är ett nytt triangelspår (2900 meter) med planskilda passager där det nya spåret korsar riksväg 126 respektive Forsdalavägen samt en järnvägsbro över Hjortsbergaån.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med de planerade åtgärderna är att förkorta restiden för de tåg som färdas sträckan Värnamo-Alvesta-Älmhult och omvänt och öka kapaciteten vilket därmed stärker järnvägens konkurrenskraft.

Investeringskostnad

Kostnaden är 364 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	401 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,90
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för högt resande med tåg, framförallt för långväga tjänsteresor, vilket innebär att de beräknade nyttorna i denna kalkyl kan vara överskattade. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar i störst utsträckning nationella godstransporter på järnväg. Åtgärden påverkar inte något specifik kön eller någon specifikt åldersgrupp mer än andra.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger positiva effekter för resenärer, näringslivets transporter, trafiksäkerheten samt klimat och luftkvalitet. Åtgärden bedöms ge försämring för landskap, biologisk mångfald, kulturmiljövärden och skyddsvärda naturområden.

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

Planeringsläge

Åtgärden finns med som ett namngivet objekt i nationell infrastrukturplan 2022-2033 och SEB tas fram som underlag till nationell infrastrukturplan 2026-2037. På grund av kostnadsutvecklingen har det gjorts ett omtag i projektet vilket innebär att det utreds en annan sträckning än den som var utpekad i gällande nationell plan. Som en konsekvens håller projektet nu på att ta fram ett nytt samrådsunderlag till våren 2025. Skillnaden mellan den gamla (snäva) varianten och den nya, som ligger utanför tätorten, är dels att mötesspåret utgår samt att det inte längre ingår en planskildhet (väg 126) inom tätort. Denna planskildhet sågs som en möjlighet att förbättra trafiksituationen i Alvesta och minska trafiken genom samhället. För nuvarande alternativ är provtagningsprogram för markmiljö- och geotekniska undersökningar under framtagande. Även en Naturvärdesinventering (NVI) är under framtagande.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Kapaciteten ökar för persontågen när godstågen kan nyttja triangelspåret vilket leder till mindre förseningar för persontågen.	-2,2 ktim/år	36
Reskostnad persontåg	Ingen effekt	0 mnkr/år	0
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden innebär minskad belastning på Alvesta bangård vilket leder till minskad risk för förseningar. Triangelspåret ger också bättre förutsättningar att hantera avvikelser i trafiken under störningar och ger en ökad flexibilitet.		Förbättring
Turintervall	Ingen effekt	0 mnkr/år	0
Åktid	Kapaciteten ökar för persontågen när godstågen kan nyttja triangelspåret vilket leder till mindre tidtabellspåslag för persontågen.	-72 ktim/år	345

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Kapaciteten ökar när en del godståg kan nyttja triangelspåret, vilket leder till mindre förseningar för andra godståg på Södra stambanan.		Förbättring
Förseningstid godståg	Triangelspåret minskar kapacitetsutnyttjandet och därmed minskar förseningarna lite grand för godstågen.	0 mnkr/år	0,93

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transportkostnader	Kortare sträcka för tågen att transportera sig, dvs lägre transportkostnad.	6,1 mnkr/år	144
Transporttid	35 minuters transporttidsvinst då 9 av 10 godståg kan undvika lokrundgång i Alvesta.	1,0 mnkr/år	24

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökat resande leder till något ökade kostnader.	-0,20 mnkr/år	-4,6
Biljettintäkter	Persontågens gångtidsvinst leder till överflyttning från andra färdmedel vilket ökar biljettintäkterna.	14 mnkr/år	345
Fordonskostnader persontåg	Något minskade fordonskostnader.	0,50 mnkr/år	25
Moms på biljettintäkter	Lite mer momsbetalningar pga ökat resande.	-0,80 mnkr/år	-20
Omkostnader	Ökat resande leder till lite ökade omkostnader.	-0,80 mnkr/år	-20

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Överflyttning från vägtrafik leder till minskad risk för trafikolyckor och ökad trafiksäkerhet.	1,6 mnkr/år	41

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Ingen effekt	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till lite minskade utsläpp av avgaspartiklar.	0 ton/år	0,56
Buller	Åtgärden leder till minskad bullerpåverkan.	0,40 mnkr/år	13
Kväveoxider	Åtgärden innebär minskad utsläpp av kväveoxider pga överflyttning av gods från lastbil till tåg, dvs mindre mängd drivmedel.	-0,70 ton/år	0,61
Slitagepartiklar	Åtgärden innebär minskade utsläpp av partiklar (PM10) eftersom det sker en överflytt av gods från lastbil till tåg.	-1,1 ton/år	17

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Inga kända fornminnen förekommer inom utredningsområdet. Däremot så förekommer kultur-och landskapselement. Kulturarvsanalys och arkeologiskutredning steg 1 genomförs i nästa skede (samrådshandling).		Försumbart
Intrång - människor	Triangelspåret påverkar landskapsbilden, främst söder ifrån, mot Kust till kust-banan och kring Sjögårdslund. Konsekvenser och kompensationsåtgärder utreds i nästa skede (samrådshandling).		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Triangelspåret bedöms innebära en negativ påverkan för både djur-och växtliv (både på land och i vatten). Naturvärdesinventering i		Försämring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	nästa skede utreder behov och skyddsåtgärder. En bedömningspåverkan är svårt att anta i detta skede.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränslen, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-2,48
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-1182,00
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej beräknat
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej beräknat
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-4,12
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	8,25

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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-1,35
Prognosår (kton)	-0,32
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-14,95

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	46,77
---	-------

* 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	6569	11
Reinvestering per år	46	0,15
Drift och underhåll per år	0,43	0,03

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Kapaciteten ökar för persontågen när en del godståg kan nyttja triangelspåret.	381 mnkr	> 0,85
Förseningstidsvinster på grund av ökad flexibilitet och bättre förutsättningar att hantera avvikelser.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Godstransporterna får med åtgärden en kortare sträcka men även en transporttidsvinst.	169 mnkr	> 0,38
Förseningstidsvinster på grund av ökad kapacitet.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Biljettintäkterna ökar när persontågens gångtider minskar.	325 mnkr	0,73
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Överflyttning från vägtrafik innebär en ökad trafiksäkerhet.	41 mnkr	0,09
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden bedöms bidra främst till en minskad bullerpåverkan och utsläpp av kväveoxider och slitagepartiklar (PM10).	31 mnkr	0,07
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Effekten Intrång-människor rör påverkan på landskapsbilden. Växt- och djurlivet finns en bedömd försämring då jordbruksmark tas i anspråk.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", och "Godstransporter"		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Överflyttning av godstransporter till järnväg leder ökad banavgifter samtidigt som överflyttningen från väg minskar skatteintäkterna för vägtrafik.	-14 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	-84 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	848 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	324 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	105 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	18 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	447 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	401 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,90
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. De ej prissatta effekterna bedöms utgöra en förbättring. Samtliga genomförda känslighetsanalyser visar på positiva nettonuvärden.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Aktuellt verktyg Bansek version 2024.5 tillsammans med underlag från Kapacitetscenter innebär att den samhällsekonomiska kalkylen håller en god kvalitet.

Ej beräknade effekter:

Förseningstidsvinsterna för personresorna bedöms vara större än försämringarna för natur- och kulturmiljön och markanvändningen.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden samverkar med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan i aktuell plan, bland annat förbigångsspår Hässleholm norra (JSY2206) och Slätthult (JSY2217). Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår: Mölleryd (JSOR2601), Blädinge (JSOR2602), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604), som är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar i störst utsträckning nationella godstransporter på järnväg. Åtgärden påverkar inte något specifik kön eller någon specifikt åldersgrupp mer än andra.

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 kollektivresor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet i kollektivtrafiken.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inget bidrag

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

inget bidrag

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.

Trafiksäkerheten ökar i samband med att större volymer gods antas flyttas över på tåg.

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

Överflyttning från lastbilstrafik till järnväg bidrar till minskade utsläpp.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Åtgärden innebär en överflyttning från vägtransporter till järnvägstransporter vilket medför minskade utsläpp av partiklar (PM₁₀).

Buller och vibrationer

Åtgärden bedöms bidra till en minskad bullerpåverkan. Tågrörelser på Kust till kust-banan minskas, vilket innebär minskad bullerpåverkan för bostadsområdet Hamrarna. Dock innebär triangelspåret att bullerpåverkan kan uppstå från två håll för de boende på Sjögårdslund. Bullerutredningen i nästa skede utreder behov och möjligheter för bullerskyddsåtgärder, vilket kan komma att öka kostnaderna. Dock kan åtgärder nära Hjortsbergaån innebära en negativ påverkan.

Landskap

Åtgärden ökar intrånget i landskapet vilket bedöms negativt och innebär därför en försämring jämfört JA.

Vatten

Kunskapsunderlag saknas pga tidigt skede.

Material och kemiska produkter

Kunskapsunderlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Inom ramen för tidigare utredningar har det framkommit att det kan förekomma föroreningar i mark inom utredningsområdet. Miljötekniska mark- och vattenundersökningar kommer att genomföras i nästa skede (samrådshandling). Åtgärden bedöms ha osäker påverkan på förorenade områden.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger positiva effekter för resenärer, näringslivets transporter, trafiksäkerheten samt klimat och luftkvalitet. Åtgärden bedöms ge försämring för landskap, biologisk mångfald, kulturmiljövärden och skyddsvärda naturområden.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>1,96
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,16
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,10468

Objektnummer: JSY1820, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mustafa Serdar, IVsörv4, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Alvesta, triangelspår
Objekt-id	JSY1820
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kronoberg
Kommun	Alvesta
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Kust till kustbanan och Södra stambanan korsar varandra vid Alvesta. Direktförbindelse mellan sträckan Värnamo-Alvesta-Älmhult och omvänt saknas. Tågen behöver därför göra en lokrundgång vid Alvesta bangård. Lokrundgången tar lång tid, dessutom utgör den belastning på Alvesta bangård. Tågen korsar även varandras spår inne på Alvesta bangård.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Alvesta-Rydaholm 19,3 kilometer. Alvesta-Blädinge 7,1 kilometer
Banstandard	Värnamo-Alvesta: Elektrifierat enkelspår och Alvesta-Älmhult: Elektrifierad dubbelspårig bana, STH 200km/h
Bantrafik	Värnamo-Alvesta: 40 persontåg och 10 godståg per dygn. Alvesta-Älmhult 46 snabbtåg, 44 Reg/Övr tåg, 28 lokaltåg och 84 godståg per dygn (Basprognos 2045)
Banflöde	Banflöde i JA 2045 Värnamo-Alvesta: Persontrafik: 2045: 1,479 miljoner resor per år. Godstrafik: 0,954 miljoner nettoton per år. Alvesta-Älmhult: Persontrafik: 2045: 5,762 miljoner resor per år. Godstrafik: 10,134 miljoner nettoton per år (Basprognos 2045).

Beskrivning av åtgärden

Projektet omfattar framtagande av järnvägsplan med åtgärder som syftar till att effektivisera de tågs-träckor som korsar Alvesta. Åtgärderna som planeras är ett nytt triangelspår (2900 meter) med plan-skilda passager där det nya spåret korsar riksväg 126 respektive Forsdalavägen samt en järnvägsbro över Hjortsbergaån.



Utredd spårdragning för triangelspåret 2,9B km alternativet (färgerna motsvarar grön=kurva, orange=övergångskurva och gul=raksträcka)

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Värnamo-Alvesta: Elektrifierat enkelspår och Alvesta-Älmhult: Elektrifierad dubbelspårig bana, STH 200km/h
Banstandard	Värnamo-Alvesta: Enkelspår, D2 Stax 22.5t Stvm 6.4t/m, Elektrifierad
Bantrafik	Värnamo-Alvesta: 40 persontåg och 10 godståg per dygn. Alvesta-Älmhult 46 snabbtåg, 44 Reg/Övr tåg, 28 lokaltåg och 84 godståg per dygn (Basprognos 2045)
Banflöde	Banflöde i UA 2045 Värnamo-Alvesta: Persontrafik: 2045: 1,479 miljoner resor per år. Godstrafik: 1,000 miljoner nettoton per år. Alvesta-Älmhult: Persontrafik: 2045: 5,762 miljoner resor per år. Godstrafik: 10,141 miljoner nettoton per år (Basprognos 2045).

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med de planerade åtgärderna är att förkorta restiden för de tåg som färdas sträckan Värnamo-Alvesta-Älmhult och omvänt och öka kapaciteten vilket därmed stärker järnvägens konkurrenskraft.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-06-01	2021-2	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	297	89	364	109

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	324

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Högre utnyttjande av anläggningen leder till högre underhållskostnader.	-25
Underhållskostnad trafikberoende väg	Överflyttning från väg till järnväg leder till lägre underhållskostnader för väg.	36
Underhållskostnad trafikberoende	Utökad anläggningsmassa leder till högre underhållskostnad	-28

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Kostnader för reinvesteringar i det nya triangelspåret.	-15
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-89

Planeringsläge

Åtgärden finns med som ett namngivet objekt i nationell infrastrukturplan 2022-2033 och SEB tas fram som underlag till nationell infrastrukturplan 2026-2037. På grund av kostnadsutvecklingen har det gjorts ett omtag i projektet vilket innebär att det utreds en annan sträckning än den som var utpekad i gällande nationell plan. Som en konsekvens håller projektet nu på att ta fram ett nytt samrådsunderlag till våren 2025. Skillnaden mellan den gamla (snäva) varianten och den nya, som ligger utanför tätorten, är dels att mötesspåret utgår samt att det inte längre ingår en planskildhet (väg 126) inom tätort. Denna planskildhet sågs som en möjlighet att förbättra trafiksituationen i Alvesta och

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

minska trafiken genom samhället. För nuvarande alternativ är provtagningsprogram för markmiljö- och geotekniska undersökningar under framtagande. Även en Naturvärdesinventering (NVI) är under framtagande.

Åtgärden utförs i jungfrulig mark och kräver därmed både en järnvägsplan och en MKB. Flera intressen finns längs med sträckan vilket medför att åtgärden ses som komplex. Ytterligare en aspekt att beakta är att projektet utförs innan ERTMS har hunnit uppgradera signalsystemet i Alvesta. Projektet har tidigare utrett en annan sträckning men då den sträckningen visade sig vara mer komplex samt dyrare än initialt beräknat har projektet börjat om i planarbetet för att utreda alternativa sträckningar. För ny föreslagen sträckning planeras det för en solcellspark, denna anläggning kan komma att bli aktuell och behöver då hanteras av projektet.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-03-27

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

Kommentar:

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
324 mnkr	122 mnkr	848 mnkr	401 mnkr	0,90

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	454	122	822	245	0,43
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	324	121	1014	569	1,28
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	324	123	697	249	0,56
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	324	122	854	408	0,91
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	324	122	858	411	0,92
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	324	122	838	391	0,87
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	324	122	867	420	0,94
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	324	122	857	410	0,92
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	324	122	839	392	0,88

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

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

Kommentar: Åtgärden samverkar med övriga åtgärder som ökar trafikeringen på Södra stambanan i aktuell plan, bland annat förbigångsspår Hässleholm norra (JSY2206) och Slätthult (JSY2217). Det tas även fram SEB:ar för bland annat följande förbigångsspår: Mölleryd (JSOR2601), Blådinge

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

(JSOR2602), Grevaryd (JSOR2603) och Moheda (JSOR2604), som är nya kandidater i Nationell plan för infrastrukturen 2026-2037.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Arbets-PM	Arbets-PM för Bansek
Bansek	SEK-importkälla
Effektbedömning	Kapacitetscenters effektbedömning
indexomräkning	Investeringskostnad indexomräkning
indexomräkning signal	Signalkostnad indexomräkning
Klimatkalkyl	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: cf6cbc96-176b-4163-9f39-e0da27a9a1c6

Objektnummer: JSY1820, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Mustafa Serdar, IVsörv4, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Mustafa Serdar, IVsörv4
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning