

Samlad effektbedömning

Älmhults bangård, kapacitet, JSY1822



Objektnummer: JSY1822, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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 Älmhult kommun.

Nuläge och brister

Spår 3 är det enda långa spåret på bangården som kan hantera 750 meter långa godståg. Spår 3 är avsett för förbigångar på Södra stambanan samt ankommande och avgående godståg till/från Olofströmsbanan. Spåret är ofta upptaget av uppställda godståg och begränsar därmed persontrafiken pga att godstågen har begränsad spårkapacitet på bangården. Några av de identifierade orsakerna till kapacitetsbristen är antalet anslutningar mot Olofströmsbanan, samt längden på spåren.

Beskrivning av åtgärden

Förlängning av tre spår, (4,5,6), på bangården med anslutning till Olofströmsbanan/Sydostlänken samt frigörande av spår 3 för förbigångar och vändningar på Södra stambana för persontågstrafiken. Spår 4 - ca 850 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt 1300 meter från Södra stambanan. Spår 5 - ca 700 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt ca 1050 meter från Södra stambanan. Spår 6 - ca 650 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt ca 1000 meter från Södra stambanan.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Objektets syfte är att öka kapaciteten på Älmhults bangård.

Investeringskostnad

Kostnaden är 274 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	mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

Fördelningsanalys

Åtgärden anses gynna både män och kvinnor. Åtgärden bedöms gynna all spårbunden person- och godstrafik via Älmhults bangård och på Södra stambanan och Sydostlänken förbi Älmhult.

Funktionsmål och hänsynsmål

Överflyttning från väg till järnväg leder till positiva trafiksäkerhetseffekter och minskade utsläpp. En förlängning av spår på bangården kan medföra att störningsområdet ökar längs med banan.

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

Planeringsläge

Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Objektet utgör UA2 i ÅVS Älmhults bangård (Trafikverket, 2021). Utbyggnad av Sydostlänken, inkl.

elektrifiering på sträckan Älmhult-Olofström (JSY202 Sydostlänken), ingår i Nationell plan 2022-2033.

I Sydostlänken har det ingått ett triangelspår i Älmhult. Trafikverket har dock haft ett

Regeringsuppdrag att se över kostnaderna av Sydostlänken och förslå kostnadsbesparingar. I förslaget har triangelspåret plockats bort och denna SEB omfattar en alternativ ombyggnad av Älmhult bangård.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid	Kapacitetsbegränsningen på spår 3 gör att tidtabell måste anpassas till godstrafikens verksamhet. När spår 3 frigörs för persontrafik och godstrafiken flyttas till spår 4-6 möjliggörs ett flexibelt resandeutbyte vid spår 3. De regionala persontågen kan få attraktivare tåglägen och tågen kan i större utsträckning köras när efterfrågan finns. Detta ger positiva effekter för resenärer genom minskad väntetid.		Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	När spår 3 frigörs för persontrafik (och godstrafiken flyttas till spår 4-6) möjliggörs resandeutbyte vid spår 3 samtidigt som ett genomgående tåg passerar. Detta minskar risken för att tåg på Södra Stambanan fastnar bakom stillastående tåg vilket frigör kapacitet. En ökad kapacitet ger en större flexibilitet vid hantering av uppkomna förseningar, vilket ger positiva effekter för resenärer genom minskad risk för förseningar.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	Förlängning av godsspår och fler växelanslutningar effektiviserar godstågens växlingsrörelser vilket minskar transporttiden. Dessutom skapas möjligheter för hantering av		Förbättring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	långa godståg (750 meter) samt uppställning av dessa. Utöver spår 3 som redan är mer än 750 meter blir även spår 4 över 750 meter. Spår 5 och 6 blir inte riktigt 750 meter men blir längre än i dagsläget. Lokrundgång på bangården kan ske samtidigt som ett tåg från Sydostlänken kan passera, istället för att godstågen behöver vända genom backning vid anslutning till/från Olofströmsbanan/Sydostlänken. Ökad kapacitet och flexibilitet vid tidtabellskonstruktion ger bättre möjlighet att få önskade tåglägen, vilket också bedöms ge minskad transporttid för godstransporter.		

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Kortare transporttider för godstrafiken leder till överflyttning från väg till järnväg, vilket har positiv inverkan på trafiksäkerheten.		Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökad kapacitet och verksamhet på bangården vilket bedöms ge försämrad ljudbild. Åtgärden genomförs dock intill befintlig bangård och		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	industrier varför effekten av åtgärden bedöms vara begränsad.		
Förorenade områden	Vid ombyggnad av befintlig bangård förutsätts att det finns förorenade massor. I detta läge bedöms effekten som försumbar		Försumbart
Luftkvalitet	Kortare transporttider för gods leder till överflyttning från väg till järnväg, vilket bedöms ge minskade utsläpp och bättre luft.		Förbättring
Vattenkvalitet	Utbyggnaden av spåren sker inte inom vattenskyddsområdet. Dock skulle vattenskyddsområdet kunna påverkas genom dränering, vilket måste beaktas.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

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 "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)	
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-evivalenter

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	4443	15
Reinvestering per år	52	0,15
Drift och underhåll per år	1,7	0,09

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*
	mnkr	> 0
Då spår 3 frigörs från godstrafik, ökar kapaciteten och flexibiliteten vid hantering av uppkomna förseningar. Då kan även regionala persontåg få andra och bättre tåglägen än idag och resenärerna får kortare väntetid.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Förlängning av godsspår och fler växelanslutningar effektiviserar godstågens växlingsrörelser vilket minskar transporttiden.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
Överflyttning från väg till järnväg bedöms ge ökad trafiksäkerhet	>	> 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa: Ökad kapacitet medför ökad verksamhet, vilket förändrar ljudbilden negativt. Utbyggnaden av spåren sker inte inom vattenskyddsområdet men det måste beaktas att det kan påverkas genom dränering. Kortare transporttider för gods leder till överflyttning från väg till järnväg, vilket bedöms ge minskade utsläpp och bättre luft. Den sammanvägda bedömningen är att hälsoeffekterna bedöms som försumbar.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö:		
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Överflyttning av resor och transporter från väg till järnväg, vilket har positiv inverkan på utsläppsnivåerna av klimatgaser. Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Godstransporter".		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	

Övriga effekter	Nuvärde

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-62 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-62 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	244 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	65 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	310 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Positiva effekter uppkommer för resenärer och godstransporter då åtgärden ger minskad risk för försening, minskad transporttid samt ökad kapacitet i och med ett tillgängligt förbigångsspår på Södra stambanan och fler anslutningar till bangården för godstrafiken. Åtgärden ger också positiva effekter på trafiksäkerhet och utsläpp/luftkvalitet i och med överflyttning av lastbilstrafik från väg till järnväg. Nyttorna bedöms överstiga kostnaderna och åtgärden bedöms som lönsam.

I Åtgärdsplaneringen så har flera samhällsekonomiska kalkyler tagits fram för förbigångsspår på Södra stambanan som har genererat nyttor på mellan 200-300 mkr. Med en ombyggnad av Älmhults bangård kommer stora nyttor för godstrafiken då det inte längre skulle finnas några längdbegränsningar för godståg till/från Älmhult. 750 meter tåg möjliggörs i alla godstågslägen tillsammans med att kapaciteten för själva bangården kraftigt förstärks och fler godståg kan befinna sig samtidigt i Älmhult. Fler långa spår på bangården kan nås från Sydostlänken vilket även möjliggör 750 meter långa tåg i relationen från Sydostlänken och söderut mot kontinenten.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Samhällsekonomisk kalkyl har ej tagits fram, då effekter inne på bangård är svåra att kvantifiera, utan de är istället bedömda.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden ökar kapacitet och flexibilitet för persontrafik vid uppkomna förseningar och minskar transporttid för godståg pga effektivisering av växlingsrörelser. Positiva effekter på trafiksäkerhet och luftkvalité pga överflyttning av lastbilar från väg. Negativa effekter pga ökad anläggningsmassa.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har kopplingar till Sydostlänken JSY202 som ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. I Sydostlänken har det ingått ett triangelspår i Älmhult. Trafikverket har dock haft ett Regeringsuppdrag att se över kostnaderna av Sydostlänken och förslå kostnadsbesparingar. I förslaget har triangelspåret plockats bort och denna SEB omfattar en alternativ ombyggnad av Älmhult bangård. Åtgärden har även kopplingar till Alvesta triangelspår (JSY1820, ingår i nationell plan) samt utbyggnaden av ERTMS.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden anses gynna både män och kvinnor. Åtgärden bedöms gynna all spårbunden person- och godstrafik via Älmhults bangård och på Södra stambanan och Sydostlänken förbi Älmhult.

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 minskar risken för förseningar vilket ökar tillförlitligheten.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

De förseningar som uppkommer kan bättre hanteras, vilket minskar risken för följdförseningar .

Åtgärden bedöms öka framkomligheten för godstransporterna och därmed tillförlitligheten.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden förändrar inte åtkomsten för funktionshindrade, men möjliggör ökad tillgänglighet för alla.

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

Åtgärden förändrar inte möjligheten för barn att använda transportsystemet, eller att gå eller cykla på egen hand.

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.

En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger positiva trafiksäkerhetseffekter.

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

Om järnvägstrafiken blir mer pålitlig kan bilresor ersättas med resor på järnväg, vilket kan bidra 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

Om järnvägstrafiken blir mer pålitlig kan bilresor ersättas med resor på järnväg, vilket kan bidra till förbättrad luftkvalitet och mer aktivt resande.

Buller och vibrationer

Åtgärden innebär en förlängning av spår på bangården vilket kan medföra att störningsområdet ökar längs med banan. Ökad verksamhet på bangården kan också förändra ljudbilden negativt.

Landskap

Området berörs ej av några områden för riksintresse eller några skyddsvärda områden avseende naturmiljön.

Vatten

Underlag saknas

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Överflyttning från väg till järnväg leder till positiva trafiksäkerhetseffekter och minskade utsläpp. En förlängning av spår på bangården kan medföra att störningsområdet ökar längs med banan.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>0
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Objektnummer: JSY1822, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Älmhults bangård, kapacitet
Objekt-id	JSY1822
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kronoberg
Kommun	Älmhult
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Spår 3 är det enda långa spåret på bangården som kan hantera 750 meter långa godståg. Spår 3 är avsett för förbigångar på Södra stambanan samt ankommande och avgående godståg till/från Olofströmsbanan. Spåret är ofta upptaget av uppställda godståg och begränsar därmed persontrafiken pga att godstågen har begränsad spårkapacitet på bangården. Några av de identifierade orsakerna till kapacitetsbristen är antalet anslutningar mot Olofströmsbanan, samt längden på spåren.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Älmhult bangård: 904 meter spår 3, 631 meter spår 4, 440 meter spår 5 och 431 meter spår 6.
Banstandard	Elektrifierad dubbelspårig bana, STH 200km/h
Bantrafik	46 snabbtåg, 68 Reg/Övr tåg, 28 lokaltåg och 73 godståg per vardagsdygn på sträckan Älmhult-Hässleholm 2045. 24 lokaltåg och 25 godståg på sträckan Älmhult-Olofström
Banflöde	Banflöde i JA 2045: ca 6,524 miljoner resenärer per år och 9,191 miljoner ton/år på sträckan Alvesta-Älmhult och Älmhult-Hässleholm. 2,123 miljoner ton/år på sträckan Älmhult-Olofström

Beskrivning av åtgärden

Förlängning av tre spår, (4,5,6), på bangården med anslutning till Olofströmsbanan/Sydostlänken samt frigörande av spår 3 för förbigångar och vändningar på Södra stambana för persontågstrafiken. Spår 4 - ca 850 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt 1300 meter från Södra stambanan. Spår 5 - ca 700 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt ca 1050 meter från Södra stambanan. Spår 6 - ca 650 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt ca 1000 meter från Södra stambanan.

Detta gör att spår 3 kan användas som förbigångsspår på Södra stambanan, vilket inte är möjligt i dagsläget då spåret upptas av godståg för uppställning eller anslutning till Olofströmsbanan. Ett nytt tillgängligt förbigångsspår möjliggör ökad framkomlighet samt möjliggör för fler genomgående tåg, med eller utan uppehåll i Älmhult, och förbättrar möjligheten att vända tåg i Älmhult.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Förlängning av spår 4-6 totalt med 2300 meter. Rivning av cirka 1200 meter spår. Spår 3 – ca 370 meter. Spår 4 - ca 850 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt 1300 meter från Södra stambanan (i och med att tåg kan stå genom övergångsväxel). Spår 5 - ca 700 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt ca 1050 meter från Södra stambanan (i och med att tåg kan stå genom övergångsväxel). Spår 6 - ca 650 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt ca 1000 meter från Södra stambanan (i och med att tåg kan stå genom övergångsväxel).
Banstandard	Elektrifierad dubbelspårig bana, STH 200km/h
Bantrafik	46 snabbtåg, 68 Reg/Övr tåg, 28 lokaltåg och 73 godståg per vardagsdygn på sträckan Älmhult-Hässleholm 2045. 24 lokaltåg och 25 godståg på Olofströmsbanan/Sydostlänken 2045.
Banflöde	Banflöde i JA 2045: ca 6,524 miljoner resenärer per år och 9,191 miljoner ton/år på sträckan Alvesta-Älmhult och Älmhult-Hässleholm. 2,123 miljoner ton/år på sträckan Älmhult-Olofström

Syfte och viktigaste effekt

Objektets syfte är att öka kapaciteten på Älmhults bangård.

För persontågen innebär det förbättrade förutsättningar att hantera fler genomgående persontåg, skapa kortare bytestider och bättre tåglägen. För godstågen innebär det ökad flexibilitet vid uppställning, lokrundgång och växling. Bangårdsåtgärder i Älmhult ska kunna hantera en förväntad ökad trafikering enligt basprognos 2045, då Sydostlänken är utbyggd.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-06-28	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	274	82	274	82

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	244

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Överflyttning från lastbilstrafik till järnväg minskar kostnader för drift och underhåll på väg.	Förbättring
Drift och underhåll	Överflyttning från lastbilstrafik till järnväg ökar kostnader för drift och underhåll på järnväg.	Försämring
Drift och underhåll	Förlängning av tre godsspår ger ökad anläggningsmassa och därmed ökad kostnad för drift- och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Förlängning av tre godsspår ger ökad anläggningsmassa och därmed ökad kostnad för reinvesteringar.	Försämring
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-65

Planeringsläge

Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Objektet utgör UA2 i ÅVS Älmhults bangård (Trafikverket, 2021). Utbyggnad av Sydostlänken, inkl. elektrifiering på sträckan Älmhult-Olofström (JSY202 Sydostlänken), ingår i Nationell plan 2022-2033. I Sydostlänken har det ingått ett triangelspår i Älmhult. Trafikverket har dock haft ett Regeringsuppdrag att se över kostnaderna av Sydostlänken och förslå kostnadsbesparingar. I förslaget har triangelspåret plockats bort och denna SEB omfattar en alternativ ombyggnad av Älmhult bangård.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos persontrafik	
Prognos godstrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos godstrafik	
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Ej aktuellt
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl är upprättad då förbigångsfunktionen är en mycket liten del av nyttorna i projektet. Eftersom de beräknade effekterna kan ge en missvisande bild av objektets nytta har vi valt att beskriva alla nyttor som ej prissatta 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

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
244 mnkr	65 mnkr	mnkr	mnkr	

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	342	65			
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	244				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	244				
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	244	65			
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	244	65			
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	244	65			
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	244	65			
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	244	65			
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	244	65			

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

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

Kommentar: Åtgärden har kopplingar till Sydostlänken JSY202 som ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. I Sydostlänken har det ingått ett triangelspår i Älmhult. Trafikverket har dock haft ett Regeringsuppdrag att se över kostnaderna av Sydostlänken och förslå kostnadsbesparingar. I förslaget har triangelspåret plockats bort och denna SEB omfattar en alternativ ombyggnad av Älmhult bangård. Åtgärden har även kopplingar till Alvesta triangelspår (JSY1820, ingår i nationell plan) samt utbyggnaden av ERTMS.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2	GKI
3	Omräkning signal
4	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 277da755-fb0e-4f3e-a1f1-f167890b6bf1

Objektnummer: JSY1822, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörv

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