

Samlad effektbedömning

Halmstad C/bangård, JVA1801



Objektnummer: JVA1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Atterhagen Annika, PLvrij, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-23

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Atterhagen Annika, PLvrij

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 Halland län och berör Halmstad kommun.

Nuläge och brister

Halmstad ligger längs Västkustbanan. I Halmstad ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Genom detta bildar Halmstad en knutpunkt och har således en viktig roll för persontrafiken för byten mellan dessa banor. Dagens utformning av Halmstad C har brister både utifrån trafikering och ett resenärsperspektiv (t.ex. säkerhet). Bangården har ett högt kapacitetsutnyttjande och den förväntade trafikökningen medför att kapaciteten inte kommer räcka för framtida behov.

Beskrivning av åtgärden

Föreslagna åtgärder är att justera spårlayouten vid Halmstad C för att minska korsande tågrörelser, öka plattformslängden samt anlägga en planskild passage under spåren med anslutning till plattformarna. Åtgärderna bidrar till ökad kapacitet för tågtrafiken samt ökad trafiksäkerhet för resenärerna. Därutöver anlägger Halmstads kommun ett resecentrum i syfte att skapa en kollektivtrafikknutpunkt. Effekter avseende detta resecentrum ingår inte i föreliggande SEB.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med föreslagna åtgärder är att öka kapaciteten och trafiksäkerheten på Halmstad C. Förväntade effekter är ökad kapacitet, ökad robusthet, snabbare/smidigare byten samt ökad trafiksäkerhet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 1015 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	511 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,58
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

De största nyttorna i form av minskad restid samt minskad och restidsosäkerhet tillfaller, enligt schablon, kvinnor. Resenärer generellt får också en bättre och säkrare trafikmiljö med bredare plattformar samt ny passage under spåren.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider, förseningar och trafiksäkerhet. Ingen tydlig negativ påverkan har identifierats, även om de växter och smådjur som lever i spårområdet kommer påverkas negativt vid föreslagen ombyggnad.

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

Objektet är i planskede, framtagande av samrådsunderlag. Objektet uppdateras i samband med åtgärdsplaneringen 2026-2037. Medfinansieringsavtal finns för järnvägsplan och systemhandling. Avsiktsförklaring finns. Avtal om framtagande av förfrågningsunderlag är på gång. Objektet är tidigt i/påbörjat skede "Samrådsunderlag", varför kostnadsunderlag ännu inte färdigställts i detta skede. Därav baseras SEB på åtgärdsvalsstudiens kostnadsunderlag och SEB:ens skede anges till "Åtgärdsvalsstudie".

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid	När alla tåg återigen ankommer Halmstad samtidigt uppstår restidsvinster för bytesresenärer, genom att väntetiden på anslutande tåg minskar. Även bytestid till anslutande bussar minskar		Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Med ett minskat kapacitetsutnyttjande vid Halmstad C genom fler plattformslägen och omläggning av tågtrafiken, skapas en större flexibilitet och robusthet i trafiksystemet. Detta innebär att risken att störningar från en bana inte lika lätt sprider sig till någon annan bana, vilket är av betydelse då tre olika banor möts i Halmstad.		Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Genom ny planskild förbindelse som ansluter till plattformarna samt både öster och väster om stationen, förbättras tillgängligheten för resenärer med funktionsnedsättning genom väsentlig kortare avstånd.		Förbättring
Åktid	Kortare restid både för resenärer som ska till Halmstad som för resenärer som ska förbi Halmstad	-190 ktm/år	865

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Med ett minskat kapacitetsutnyttjande vid Halmstad C genom fler plattformslägen och omläggning av tågtrafiken, skapas en större		Förbättring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	flexibilitet och robusthet i trafiksystemet. Detta innebär att risken att störningar från en bana inte lika lätt sprider sig till någon annan bana, vilket är av betydelse då tre olika banor möts i Halmstad.		

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till ökade banavgifter för persontransportföretagen	-0,50 mnkr/år	-10
Biljettintäkter	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till ökade biljettintäkter för persontransportföretagen	26 mnkr/år	635
Fordonskostnader persontåg	Restidsvinster gör tågtransporter snabbare, vilket minskar fordonskostnaderna för persontransportföretagen	5,9 mnkr/år	125
Moms på biljettintäkter	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till ökade biljettintäkter och därmed ökade momsinsbetalningar för persontransportföretagen	-1,5 mnkr/år	-36
Omkostnader	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till	-0,80 mnkr/år	-21

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	marginellt ökade omkostnader för persontransportföretagen		

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Med bredare plattformar samt planskild passage under spåren med anslutning till plattformarna ökar säkerheten tydligt för resenärerna jämfört med JA		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till färre olyckor på väg	0,10 mnkr/år	2,1

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till minskade utsläpp av avgaspartiklar	0 ton/år	0,88
Buller	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till minskade bullernivåer på väg	0,10 mnkr/år	2,8
Kväveoxider	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av	-0,30 ton/år	0,37

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	resenärer från väg till järnväg, vilket leder till minskade utsläpp av kväveoxider		
Slitagepartiklar	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till minskade utsläpp av slitagepartiklar	-0,70 ton/år	15

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Föreslagen utbyggnad av Halmstad C sker huvudsakligen inom befintligt område. Det växt- och djurliv som därför finns inom området idag måste anses vara anpassat till denna livsmiljö. Även om delar av framförallt växtlivet kommer att försvinna torde inget växtliv inom området vara unikt eller särskilt värdefullt, och därför ses intrånget i växt- och djurliv som försumbart.		Försumbart

Klimat

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

Övriga effekter

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-5,08
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-2,02129362926544E-12
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-7,96
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	15,92

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

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

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,44
Prognosår (kton)	-0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-3,81

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	12,39
---	-------

* 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	16373	59
Reinvestering per år	93	0,29
Drift och underhåll per år	5,5	0,29

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*
Kortare restid både för resenärer som ska till Halmstad som för resenärer som ska förbi Halmstad	865 mnkr	> 0,99
När byten återigen kan ske i Halmstad uppstår restidsvinster genom smidigare byten (både tåg/tåg och tåg/buss). Med minskat kapacitetsutnyttjande i Halmstad C minskar även risken för störningar och förseningar. Därtill förbättras tillgängligheten för resenärer med funktionsnedsättningar	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Med minskat kapacitetsutnyttjande i Halmstad C minskar risken för störningar och förseningar.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till ökade biljettintäkter samt minskade fordonskostnader för persontransportföretagen	692 mnkr	0,79
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till färre olyckor på väg	2,1 mnkr	> 0,00
Med bredare plattformar samt planskild passage under spåren med anslutning till plattformarna ökar säkerheten tydligt för resenärerna jämfört med JA	>	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till minskade utsläpp samt minskade bullernivåer	19 mnkr	0,02
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Föreslagen utbyggnad av Halmstad C sker huvudsakligen inom befintligt område. Det växt- och djurliv som därför finns inom området idag måste anses vara anpassat till denna livsmiljö. Även om delar av framförallt växtlivet kommer att försvinna torde inget växtliv inom området vara unikt eller särskilt värdefullt, och därför ses intrånget i växt- och djurliv som försumbart.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag"		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till ökade inbetalningar av banavgifter och moms, samt minskade inbetalningar från skatter för vägtrafiken	-20 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-173 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	1385 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	905 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0,02 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	-31 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	874 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	511 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,58
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen uppvisar ett tydligt positivt resultat med ca 750 mnkr i nettonuvärde respektive NNK på 1,1. De ej beräknade effekterna bedöms därtill vara betydande och förstärka resultatet. Samtliga känslighetsanalyser har NNK större än 0,1, vilket ytterligare förstärker bedömningen att föreslagen investering är att anse som robust lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Med kombinationen av Bansek och kompletterande handkalkyl, utgående från tidsvinster tillhandahållna från Kapacitetscenter, bedöms effekter kopplade till restidsvinster fångas korrekt och kalkylen därigenom hålla hög kvalitet.

Ej beräknade effekter:

Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna som positiva och kompletterar därmed de beräknade effekterna. De största ej beräknade effekterna bedöms vara kopplade till det minskade kapacitetsutnyttjandet i Halmstad C samt förbättrade bytestider, vilket bedöms vara betydande effekter.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden finns till andra infrastruktursatsningar. Ett närliggande objekt är samtidigt "JVA2207 Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår", dvs. föreslagen ombyggnation av uppställningsspår för en effektivare tågföring

3 Fördelningsanalys

De största nyttorna i form av minskad restid samt minskad och restidsosäkerhet tillfaller, enligt schablon, kvinnor. Resenärer generellt får också en bättre och säkrare trafikmiljö med bredare plattformar samt ny passage under spåren.

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 restiden samt ökar robusthet i tågtrafiksystemet och underlättar färdmedelsbytet, vilket sammantaget ökar tillförlitligheten och tillgängligheten. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik i form av tåg förbättras. Förutsättningarna för att välja gång och cykel är opåverkade.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden sänker kapacitetsutnyttjandet i Halmstad C och ökar därigenom robusthet i tågtrafiksystemet, vilket ökar tillförlitligheten och tillgängligheten. Den internationella konkurrenskraften påverkas inte av föreslagen investering.

Funktionshindrades tillgänglighet

Bredare plattformar samt en planskild passage under spåren med tillhörande hissar och/eller ramper för anslutning till plattformarna ger ökad användbarhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

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

Bredare plattformar samt planskilda anslutningar till plattformarna ökar barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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.

Genom minskad restid för tågen ökar dess attraktivitet varpå en överflyttning sker från vägtransporter. Detta ökar trafiksäkerheten på vägarna. Med bredare plattformar och ny planskild passage under spåren minskar trängseln på plattformarna samt att passager över spåren elimineras, vilket ökar säkerheten för resenärerna.

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

Genom minskad restid för tågen ökar dess attraktivitet varpå en överflyttning sker från vägtransporter. Detta minskar trafikarbetet på väg och därigenom utsläppen av koldioxid och bidrar således till att nå uppsatta klimatmål.

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

Genom minskad restid för tågen ökar dess attraktivitet varpå en överflyttning sker från vägtransporter. Detta minskar trafikarbetet på väg och därigenom utsläppen av kväveoxider, slitagepartiklar m.m.

Buller och vibrationer

Genom minskad restid för tågen ökar dess attraktivitet varpå en överflyttning sker från vägtransporter. Detta minskar trafikarbetet på väg och därigenom bullernivåerna på väg. Avseende bullernivåer och vibrationer kopplade till järnvägen bedöms inte dessa påverkas då trafikeringen är densamma i utredningsalternativet och jämförelsealternativet.

Landskap

Att bygga om personbangården samt anlägga den planskilda passagen bedöms inte ha någon tydligt påverkan på landskapet då området idag utgörs av stationsmiljö.

Vatten

Föreslagen åtgärd påverkar inte någon dricksvattentäkt, badsjö, fiskevatten m.m. då ombyggnation sker på befintlig bangård skild från vattenförekomster.

Material och kemiska produkter

Föreslagen åtgärd innebär hantering av betydande mängder material och sannolikt kemiska produkter. Dessa behöver hanteras enligt gällande lagar och riktlinjer

Förorenade områden och masshantering

Det är oklart om föreslagen åtgärd innebär hantering av några förorenade områden. Samtidigt kommer föreslagen åtgärd innebära masshantering, vilken behöver hanteras enligt gällande lagar och riktlinje

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider, förseningar och trafiksäkerhet. Ingen tydlig negativ påverkan har identifierats, även om de växter och smådjur som lever i spårområdet kommer påverkas negativt vid föreslagen ombyggnad.

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)	>1,78
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,02
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,01418

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Halmstad C/bangård
Objekt-id	JVA1801
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Halland
Kommun	Halmstad
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Halmstad ligger längs Västkustbanan. I Halmstad ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Genom detta bildar Halmstad en knutpunkt och har således en viktig roll för persontrafiken för byten mellan dessa banor. Dagens utformning av Halmstad C har brister både utifrån trafikering och ett resenärsperspektiv (t.ex. säkerhet). Bangården har ett högt kapacitetsutnyttjande och den förväntade trafikökningen medför att kapaciteten inte kommer räcka för framtida behov.

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 med lämplig infrastruktur för färdmedelsbyte.

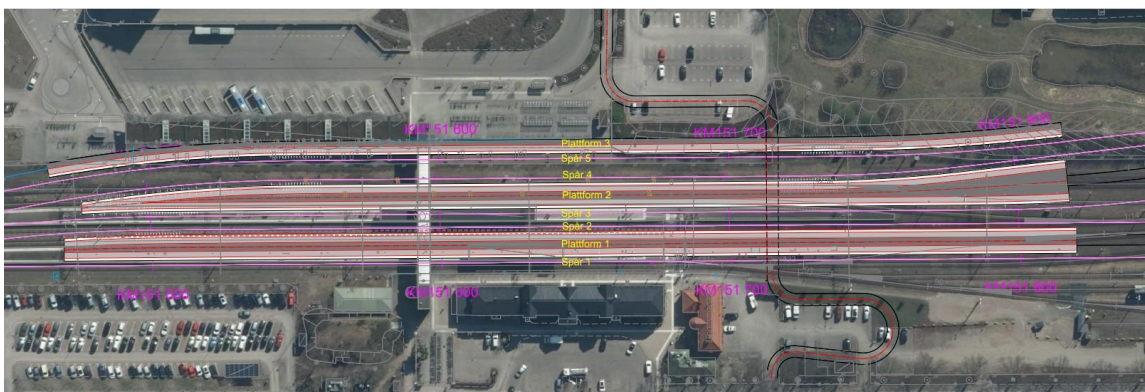
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Ca 500 m mellan stadsbussar och plattformar. Passagen i plan (dvs. över spåren) är ca 22 m lång
Gångvägsstandard	Dagens passage i plan är ca 7 m bred
Gångtrafik	Samtliga passagerare passerar järnvägsspåret i nuläget; Persontrafik 1,25 miljoner resenärer per år (på/avstigande per vardagsdygn till 4793).
Banlängd	ca 0,5 km
Banstandard	STAX 22,5
Bantrafik	2019: Norr om Halmstad: Persontåg 86 tåg/dygn, godståg 21 tåg/dygn. Söder om Halmstad: Persontåg 68 tåg/dygn, godståg 22 tåg/dygn. År 2045: Norr om Halmstad: Persontåg 116 tåg/dygn, godståg 28 tåg/dygn. Söder om Halmstad: Persontåg 136 tåg/dygn, godståg 16 tåg/dygn.
Banflöde	År 2019: 1,13 milj. avstigande resp. 1,12 milj. påstigande. År 2045: 1,90 milj. avstigande resp. 1,92 milj. påstigande

Beskrivning av åtgärden

Föreslagna åtgärder är att justera spårlayouten vid Halmstad C för att minska korsande tågrörelser, öka plattformslängden samt anlägga en planskild passage under spåren med anslutning till plattformarna. Åtgärderna bidrar till ökad kapacitet för tågtrafiken samt ökad trafiksäkerhet för resenärerna. Därutöver anlägger Halmstads kommun ett resecentrum i syfte att skapa en kollektivtrafikknutpunkt. Effekter avseende detta resecentrum ingår inte i föreliggande SEB.

Utformningsförslaget innebär att följande större funktionella förändringar sker på Halmstad central: • Alla fem spår förses med plattformar. Idag har fyra spår plattformar. Den nya plattformen på spår 5 blir 350 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 på ytterspåren istället för på mittenspåren (som idag), 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 340 - 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 norr om regionbussterminalen på östra sidan av järnvägsanläggningen • Resenärsanslutningarna byggs om till att vara planskilda med järnvägsspåren. I objektet Halmstad C Bangård ingår både ställverksbyte och införande av ERTMS. Ställverket kommer att bytas innan bangårdsombyggnaden medan införandet av ERTMS kommer att ske först efter ombyggnationen av Halmstad. I angiven kostnad som ligger till grund för den samlade effektbedömningen för ombyggnationen av Halmstad ingår inte kostnader för bytet av ställverk och införandet av ERTMS för att kostnaderna för signalåtgärderna ska särredovisas och hanteras på nationell nivå och inte sam- eller medfinansieras av externa parter.



Föreslagen spårlayout Halmstad C

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Ca 100-150 meter mellan stadsbussar och plattformar. Den planfria passagen under järnvägen blir ca 50 m lång
Gångvägsstandard	Den planfria passagen under järnvägen blir ca 8 m bred
Gångtrafik	Samtliga resenärer som stiger av eller på tågen beräknas använda tunneln.
Banlängd	ca 0,5 km
Banstandard	STAX 22,5
Bantrafik	2019: Norr om Halmstad: Persontåg 86 tåg/dygn, godståg 21 tåg/dygn. Söder om Halmstad: Persontåg 68 tåg/dygn, godståg 22 tåg/dygn. År 2045: Norr om Halmstad: Persontåg 116 tåg/dygn, godståg 28 tåg/dygn. Söder om Halmstad: Persontåg 136 tåg/dygn, godståg 16 tåg/dygn.
Banflöde	År 2019: 1,13 milj. avstigande resp. 1,12 milj. påstigande. År 2045: 1,90 milj. avstigande resp. 1,92 milj. påstigande

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med föreslagna åtgärder är att öka kapaciteten och trafiksäkerheten på Halmstad C. Förväntade effekter är ökad kapacitet, ökad robusthet, snabbare/smidigare byten samt ökad trafiksäkerhet.

Parallellt med Trafikverkets ombyggnation av Halmstad C, planerar Halmstad kommun anläggandet av ett nytt resecentrum. Rescentrumet ingår inte i föreliggande SEB, men nämns här för att sätta syftet med Trafikverkets projekt i den bredare kontexten. Den övergripande målsättningen med ombyggnationen av Halmstad C samt anläggandet av ett resecentrum är att knyta ihop lokalbussar, regionbussar och tågtrafik, samt att övergripande förbättra tillgängligheten.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-05-26	2024-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	1004	201	1015	203

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	905

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Drift- och underhållskostnader tillkommer för ytterligare en plattform samt för längre plattformar jämfört med JA	Försämring
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till ökade underhållskostnader för järnvägstransporter	-11
Underhållskostnad trafikberoende väg	Restidsvinster gör tågtransporter mer attraktiva, vilket skapar en överflyttning av resenärer från väg till järnväg, vilket leder till minskade underhållskostnader för vägtransporter	7,3
Underhållskostnad trafikberoende	Minskad anläggningsmassa genom minskat antal spårmetrar och färre antal växlar gör att underhållskostnaderna minskar	35

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Minskad anläggningsmassa för järnvägen minskar reinvesteringskostnaderna	14
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden. Tillkommande objekt 24, slopade objekt 16, netto 8 objekt.	-14

Planeringsläge

Objektet är i planskede, framtagande av samrådsunderlag. Objektet uppdateras i samband med åtgärdsplaneringen 2026-2037. Medfinansieringsavtal finns för järnvägsplan och systemhandling. Avsiktsförklaring finns. Avtal om framtagande av förfrågningsunderlag är på gång. Objektet är tidigt i/påbörjat skede "Samrådsunderlag", varför kostnadsunderlag ännu inte färdigställts i detta skede. Därav baseras SEB på åtgärdsvalsstudiens kostnadsunderlag och SEB:ens skede anges till "Åtgärdsvalsstudie".

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 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	2024-11-18

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

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
905 mnkr	-31 mnkr	1385 mnkr	511 mnkr	0,58

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	1267	-31	1312	76	0,06
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	905	-30	1657	782	0,89
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	905	-32	1128	255	0,29
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	905	-31	1419	545	0,62
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	905	-31	1385	512	0,59
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	905	-31	1384	511	0,58
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	905	-31	1390	516	0,59
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	905	-31	1393	519	0,59
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	905	-31	1377	503	0,58

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: Inga beroenden finns till andra infrastruktursatsningar. Ett närliggande objekt är samtidigt "JVA2207 Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår", dvs. föreslagen ombyggnation av uppställningsspår för en effektivare tågföring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	FKS
Arbets-pm Halmstad C_241219	Arbets-pm Halmstad C_241219
Bansek-kalkyl_241118	SEK-importkälla
Förutsättningar underlagskalkyl_241218	Förutsättningar underlagskalkyl_241218
Halmstad C	Kompletterande handkalkyl Halmstad C
Klimatkalkyl Halmstad C_241108	Klimatkalkyl Halmstad C_241108
PM Reducerad klimatpåverkan_241016	PM Reducerad klimatpåverkan_241016
PM Trafikala effekter_Plek	PM Trafikala effekter_Plek
Tillkommande signalkostnader	Tillkommande signalkostnader
Underlagskalkyl Halmstad C bangård_241218	Underlagskalkyl Halmstad C bangård_241218

6f0b274a-72d5-47b5-8ef9-7ee31d24c5ae

16ed4c39-4075-4612-ad86-c4d6b7445d72

SEB Id för denna SEB: 00646663-4760-4a29-9b7a-35da889bd00b

Objektnummer: JVA1801, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Atterhagen Annika, PLvrij, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-23
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Atterhagen Annika, PLvrij
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