

Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår, JVA2207



Objektnummer: JVA2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-11



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv

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):

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

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:

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

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 ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * 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:

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

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 $NUK = NNK + 1$.

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

Som en del av utvecklingen av Halmstad och ett ökat resandebehov planerar Hallandstrafiken att utveckla regional- och interregionaltågstrafiken på Västkustbanan. För att klara detta behöver funktioner såsom uppställning och omloppsnära service utökas. Beräkningarna från Kapacitetscenter visar på behov av en total uppställningskapacitet på 2 000 meter för att klara prognosticerad trafikering. Detta är fler spårmeter än vad som idag finns tillgängligt på befintlig uppställningsbangård (ca 700 m).

Beskrivning av åtgärden

Åtgärd innebär att ny bangård för omloppsnära uppställning anläggs söder om Halmstad station, delvis på befintlig rangerbangård. Spår 14–17 anpassas för att fungera som uppställningsbangård för totalt 18 tågsätt.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är ökad kapacitet avseende omloppsnära uppställning i Halmstad.

Investeringskostnad

Kostnaden är 244 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	626 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	2,54
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 syftar till att öka kapaciteten i den omloppsnära uppställningen och genom detta minska kapacitetsutnyttjandet på sträckan Halmstad - Mölndal, vilket gynnar såväl resenärer som godstransporter på denna sträcka.

Funktionsmål och hänsynsmål

Stora effekter på åktid uppstår för persontrafiken när uppställning kan göras i Halmstad.

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

Den samlade effektbedömningen görs i planeringsskedet inför Åtgärdsplanering för Nationell transportplan 2026-2037. Åtgärden är sammankopplad med att Halmstad kommun vill stadsutveckla delar av hamnområdet och då bygga nya spår till hamnen.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseiningstid persontåg	Kapacitetsutnyttjandet på järnvägen minskar när tjänstetågens rörelser tas bort, då minskar också risken för att andra tåg blir försenade.	-8,0 ktim/år	121
Reskostnad persontåg	Ingen eller liten beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Turintervall	Ingen eller liten beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Åktid	Kapacitetsutnyttjandet minskar vilket gör åktiderna lägre. Beräkningsmetoden ger dock en överskattning av restidsvinster som inte bedöms uppstå i verkligheten.	-99 ktim/år	421

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseiningstid godståg	Kapacitetsutnyttjandet på järnvägen minskar när tjänstetågens rörelse tas bort, då minskar också risken för att andra tåg blir försenade.	0 mnkr/år	0,16
Transportkostnader	Kapacitetsutnyttjandet på järnvägen minskar när tjänstetågens rörelse tas bort. Minskat kapacitetsutnyttjande leder till minskad transporttid vilket i sin tur leder till lägre fordonskostnader och minskade kostnader för transporter.	0,20 mnkr/år	4,6
Transporttid	Kapacitetsutnyttjandet på järnvägen minskar när tjänstetågens rörelse tas bort. Minskat	0 mnkr/år	0,90

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	kapacitetsutnyttjande leder till minskad transporttid.		

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökade kostnader för banavgifter då antalet personkilometer ökar.	-0,30 mnkr/år	-6,3
Biljettintäkter	Kapacitetsutnyttjandet minskar vilket gör åktiderna lägre och leder till ökat resande i modellen, vilket ger ökade biljettintäkter. Effekter överskattas.	16 mnkr/år	397
Fordonskostnader persontåg	Fordonskostnaderna minskar när antalet tåg minskar	-0,60 mnkr/år	20
Moms på biljettintäkter	När biljettintäkterna ökar, ökar också momsen.	-0,90 mnkr/år	-22
Omkostnader	Ökade omkostnader då antalet personkilometer ökar.	-0,60 mnkr/år	-15
Trafikeringskostnader	Trafikeringskostnader för att köra tjänstetåg till och från Mölndal försvinner när uppställning kan göras i Halmstad.		Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket ökar trafiksäkerheten för vägtrafik.	0,10 mnkr/år	2,7

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.	0 ton/år	0,69
Buller	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskat buller från vägtrafiken.	0,10 mnkr/år	2,7
Buller	När antalet tjänstetåg på sträckan till Mölndal minskar, minskar buller på den sträckan. Samtidigt kan bullersituationen inne i Halmstad förändras om det blir fler tågrörelser mellan Halmstad C och uppställningsspåren. Bulleråtgärder förutsätts genomföras i de fall riktvärdena överskrids.		Försumbart
Förorenade områden	Området är starkt präglad av infrastruktur och bangård där förorenad mark är vanligt förekommande. Eventuellt förorenad mark tas hand om om åtgärden genomförs och leder därmed till en initial förbättring. Samtidigt kommer den framtida verksamheten kunna leda till att marken förorenas, sistnämnda hade dock skett oavsett åtgärd eller ej.		Förbättring
Kväveoxider	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.	-0,20 ton/år	0,28

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp från vägtrafiken.	-0,50 ton/år	10

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". 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)	-3,31
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-37,49
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-5,08
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	10,15

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-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,33
Prognosår (kton)	-0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-3,21

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	10,47
---	-------

* 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	3950	14
Reinvestering per år	43	0,13
Drift och underhåll per år	1,8	0,10

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

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

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

Övriga indikatorer

Inga övriga indikatorer finns.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskat kapacitetsutnyttjande på järnvägen minskar risken för att tåg blir försenade. Restidsnyttor överskattas.	542 mnkr	2,20
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Kapacitetsutnyttjandet på järnvägen minskar när tjänstetågens rörelse tas bort. Minskat kapacitetsutnyttjande leder till minskad transporttid, lägre transportkostnader och mindre risk för förseningar.	5,7 mnkr	0,02
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Biljettintäkter ökar, men banavgifter, moms på biljettintäkter och omkostnader ökar också. Effekterna bedöms som överskattade.	373 mnkr	> 1,51
Trafikeringskostnader för att köra tjänstetåg till och från Mölndal försvinner när uppställning kan göras i Halmstad.	>	
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket ökar trafiksäkerheten för vägtrafik.	2,7 mnkr	0,01
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Minskat kapacitetsutnyttjande ger kortare restider och leder till en schablonmässig överflyttning från bil till järnväg vilket leder till minskade utsläpp samt minskat buller från vägtrafiken.	14 mnkr	> 0,06
Hälsa: Bullersituationen kan förändras både i Halmstad och längs med sträckan, åtgärder förutsätts i de fall riktvärden överskrids. Området är starkt präglad av infrastruktur och bangård där förorenad mark är vanligt förekommande, vilken kommer tas hand om projektet.	>	
Natur- och Kulturmiljö:		
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Banavgifter och moms på biljettintäkter ökar, samtidigt som statens intäkter från vägtrafiken minskar	-16 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-48 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	873 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	3,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	220 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	8,9 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	18 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	247 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	626 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	2,54
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden är enligt huvudanalysen samt känslighetsanalyserna robust lönsam. Samtidigt bedöms resultatet vara överskattat då stora effekter uppstår särskilt för biljettintäkter och delvis även åktid, effekter som inte torde uppkomma till följd av tjänstetågstrafikering. Särskilda känslighetsanalyser med färre tjänstetåg visar att åtgärden är tydligt lönsam när 3 tjänstetåg tas med i kapacitetsberäkningen. Med 2 tjänstetåg blir nyttorna och kostnaderna lika stora. Även analyser har gjorts där biljettintäktsnyttorna exkluderas samt att åktidsnyttorna halveras, och resultatet förblir positivt. Slutsatsen från dessa analyser är att åtgärden bedöms som robust lönsam trots osäkerheterna.

Varför effekterna blir så stora och bedöms som överskattade, är för att tjänstetågen kodats in som övriga tåg i kapacitetsberäkningen. Detta beror på att tjänstetåg inte finns som en egen kategori i kapacitetsberäkningen. För att fånga tjänstetågens påverkan på kapacitetsutnyttjandet behöver de därför kodas som övriga tåg. Att tjänstetågen kodas som övriga tåg medför dock felaktigheter i de effektsamband som finns, särskilt avseende biljettintäkter. Effekterna påminner om de effekter som uppstår i objekt när förbigångsspår anläggs, för vilka stora restidsvinster för persontrafiken uppstår kalkylmässigt, men sannolikt inte i verkligheten. Det stora effekterna kopplat till tjänstetågens kapacitetspåverkan är sannolikt huvudsakligen minskad risk för förseningar och trafikstörningar. I verkligheten är det troligt att tjänstetågen kommer köras så att de stör tidtabellsbunden trafik så lite som möjligt. Känslighetsanalyser har därför gjorts för att se hur resultatet påverkas om färre tjänstetåg körs. Känslighetsanalyserna visar att kalkylen är lönsam om fler än 2 tjänstetåg påverkar trafiktågen. Samtidigt bedömer Kapacitetscenter att 6 tåg absolut behövs för att möta behovet och eftersom kapacitetsmodellen i Bansek räknar på dygnsnivå, är det mest korrekt att ansätta dessa 6 tåg. Av denna anledning har analyser gjorts där biljettintäktsnyttorna exkluderas samt att åktidsnyttorna halveras för att se påverkan på de totala nyttorna. Sammantaget medför ovanstående att även om resultatet bedöms vara överskattat, är det rättvisande att bedöma kalkylen som robust lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Nyttorna överskattas utifrån vald metod, då de tillkommande tjänstetågen i verkligheten kommer köras så att de stör tidtabellsbunden trafik så lite som möjligt. De restidsvinster m.m. som utgör de stora nyttorna i kalkylen bedöms därför vara överskattade. Trots detta bedöms metoden vara den bästa.

Ej beräknade effekter:

Förbättring uppstår också för persontransportföretag då trafikeringskostnaderna minskar när tjänstetågen inte behöver köras till Mölndal. Åtgärden kan påverka bullersituationen men åtgärder antas genomföras vid behov.

Objektnummer: JVA2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-11



Samlad effektbedömning

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden hänger ihop med Halmstads kommuns projekt att flytta hamnen och då anlägga nya hamnstamspår.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

3 Fördelningsanalys

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten i den omloppsnära uppställningen och genom detta minska kapacitetsutnyttjandet på sträckan Halmstad - Mölndal, vilket gynnar såväl resenärer som godstransporter på denna sträcka.

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

Med en utökad uppställning i Halmstad minskar risken för störningar innan tågen sätts i trafik vilket ökar förutsättningarna för att välja kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Tillförlitligheten ökar när kapacitetsutnyttjandet sjunker.

Funktionshindrades tillgänglighet

En utökad omloppsnära uppställning påverkar inte användbarheten för resenärer med funktionsnedsättning.

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

En utökad omloppsnära uppställning påverkar inte barns skolväg.

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.

I förlängningen kan trafiksäkerheten öka om fler väljer kollektivtrafik framför att åka bil.

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

I förlängningen kan utsläpp minska om fler väljer kollektivtrafik framför att åka bil.

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

I förlängningen kan utsläpp minska om fler väljer kollektivtrafik framför att åka bil.

Buller och vibrationer

När antalet tjänstetåg på sträckan till Mölndal minskar, minskar buller på den sträckan. Samtidigt kan bullersituationen inne i Halmstad förändras om det blir fler tågrörelser mellan Halmstad C och uppställningsspåren. Bulleråtgärder förutsätts genomföras i de fall riktvärdena överskrids.

Landskap

Området kring de nya uppställningsspåren påverkas redan idag av infrastruktur. Effekterna bedöms därför som försumbara.

Vatten

Inga vattenskyddsområden finns i närheten av åtgärden.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Området är starkt präglad av infrastruktur och bangård där förorenad mark är vanligt förekommande. Om eventuellt förorenad mark tas om hand på rätt sätt leder åtgärden till en initial förbättring, samtidigt kommer den framtida verksamheten kunna leda till att marken förorenas ytterligare.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Stora effekter på åktid uppstår för persontrafiken när uppställning kan göras i Halmstad.

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)	>3,73
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,07
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,04243

Objektnummer: JVA2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-11

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår
Objekt-id	JVA2207
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Halland
Kommun	Halmstad
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Som en del av utvecklingen av Halmstad och ett ökat resandebehov planerar Hallandstrafiken att utveckla regional- och interregionaltågstrafiken på Västkustbanan. För att klara detta behöver funktioner såsom uppställning och omloppsnära service utökas. Beräkningarna från Kapacitetscenter visar på behov av en total uppställningskapacitet på 2 000 meter för att klara prognosticerad trafikering. Detta är fler spårmeter än vad som idag finns tillgängligt på befintlig uppställningsbangård (ca 700 m).

Befintlig uppställning sker dels vid plattformsspår samt på HNJ-bangården och Skånespåret/spår 62. Ett problem med befintlig anläggning är att HNJ-bangården enbart ansluter till spår 1 varför växlingsrörelser på normalhuvudspåren är nödvändigt för att nå övriga plattformsspår. Behoven av omloppsnära uppställning för persontåg uppstår från; Öresundstågens nattuppställning för tidiga avgångar norr- och söderut från Halmstad, Krösatåg på sträckan Halmstad-Jönköping/Nässjö vänder i Halmstad och behöver därför uppställning, Pågatåg på sträckan Helsingborg-Halmstad vänder i Halmstad och Markarydsbanan som genomgår upprustning och tillkommande persontågssträckan Halmstad-Hässleholm planeras vända i Halmstad. Det finns också behov av att kunna ställa upp längre tågsätt än de som används idag.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	0,7 km
Banstandard	Bangård

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JVA2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-11

Bantrafik	Falkenberg - Halmstad C: 2045: persontrafik 100 tåg per dygn, gods 20 tåg per dygn. Halmstad C - Kistinge: 2040: persontrafik 136 tåg per dygn, gods 16 tåg per dygn
Banflöde	Furet - Halmstad C: 2045: 6,87 miljoner resenärer per år och 2,27 miljoner ton gods per år. Halmstad C - Kistinge: 2045: 6,55 miljoner resenärer per år och 1,96 miljoner ton gods per år.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärd innebär att ny bangård för omloppsnära uppställning anläggs söder om Halmstad station, delvis på befintlig rangerbangård. Spår 14–17 anpassas för att fungera som uppställningsbangård för totalt 18 tågsätt.

För att kunna använda ytan där dagens spår behöver befintliga anslutningar mellan godsbangården och hamnen få annan lokalisering, och det behöver frigöras kapacitet från godsbangården.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	2 km
Banstandard	Bangård
Bantrafik	Falkenberg - Halmstad C: 2045: persontrafik 100 tåg per dygn, gods 20 tåg per dygn. Halmstad C - Kistinge: 2040: persontrafik 136 tåg per dygn, gods 16 tåg per dygn
Banflöde	Furet - Halmstad C: 2045: 6,87 miljoner resenärer per år och 2,27 miljoner ton gods per år. Halmstad C - Kistinge: 2045: 6,55 miljoner resenärer per år och 1,96 miljoner ton gods per år.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är ökad kapacitet avseende omloppsnära uppställning i Halmstad.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-01-07	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	244	73	244	73

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	220

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Överflyttning från bil till järnväg leder till ökat behov av drift och underhåll på järnvägen.	-7,6
Underhållskostnad trafikberoende väg	Överflyttning från bil till järnväg minskar kostnader för vägunderhåll.	5,9
Underhållskostnad trafikoberoende	Ökar när fler spår tillkommer.	-16

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Ökar när fler spår tillkommer.	-8,9

Planeringsläge

Den samlade effektbedömningen görs i planeringsskedet inför Åtgärdsplanering för Nationell transportplan 2026-2037. Åtgärden är sammankopplad med att Halmstad kommun vill stadsutveckla delar av hamnområdet och då bygga nya spår till hamnen.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-12-12

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

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
220 mnkr	27 mnkr	873 mnkr	626 mnkr	2,54

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	308	27	856	521	1,56
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	220	27	1036	789	3,19
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	220	25	714	469	1,92
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	220	27	900	654	2,65
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	220	27	874	627	2,54
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	220	27	873	626	2,54
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	220	27	877	631	2,55
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	220	27	879	632	2,56
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	220	27	868	621	2,52

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 hänger ihop med Halmstads kommuns projekt att flytta hamnen och då anlägga nya hamnstampår.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
KA 3 tjänstetåg	246	147	0,60

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
------------	------------------

1a	SEK-importkälla
1b	ArbetsPM
1b	KA 3 tjänstetåg
1c	KA 2 tjänstetåg
2a	AKK
2b	indexomräkning
3	Klimatkalkyl

Tidigare SEB	3bf020fa-0d16-4b4b-89b1-768058782cf4
--------------	--------------------------------------

SEB Id för denna SEB: cc8794f5-a56f-4128-a483-11351820f5e0

Objektnummer: JVA2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-11



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv

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