

Samlad effektbedömning

Markarydsbanan/Knäred mötesspår, JVA2222



Objektnummer: JVA2222, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

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



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1

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 skattekrone:

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

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 skattekrone 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 Laholm kommun.

Nuläge och brister

Bandel 931 Halmstad (Eldsberga)-Markaryd-Hässleholm knyter samman Hallands län med Skåne län, via Kronobergs län. Banan är enkelspårig, elektrifierad och har en maximal hastighet på 130km/h. Innan tunneln genom Hallandsåsen öppnade, cirka år 2015, hade banan en omfattande person- och godstrafik. Efter att tunneln färdigställdes går endast ett fåtal godståg på bandelen och används av godstrafik vid omledning.

Beskrivning av åtgärden

Nytt mötesspår i Knäred med nya plattformar för resandeutbyte och plattformsförbindelser i plan med stängsel för att förhindra spårspring. Uppgraderad bomanläggning för plankorsningarna vid Stationsvägen och Västraltsvägen. Kapacitetsökningen möjliggör en förlängning av trafikeringen Hässleholm-Markaryd hela vägen till Halmstad. Befintlig hastighet på 130km/h bibehålls. Fastighetsnära bulleråtgärder ingår i åtgärdskostnaden.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden är en förutsättning för att etablera en attraktiv, frekvent, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad och Markaryd.

Investeringskostnad

Kostnaden är 122 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. Granskningen av AKK avslutas med kvarstående brist, eftersom ingen reviderad underlagskalkyl tagits fram i skede "Plan inför granskning".

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	934 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	3,49
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	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

Analysen är gjord med hjälp av resultat från Sampers. Fördelningsanalysen visar att, relativt gruppernas storlek, följande grupper får störst nytta: Kvinnor, individer boende i småhus, hushåll med 2 bilar, förvärvsarbete utan körkort, åldersgruppen 17-19 år (skolpendling) och boende i Hallands län.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet för medborgare gällande kollektivtrafik och minskade utsläpp på väg, men en utökad trafikering på järnväg riskerar att verka negativt på trafiksäkerheten totalt sett. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäkerhet: Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Objektet är namngivet i nationell plan 2022-2033. SEB tas fram i samband med planrevideringen 2024 och i skede Samrådshandling, inför granskning. Objektskostnaden motsvarar åtgärder finansierade i Nationell plan med medfinansiering järnvägsobjekt i Regional plan. Objektet är underlag till förslag till nationell transportplan 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil, regionalt	Förändrad reskostnad till följd av åtgärd.	0,10 mnkr/år	-2,8
Restid kollektivtrafik, regionalt	Minskad restid för befintliga resenärer samt överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg.	-249 kptim/år	871
Restid personbil, regionalt	Överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg.	-19 kptim/år	59
Restid tåg, långväga	Minskad restid för befintliga resenärer samt överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg.	-63 kptim/år	234
Restidsosäkerhet och förseningar	Vid behov av omledning ger mötesspåret i Knäred bandelen en förbättrad kapacitet och ökad robusthet som därmed också ger möjlighet att kunna hantera fler tåg jämfört med om mötesspåret inte hade funnits i samband med behov av omledning. Detta bedöms som positivt för resenärerna.		Förbättring
Vägavgifter/vägs katt personbil	Överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar vägavgifterna.	0 mnkr/år	0,36

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Införande av persontrafik kan innebära att godstågstrafiken påverkas negativt och att de		Förbättring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	i högre grad tvingas köra nattetid för att inte störa persontrafiken. Dock är godstrafikeringen låg och effekten bedöms därför som försumbar i sammanhanget. Samtidigt ger mötesspåret i Knäred, vid behov av omledning, bandelen en förbättrad kapacitet och en ökad robusthet som därmed också ger möjlighet att kunna hantera fler tåg jämfört med om mötesspåret inte hade funnits i samband med behov av omledning. Dock bör omledning av godstrafiken endast ske nattetid, men det bedöms som positivt för godskunderna.		
Godstidskostnad väg	Bättre framkomlighet för yrkestrafiken på väg till följd av generell överflyttning från väg till järnväg.	0 mnkr/år	0,03
Reskostnad personbil yrkestrafik	Bättre framkomlighet för yrkestrafiken på väg till följd av generell överflyttning från väg till järnväg.	0,30 mnkr/år	-7,9
Restid personbil yrkestrafik	Bättre framkomlighet för yrkestrafiken på väg till följd av generell överflyttning från väg till järnväg.	-4,5 kptim/år	41
Vägavgifter/vägskafter	Bättre framkomlighet för yrkestrafiken på väg till följd av generell överflyttning från väg till järnväg.	-0,10 mnkr/år	1,8

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar banavgifterna.	4,5 mnkr/år	-107

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JVA2222, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

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

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar biljettintäkterna.	32 mnkr/år	820
Fordonskostnader kollektivtrafik	Överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar fordonskostnaderna.	26 mnkr/år	-635
Moms på biljettintäkter	Överflyttning från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar moms på biljettintäkterna.	1,8 mnkr/år	-46

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Befintlig ljud/ljus-anläggning vid gångvägen vid Västraltsvägen byts ut till bomanläggning. Vidare anläggs en ny plankorsning vid plattformarna i Knäred samt stängsel för att förhindra spårspring. Samtidigt ökar persontågstrafiken på sträckan. Sammantaget bedöms effekterna som något positiva.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Utökad trafikering på järnväg och överflyttningseffekten från väg till järnväg påverkar trafiksäkerheten.	-2,7 mnkr/år	-70

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Överflyttningseffekt mellan väg och järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar utsläppen på väg.	0 ton/år	-0,02
Buller	Fastigheterna längs sträckan är redan idag bullerstörda av godstrafik. Fastighetsnära bulleråtgärder ingår och bör därmed begränsa de negativa bullereffekterna av tågtrafiken förbi åtgärdad sträcka.		Förbättring
Kväveoxider	Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar utsläppen på väg.	-0,56 ton/år	0,05
Slitagepartiklar	Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg påverkar utsläppen på väg.	-0,68 ton/år	0,40
Vattenkvalitet	Ån Lagan ligger strax norr om stationsområdet och grundvattenförekomst Knäred ligger inom området. Båda förekomsterna innefattas av miljökvalitetsnormer. Risken för påverkan är främst kopplat till oväntat utsläpp under bygg- eller driftskede eller om föroreningar skulle påträffas. Sannolikheten för olyckor i form av utsläpp bedöms som liten men konsekvenserna stora. Risk för påverkan på vattenförekomsterna under byggtiden utreds och skyddsåtgärder kommer att vidtas för att detta ska förhindras.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Järnvägssträckan längs Knäred ligger intill Lagadalen, som är ett utpekat riksintresse för kulturmiljövård, exempelvis innehållande välbevarade kraftverksmiljöer från tidigt 1900-tal. Det finns även stenåldersboplatser, bronsåldershögar och gravfält i området. En lastkaj kommer att behöva rivas för att ge plats åt nya spår och det bedöms ha en negativ påverkan på den historiska läsbarheten. Samtidigt bedöms stationsläget i Knäred återfå sin ursprungliga funktion och förstärka de kulturhistoriska värdena även om moderna tillägg bedöms påverka negativt. Sammantaget bedöms åtgärdens effekter på kulturmiljön som svagt positiva.		Förbättring
Intrång - människor	Landskapsbilden kommer att förändras till följd av de utbyggnader av järnvägsområdet som projektet innebär i form av nya sidoplattformar och mötesspår. Järnvägen och dess funktioner kommer att bli mer påtaglig i landskapet än tidigare till följd av att dess markområde utökas. Områdets karaktär förtydligas som en följd av den nya mötesstationen, och knyts tydligare till övriga tätortens mer centrala delar.		Förbättring
Växt- och djurlivseffekt	I Knäred finns blomsterlupin och kanadensiskt gullris. Båda är invasiva arter och åtgärder vidtas för att undvika spridning av dessa. I naturreservatet Västralt förekommer rödlistade arter men inga rödlistade naturvårdsarter har observerats i utredningsområdet. Det finns inga naturminnen, riksintressen för naturvård eller Natura 2000- områden i projektets		Försämring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	närområde. Ett naturvärdesobjekt med visst naturvärde, innehållande örter, vid ett äldre stickspår har identifierats. Då området är föremål för byggnation kommer naturvärdesobjektet gå förlorat med små negativa effekter som följd. Ett antal skyddsvärda träd kommer att skyddas under byggtiden. Sammantaget bedöms åtgärdens effekter på naturmiljön som svagt negativa.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i nuvärden för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		
Höghöjdseffekter	Höghöjdseffekter till följd av åtgärden.	-50 ton/år	1,3

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-5,59
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-7,68
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	4,31

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)	-0,08
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-8,03

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	16,00
---	-------

* 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	3769	15
Reinvestering per år	12	0,04
Drift och underhåll per år	0,31	0,0039

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*
Personresorna påverkas av utökad trafik på järnväg som ger minskad restid och överflyttningseffekt från väg till järnväg.	1161 mnkr	> 4,34
Mötesspåret i Knäred förbättrar kapaciteten och robustheten vid behov av omledning.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Bättre framkomlighet för yrkestrafiken på väg till följd av generell överflyttning från väg till järnväg.	35 mnkr	> 0,13
Åtgärdsförslaget medför att godstrafiken kan tvingas köra nattetid i högre grad. Samtidigt förbättrar mötesspåret i Knäred kapaciteten och robustheten vid behov av omledning för godstrafiken.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Persontransportföretagen påverkas av utökad trafikering på järnväg samt överflyttningseffekt från väg till järnväg.	32 mnkr	0,12

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Trafiksäkerheten påverkas av utökad trafikering på järnväg och överflyttningseffekten från väg till järnväg.	-70 mnkr	> -0,26
Uppgradering av plankorsning vid Västraltsvägen, samt ny plankorsning med stängsel för att förhindra spårspring i Knäred men samtidigt ökad persontågstrafik.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläppen minskar till följd av överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av utökad trafikering på järnväg.	0,42 mnkr	> 0,00
Hälsa: Fastighetsnära bulleråtgärder ingår och skyddsåtgärder vidtas under byggtiden för att vattenförekomsterna inte ska påverkas.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden bidrar till att knyta samman järnvägen med de mer centrala delarna av Knäred och återställa stationslägets ursprungliga funktion. Naturvärdesobjekt med visst naturvärde försvinner i samband med byggnation.	>	
Klimat (höghöjdseffekter): Höghöjdseffekter till följd av åtgärden.	1,3 mnkr	0,00
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärden och bedömningar för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Budgetmässiga förändringar till följd av överflyttning väg/järnväg samt skattefinansieringskostnad för nya mötesspår samt för uppgradering och nybyggnation av plankorsningar.	74 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-32 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	1201 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	4,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	111 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	42 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	115 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	268 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	934 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	3,49
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Resultatet visar på stor lönsamhet genom NNK på över 3. Stora nyttor uppstår genom den utökade kollektivtrafiken på sträckan men en utökning av kollektivtrafiken i området behöver inte nödvändigtvis hänga ihop med att mötesspåret byggs. I modellen är busstrafiken samma mellan JA och UA och ett alternativ till utökad tågtrafik skulle kunna vara en ökning av bussutbudet. Det kan också vara möjligt att köra några järnvägsturer utan att bygga mötesstationen men det har ej utretts eller ingått i aktuell analys. Den beräknade nyttan för mötesspåret kan därför bedömas som överskattad och de nyttor som uppstår är framförallt kopplad till trafikering på sträckan. De ej beräknade effekterna har totalt sett bedömts som förbättrande och bidrar till viss del att förstärka objektets lönsamhet, exempelvis genom möjligheterna till omledning och en förbättrad robusthet. Samtidigt riskerar de beräknade nyttorna för huvudanalysen, de obligatoriska känslighetsanalyserna samt känslighetsanalysen med stopp i Veinge i viss mån att vara överskattade. Det gör att den sammanvägda bedömningen är att objektet är lönsamt.

Jämförelsealternativet avser en situation där trafik går mellan Hässleholm och Markaryd men inte mellan Markaryd och Halmstad. Situationen motsvarar i princip dagens genomförda trafikering. Utredningsalternativet avser en situation där trafiken mellan Hässleholm och Markaryd förlängs och även inkluderar sträckan Markaryd och Halmstad där den utökade persontrafiken möjliggörs av mötesspåret i Knäred. Att kunna trafikera sträckan mellan Halmstad och Markaryd utan mötesspåret med taktfast persontrafik har ej utretts eller ingått i aktuell analys.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Samkalk kvantifierar effekterna av förlängd trafikering på Markarydsbanan vilket inkluderar val av färdmedel och ruttval. Det bedöms att effekterna av persontågstrafik på sträckan Markaryd-Halmstad fångas relativt väl.

Ej beräknade effekter:

Befintlig godstrafik påverkas marginellt, medan omledningsmöjligheterna förbättras. Vissa naturvärden försvinner, stationslägets betydelse i området förstärks, bulleråtgärder ingår och trafiksäkerheten kring spåren förbättras.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Ett svagt beroende till kapacitetshöjande åtgärder rörande Halmstad C finns. Markarydsbanetågen förutsätts vända i Halmstad C det går bra, men då kan man inte också ha förbigångar av tåg på Halmstad C. Denna problematik åtgärdas när man kapacitetsförstärker Halmstad C.

3 Fördelningsanalys

Analysen är gjord med hjälp av resultat från Sampers. Fördelningsanalysen visar att, relativt gruppernas storlek, följande grupper får störst nytta: Kvinnor, individer boende i småhus, hushåll med 2 bilar, förvärvsarbetande utan körkort, åldersgruppen 17-19 år (skolpendling) och boende i Hallands län.

Nytta tillfaller individer som nyttjar kollektivtrafiken, exempelvis förvärvsarbetande och elever som skolpendlar. De län som drar mest nytta av åtgärden är Halland, Nordöstra Skåne, Kronoberg och Blekinge. På kommunnivå drar Hässleholm, Markaryd, Halmstad och Laholm mest nytta av åtgärden. Samtidigt finns det en risk för att godstrafiken tvingas köra mer nattetid då persontrafik tillkommer på sträckan mellan Halmstad och Markaryd.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Medborgarnas tillgänglighet förbättras till följd av persontågstrafik på sträckan Halmstad-Markaryd. Tillförlitligheten förbättras genom utökade möjligheter att leda om trafik och minskad risk för förseningar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Tillförlitligheten för näringslivet förbättras genom utökade möjligheter att leda om trafik och minskad risk för förseningar. Samtidigt kan godstrafiken tvingas köra nattetid i större utsträckning än tidigare.

Funktionshindrades tillgänglighet

Genom anläggandet av nya plattformar kan kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade förbättras.

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

Åtgärden kan underlätta för gymnasieelever att ta sig till gymnasieskolan, exempelvis i Halmstad eller Markaryd. Uppgradering av befintlig plankorsning förbättrar möjligheten för yngre att ta sig över järnvägen på ett mer trafiksäkert sätt.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Trafiksäkerheten påverkas av överflyttning från väg till järnväg samt ökad trafikering på järnvägssidan där det i nuläget inte går annat än ett fåtal godståg, vilket totalt sett riskerar att öka risken för olycka när antalet tåg ökar på sträckan. Trafiksäkerheten kring spårområdet förbättras vid utbyte av befintlig ljud/ljus-anläggning till bomanläggning samt ny plankorsning vid plattformarna med stängsel som förhindrar spårsporing i Knäred. Samtidigt ökar risken för plankorsningsolyckor i samband med ökad trafikering på järnvägen.

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

Energi krävs till byggprocessen samt vid drift- och underhåll. En överflyttning från väg till järnväg kan minska mängden utsläpp på vägsidan.

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

Färre resor med bil, till följd av överflyttning, leder till minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar.

Buller och vibrationer

Fastighetsnära bulleråtgärder utförs vilket eliminerar de negativa bullereffekterna relativt dagens och framtidens utökade trafik.

Landskap

Landskapsbilden kommer att förändras till följd av de utbyggnader av järnvägsområdet som projektet innebär i form av nya sidoplattformar och mötesspår. Järnvägen och dess funktioner kommer att bli mer påtaglig än tidigare i landskapet till följd av att dess markområde utökas. Områdets karaktär förtydligas som en följd av den nya mötesstationen, och knyts tydligare till tätorten Knäreds mer centrala delar. Kulturhistoriska värden påverkas negativt, exempelvis när en lastkaj behöver rivas för att ge plats åt nya spår. Samtidigt återfår stationsläget sin ursprungliga funktion och de kulturhistoriska värdena förstärks även om moderna inslag kan påverka negativt. Åtgärder vidtas för att minska spridningen av invasiva arter av blomsterlupin och kanadensiskt gullris. Skyddsåtgärder vidtas för träd

under byggtiden. inga rödlistade naturvårdsarter har observerats i utredningsområdet och det finns inga naturminnen, riksintressen för naturvård eller Natura-2000 områden i utredningsområdet. Ett naturvärdesobjekt med visst naturvärde, innehållande örter, vid ett äldre stickspår har identifierats men detta försvinner i samband med byggnation med små negativa effekter som följd.

Vatten

Ån Lagan ligger strax norr om stationsområdet och grundvattenförekomst Knäred ligger inom området. Båda förekomsterna innefattas av miljökvalitetsnormer. Baserat på uppmätta halter bedöms grundvattnet inom området inte vara förorenat i dagsläget. I byggskedet vidtas skyddsåtgärder för att undvika påverkan på grundvatten och att Lagan förorenas.

Material och kemiska produkter

Ej relevant.

Förorenade områden och masshantering

Det finns tre potentiellt förorenade områden inom utredningsområdet för järnvägsplanen varav ett är riskklassat som mindre känslig markanvändning (MKM) gällande föroreningar vilket innebär att skyddet av människor och miljö är mindre omfattande men att markkvaliteten begränsar valet av markanvändningen och grundvattnet skyddas inte. Marken kan exempelvis nyttjas för kontorsbyggnader och industrier. De andra två är inte riskklassade men det har bedrivits, eller bedrivs, mellanlagring och sortering av avfall samt hantering av drivmedel. Provtagningar har genomförts i åtta punkter, där en provtagningspunkt översteg Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning gällande halterna av arsenik och PAH-H.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet för medborgare gällande kollektivtrafik och minskade utsläpp på väg, men en utökad trafikering på järnväg riskerar att verka negativt på trafiksäkerheten totalt sett.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäkerhet: Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>4,59
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>-0,25
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,05981

Objektnummer: JVA2222, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

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



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Markarydsbanan/Knäred mötesspår
Objekt-id	JVA2222
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Halland
Kommun	Laholm
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Bandel 931 Halmstad (Eldsberga)-Markaryd-Hässleholm knyter samman Hallands län med Skåne län, via Kronobergs län. Banan är enkelspårig, elektrifierad och har en maximal hastighet på 130km/h. Innan tunneln genom Hallandsåsen öppnade, cirka år 2015, hade banan en omfattande person- och godstrafik. Efter att tunneln färdigställdes går endast ett fåtal godståg på bandelen och används av godstrafik vid omledning.

Idag, år 2024, trafikeras sträckan mellan Hässleholm och Markaryd med Pågatåg med 10 persontåg/dygn. Länstrafikbolagens målsättning är att etablera en attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv persontågstrafik på hela sträckan med 24 persontåg/dygn som grundkrav och 36 persontåg/dygn som målsättning enligt regionernas Trafikförsörjningsprogram. Det inkluderar stopp i Veinge, Knäred, Markaryd, Vittsjö och Bjärnum. Trafiken skall vara attraktiv, enkel (taktfast), pålitlig och kostnadseffektiv ifall Länstrafikbolagen skall etablera trafiken. I föreliggande SEB analyseras den samhällsekonomiska kostnaden och nyttan med att förlänga befintlig Pågatågstrafik enligt basprognosen, 36 persontåg/dygn, mellan Hässleholm och Markaryd hela vägen till Halmstad. Det kräver att erforderliga åtgärder genomförs, exempelvis mötesspåret i Knäred och möjlighet till resandeutbyte i Knäred och Veinge.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Halmstad (Eldsberga) - Markaryd - Hässleholm: cirka 79km.
----------	---

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JVA2222, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

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



Samlad effektbedömning

Banstandard	Enkelspår, elektrifierad, 130km/h på merparten av sträckan.
Bantrafik	Halmstad-Markaryd: Inga persontåg. 3,5 godståg/dygn (2045). Markaryd- Hässleholm: 36 persontåg/dygn och 3,5 godståg/dygn (2045).
Banflöde	Halmstad-Markaryd: Inga tågresenärer. 0,4 miljoner nettoton/år (2045, Bansek). Markaryd-Hässleholm: 0,4-0,6 miljoner resenärer/år (2045, Samkalk). 0,4 miljoner nettoton/år (2045, Bansek).

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Beskrivning av åtgärden

Nytt mötesspår i Knäred med nya plattformar för resandeutbyte och plattformsförbindelser i plan med stängsel för att förhindra spårspring. Uppgraderad bomanläggning för plankorsningarna vid Stationsvägen och Västraltsvägen. Kapacitetsökningen möjliggör en förlängning av trafikeringen Hässleholm-Markaryd hela vägen till Halmstad. Befintlig hastighet på 130km/h bibehålls. Fastighetsnära bulleråtgärder ingår i åtgärdskostnaden.

Uppehåll i Knäred görs i huvudanalysen. En känslighetsanalys inkluderar även uppehåll i Veinge.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Halmstad (Eldsberga) - Markaryd - Hässleholm: cirka 79km.
Banstandard	Enkelspår, med mötesspår i Knäred, elektrifierad, 130km/h på merparten av sträckan.
Bantrafik	Halmstad-Markaryd: 36 persontåg/dygn, 3,5 godståg/dygn (2045). Markaryd- Hässleholm: 36 persontåg/dygn och 3,5 godståg/dygn (2045).
Banflöde	Halmstad-Markaryd: 0,48-0,52 miljoner resenärer/år (2045, Samkalk). 0,4 miljoner nettoton/år (2045, Bansek). Markaryd-Hässleholm: 0,6-0,8 miljoner resenärer/år (2045, Samkalk). 0,4 miljoner nettoton/år (2045, Bansek)

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden är en förutsättning för att etablera en attraktiv, frekvent, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad och Markaryd.

Trafikförsörjningsprogrammen anger att utan ett mötesspår kommer trafik inte kunna etableras.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-04-25	2024-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och	122	20	122	20

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
		underlagskalkyl samt FKS)				

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	111

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad	Kostnader för underhåll gällande mötesspåret samt uppgradering och nybyggnation av plankorsningar.	-17
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Utökad trafikering på järnväg och överflyttningseffekt från väg till järnväg påverkar drift- och underhållsbehovet på järnväg.	-107
Underhållskostnad trafikberoende väg	Överflyttningseffekt från väg till järnväg påverkar drift- och underhållsbehovet på väg.	8,2

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Kostnader för reinvestering gällande mötesspåret samt uppgradering och nybyggnation av plankorsningar.	-7,5
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden. 15 befintliga objekt slopas. 34 tillkommande objekt. Netto 19 objekt.	-34

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Planeringsläge

Objektet är namngivet i nationell plan 2022-2033. SEB tas fram i samband med planrevideringen 2024 och i skede Samrådshandling, inför granskning. Objektskostnaden motsvarar åtgärder finansierade i Nationell plan med medfinansiering järnvägsobjekt i Regional plan. Objektet är underlag till förslag till nationell transportplan 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-24

Namn	Tillväxttal
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	0,99
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,5
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	1,4
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,65
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	1,1
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,83

Kommentar: Bansek har använts för att beräkna förändringen av DoU och Reinvesteringar.

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JVA2222, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

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



Samlad effektbedömning

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
111 mnkr	157 mnkr	1201 mnkr	934 mnkr	3,49

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	144	157	1195	894	2,97
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	111	151	1662	1400	5,36
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	111	162	756	483	1,77
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	111	157	1398	1131	4,23
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	111	157	1184	916	3,43
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	111	157	1219	951	3,56
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	111	157	1208	940	3,51
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	111	157	1201	934	3,49
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	111	157	1201	934	3,49

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		

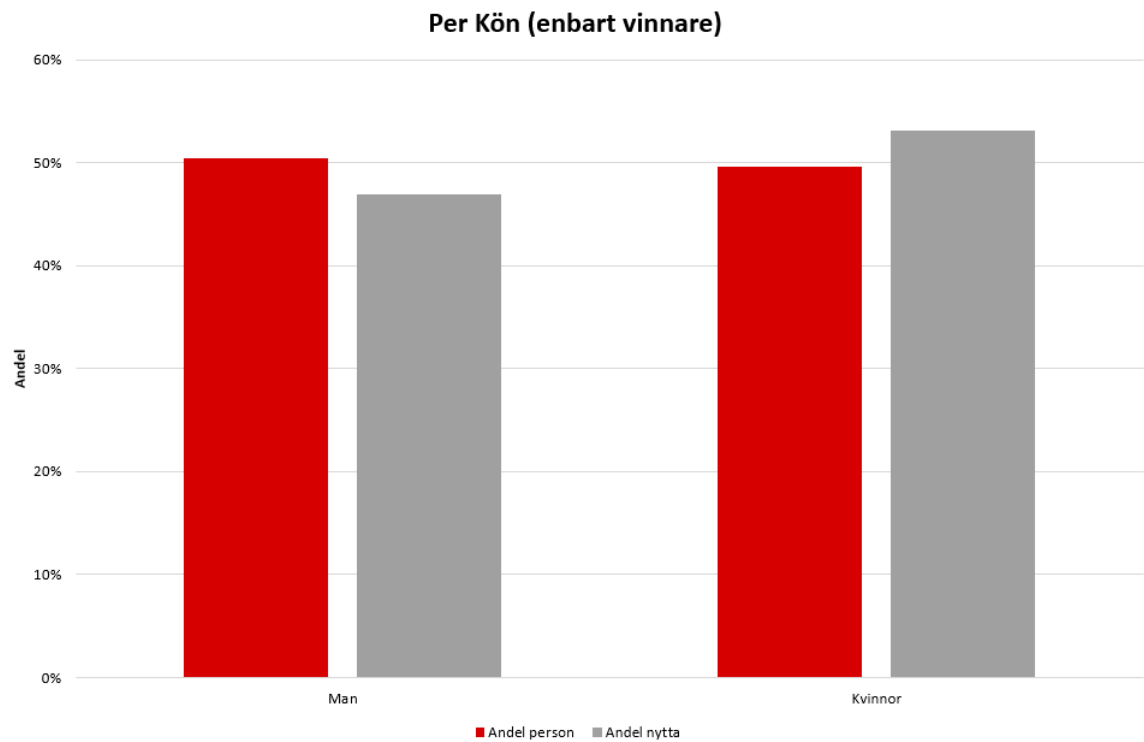
Kommentar: Ett svagt beroende till kapacitetshöjande åtgärder rörande Halmstad C finns. Markarydsbanetågen förutsätts vända i Halmstad C det går bra, men då kan man inte också ha

förbigångar av tåg på Halmstad C. Denna problematik åtgärdas när man kapacitetsförstärker Halmstad C.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

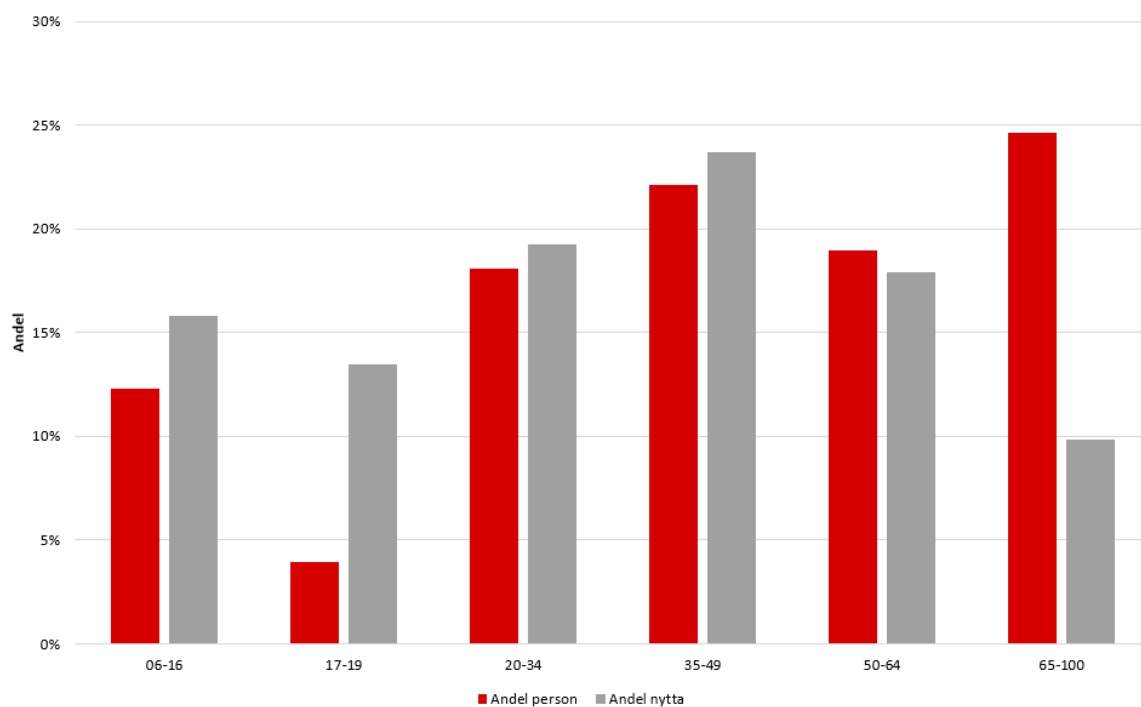
Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
KA med stopp i Veinge	280	1013	3,6

Fördjupad konsekvensanalys



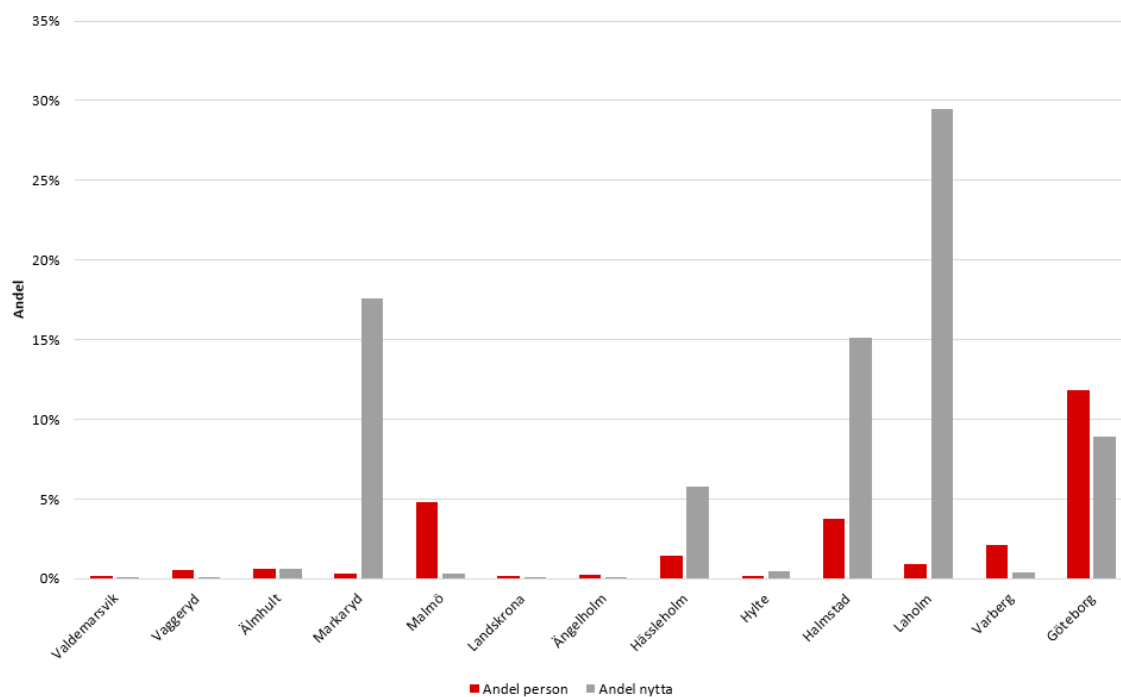
Kön, där kvinnor får störst nytta.

Per Individ ålder (enbart vinnare)

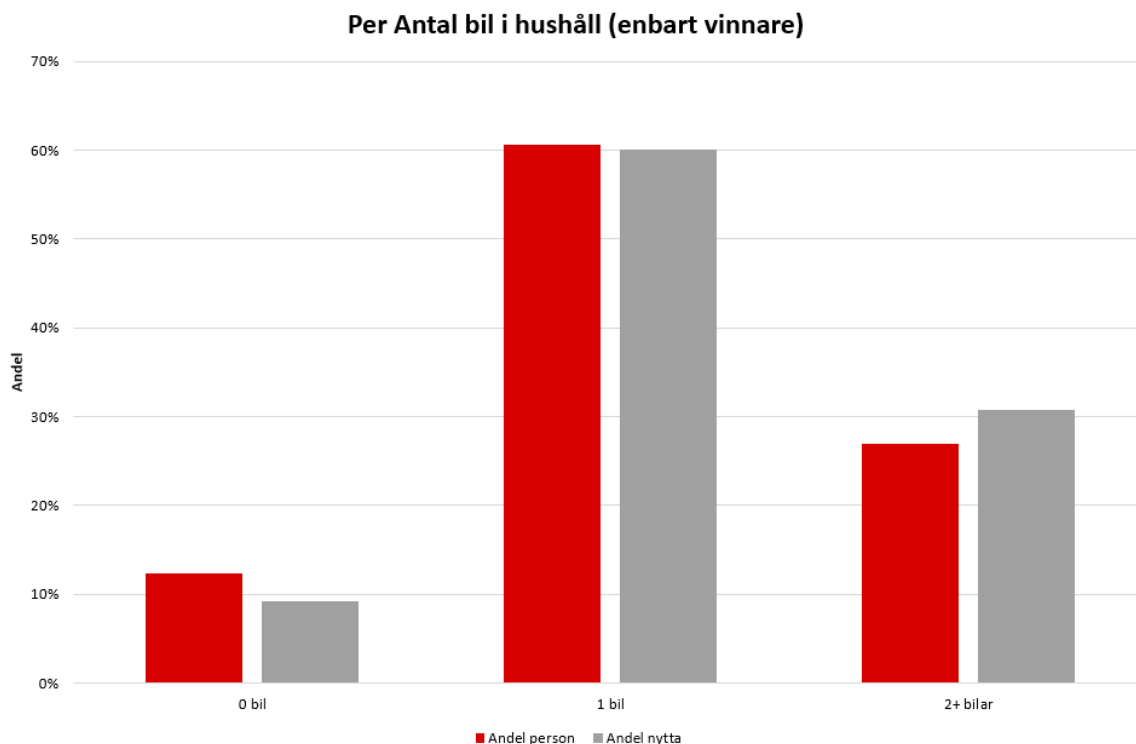


Ålder, där 17-19 åringar får störst nytta per person.

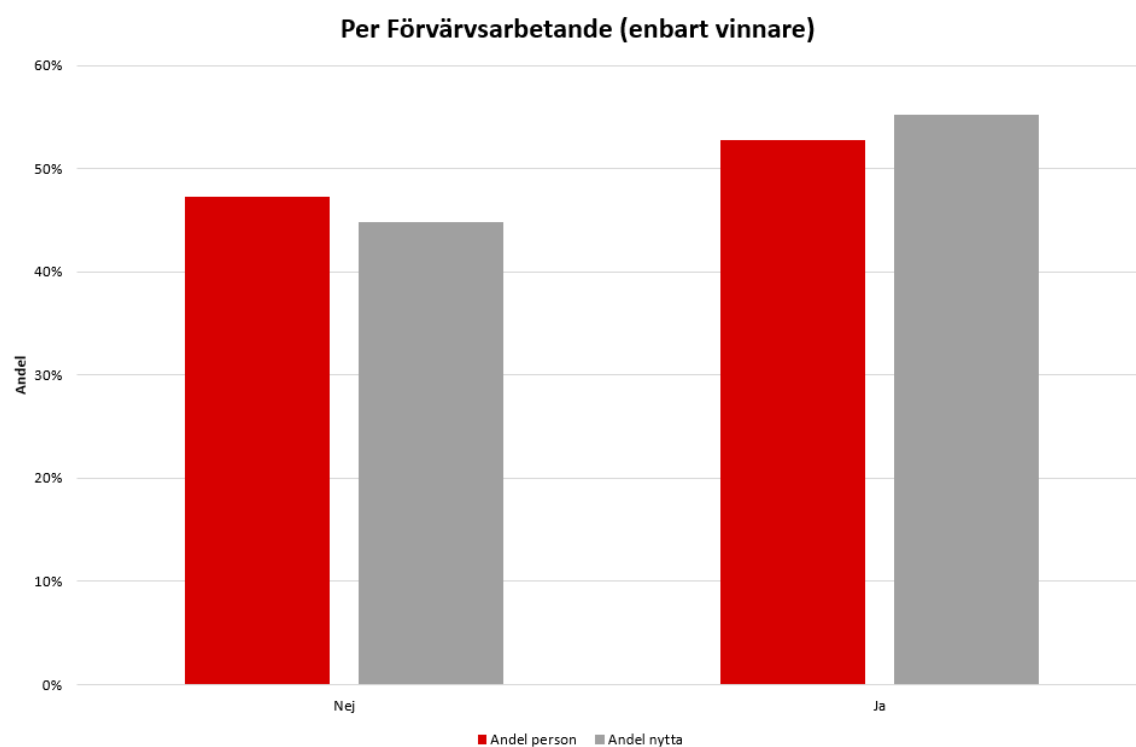
Per Kommun (enbart vinnare)



Kommuner som får del av nyttan, där Laholm får stor del.

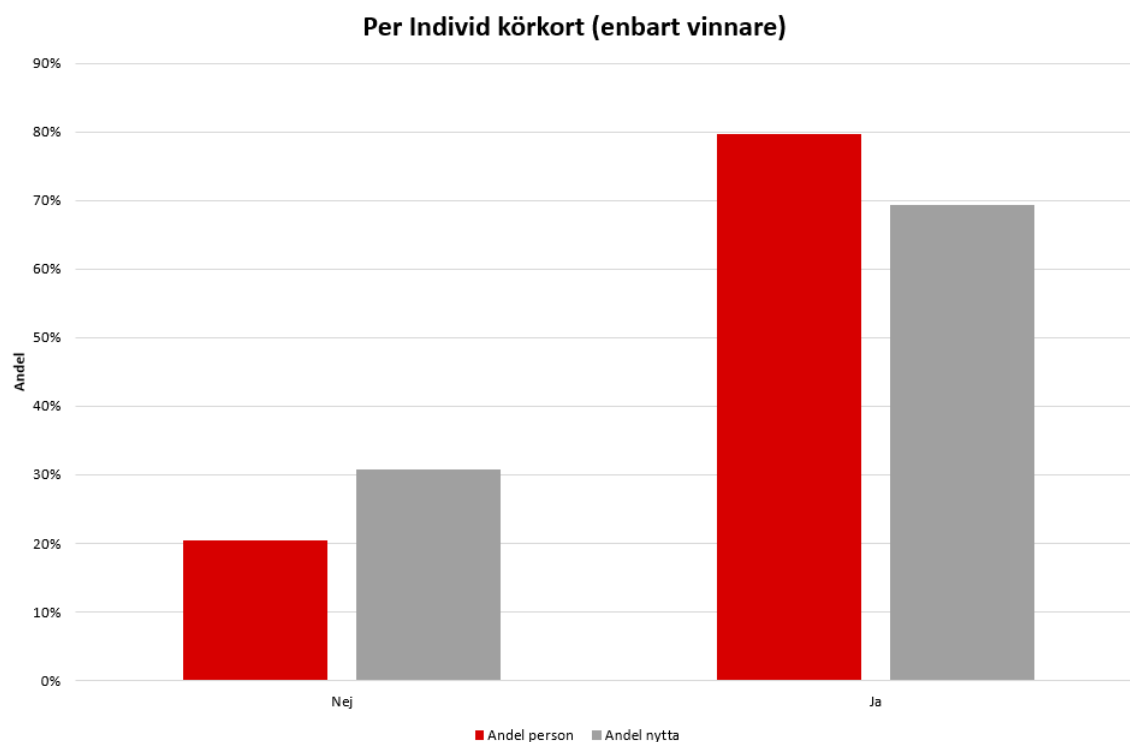


Bilar per hushåll, där två bilar per hushåll får störst nytta.

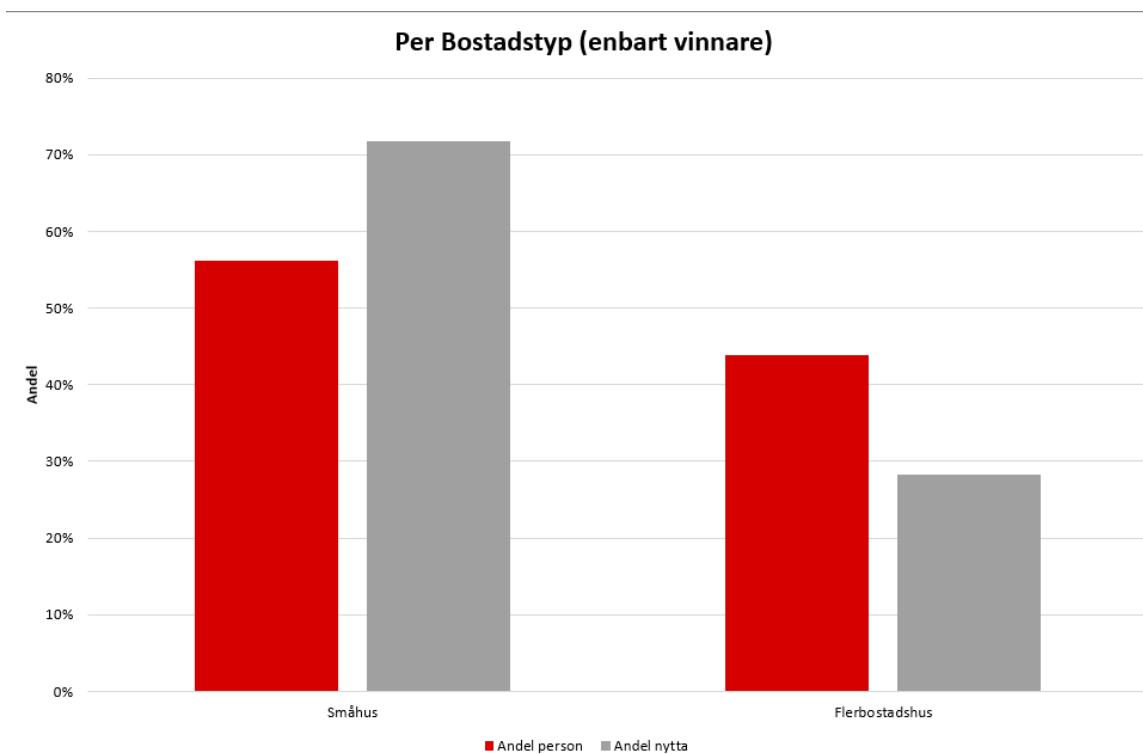


Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Förvärvsarbetande, där förvärvsarbetande får störst nytta.



Körkortsinnehav, där individer utan körkort får störst nytta.



Bostadstyp, där småhus får störst nytta.

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
240404_investeringskostnad_omrakning_bca	240404_investeringskostnad_omrakning_bca
240404_investeringskostnad_omrakning_bca_signal	240404_investeringskostnad_omrakning_bca_signal
bansek_bas_2024.2_jva2222_607m_exkl_signal_2+2 _-1CD+2A_240709_0841	bansek_bas_2024.2_jva2222_607m_exkl_signal_2+2 _-1CD+2A_240709_0841
Bilaga 4c ArbetsPM BP24 20241217	Bilaga 4c ArbetsPM BP24 20241217
BilagaSEB-IC9349-2024-12-12	BilagaSEB-IC9349-2024-12-12
FKS	AKK
Fördelningsanalys_Markarydbanan_2024-06-26	Fördelningsanalys_Markarydbanan_2024-06-26
PM Kapacitet 2024-05	PM Kapacitet 2024-05
SK Huvudanalys	SK Huvudanalys
SK KA +20%	SK KA +20%
SK KA -20%	SK KA -20%
SK KA Enhetligt	SK KA Enhetligt
SK KA Veinge	SK KA Veinge
Trafikering och beräkning_jva2222_241212_1227	Trafikering och beräkning_jva2222_241212_1227

Referens 1 Riggning finns tillgänglig på anvisad disk

SEB Id för denna SEB: 26981222-b5c2-47ea-885d-403152012336

Objektnummer: JVA2222, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

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



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bjers Peter, IVsörj1

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