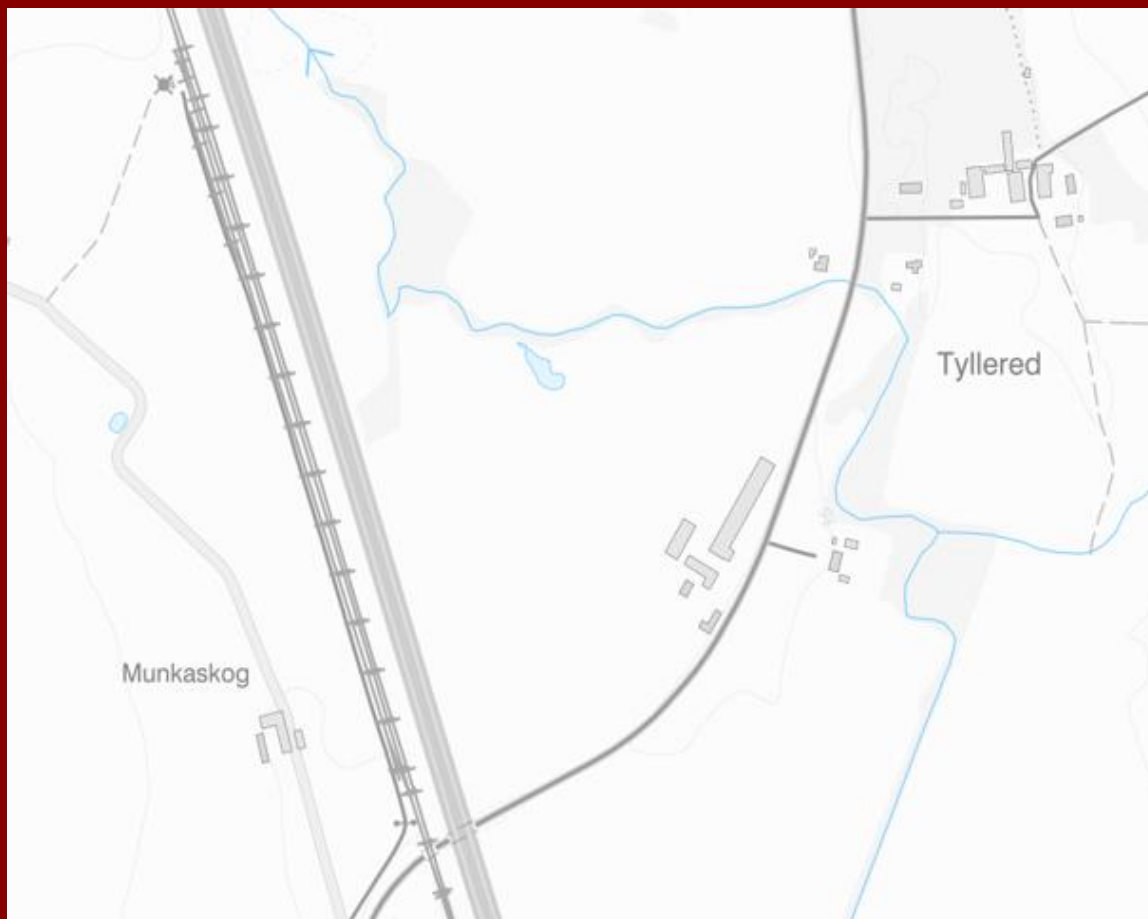


Samlad effektbedömning

Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår, JVR2601



Objektnummer: JVR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, 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 Varberg kommun.

Nuläge och brister

Bristande kapacitet uppstår på sträckan Varberg-Halmstad när en ökad persontrafik riskerar att tränga undan godstrafiken under timmar närmare högtrafik.

Beskrivning av åtgärden

Nytt förbigångsspår för 750 meter långa tåg byggs på nedspårssidan och befintligt förbigångsspår på uppspårssidan förlängs för att kunna användas av 750 meter långa tåg. Lite bulleråtgärder antas behövas i och med att det blir ett nytt planeringsfall.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Säkerställa att godståg inte undanträngs i maxtimmarna på grund av ökad fjärrtågtrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 144 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	270 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,70
Ej beräknade effekter	Försumbart
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

En förbättrad järnväg innebär att tillgängligheten inom arbetsmarknadsregionen ökar och att fler resenärer kan välja kollektivtrafiken på järnväg. Samtidigt får näringslivet förbättrade möjligheter, främst för export.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på minskad åktid och förseningstid, samt ge möjligheten att köra längre godståg. Åtgärden bedöms endast ha liten påverkan på hänsynsmålet.

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

Ny kandidat till nationell infrastrukturplan 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Förbigångsspår ökar kapaciteten och minskar köbildning.	-1,7 ktim/år	27
Reskostnad persontåg	Ingen beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Turintervall	Ingen beräknad effekt.	0 mnkr/år	0
Åktid	Förbigångsspår ökar kapaciteten vilket leder till minskade åktider.	-50 ktim/år	246

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Förbigångsspår minskar köbildning.	0 mnkr/år	0,11
Transportkostnader	Förbigångsspår minskar köbildning.	0,10 mnkr/år	3,3
Transporttid	Förbigångsspår minskar köbildning.	0 mnkr/år	0,61

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Minskade restider med tåg leder till schablonmässig nygenerering av resor och överflyttning från bil till tåg vilket ökar kostnaderna för banavgifter för persontransportföretag.	-0,10 mnkr/år	-2,7

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Minskade restider med tåg leder till schablonmässig nygenerering av resor och överflyttning från bil till tåg vilket ger ökade biljettintäkter.	7,4 mnkr/år	193
Fordonskostnader persontåg	Minskade restider med tåg leder till minskade fordonskostnader.	-0,10 mnkr/år	3,3
Moms på biljettintäkter	Biljettintäkterna ökar och därmed även momsen.	-0,40 mnkr/år	-11
Omkostnader	Minskade restider med tåg leder till schablonmässig nygenerering av resor och överflyttning från bil till tåg vilket leder till ökade omkostnader.	-0,30 mnkr/år	-7,8

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg vilket leder till att risken för trafikolyckor på väg minskar.	0,10 mnkr/år	1,6

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Ingen effekt	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	0 ton/år	1,1

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Buller från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	0 mnkr/år	1,3
Buller	Bulleråtgärder genomförs inom åtgärden.		Försumbart
Kväveoxider	Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	-0,10 ton/år	0,14
Slitagepartiklar	Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	-0,20 ton/år	12

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	I södra delen av området finns en boplats som inventerats på 1980-talet. Status är okänd men kan behöva utredas i kommande skede.		Försumbart
Intrång - människor	Breddningen görs längs befintligt spår och visuell påverkan på landskapet bedöms därför som försumbar.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Breddning av spårområdet bedöms inte ha effekt på djur och växters möjlighet att sprida sig i området.		Försumbart

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)	-1,50
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-26,69
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	-2,43
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	4,86

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)	-0,16
Prognosår (kton)	-0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-1,73

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	5,65
---	------

* 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	2342	8,0
Reinvestering per år	36	0,12
Drift och underhåll per år	0,80	0,04

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.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbigångsspår ökar kapaciteten vilket leder till minskade åktider och minskad risk för förseningar.	273 mnkr	1,72
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbigångsspår minskar köbildning.	4,0 mnkr	0,02
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskade restider med tåg leder till schablonmässig nygenerering av resor och överflyttning från bil vilket ger ökade biljettintäkter. Minskade restider ger också minskade fordonskostnader för persontransportföretagen.	175 mnkr	1,10
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Risken för trafikolyckor på väg minskar med schablonmässig överflyttning till tåg när restider med tåg minskar.	1,6 mnkr	0,01
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläpp från biltrafik minskar när minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg.	14 mnkr	0,09
Hälsa: Troligtvis leder åtgärden till liten påverkan på buller, men bulleråtgärder ingår.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Breddningen görs längs befintligt spår så påverkan på omgivningen bedöms bli försumbar.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter): -	mnkr	0
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		
Övriga effekter	Nuvärde	
-	mnkr	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Statens intäkter från banavgifter och moms på biljettintäkter ökar samtidigt som skatter från vägtrafiken minskar.	-8,0 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-31 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	429 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,7

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	131 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	17 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	11 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	159 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	270 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,70
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Trots osäkerhet i de beräknade nyttorna för persontransporter bedöms åtgärden som lönsam då huvudanalys och känslighetsanalyser visar på NNK över 1. Den beräknade lönsamheten bör dock betraktas med viss försiktighet, så även jämförelser med andra objekt.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Nyttorna för persontrafiken bedöms vara något överskattade. Det beror på att den metod som används för att beräkna dessa ger kapacitetsvinster för samtliga tåg och persontrafiken dominerar på analyserad sträcka. För att fånga effekterna har två linjedelar slagits samman till en i Bansek.

Ej beräknade effekter:

Breddningen görs längs befintligt spår så påverkan på omgivningen blir försumbar. En liten effekt på buller kan uppstå men bulleråtgärder ingår i åtgärden.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

För att kunna köra fler och längre godståg på Väst kustbanan behövs fler mötesspår. Förbigångsspår bör anläggas runt Frillesås och i Brännarp och signaltrimning bör genomföras i Halmstad.

3 Fördelningsanalys

En förbättrad järnväg innebär att tillgängligheten inom arbetsmarknadsregionen ökar och att fler resenärer kan välja kollektivtrafiken på järnväg. Samtidigt får näringslivet förbättrade möjligheter, främst för export.

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 förbättrar kapaciteten på sträckan Halmstad-Varberg och leder till förbättrade restider för resenärerna. Det ger förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik på järnväg, vilket även innebär en schablonmässig överflyttning från väg till järnväg.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ökad kapacitet och längre transporttider. Då Västkustbanan är en del av det Europeiskt utpekade kärnätet för järnväg är detta stråk ett av de viktigaste stråken i Skandinavien och det finns en stor potential för mer resande och gods i detta järnvägsstråk, som ingår i TEN-T. Det är viktigt att järnvägen svarar upp mot de funktionella krav som ställs i TEN-T-nätet. Möjligheten att köra längre godståg är en del av detta.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bör ej påverka funktionshindrades tillgänglighet.

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

Åtgärden bör ej påverka barns möjlighet att själva, på ett säkert sätt, använda eller vistas i transportsystemet.

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.

Minskade restider med tåg leder till schablonmässig överflyttning från bil till tåg vilket leder till att risken för trafikolyckor på väg minskar.

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

Ökad kapacitet på järnväg ökar konkurrenskraften gentemot vägtrafik och medför en viss överflyttning och något minskad klimatpåverkan.

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

Utsläpp från biltrafik kan komma att minska genom minskat bilresandet när fler väljer att resa med tåg istället.

Buller och vibrationer

Buller från biltrafik kan komma att minska genom minskat bilresandet när fler väljer att resa med tåg istället. Buller från tåg kan öka på platsen men bulleråtgärder ingår i åtgärden.

Landskap

Effekten är försumbar eftersom åtgärden endast påverkar området intill befintlig järnväg.

Vatten

Inga vattenskyddsområden viss i närheten.

Material och kemiska produkter

Ingen identifierad effekt.

Förorenade områden och masshantering

Ingen identifierad effekt.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på minskad åktid och förseningstid, samt ge möjligheten att köra längre godståg. Åtgärden bedöms endast ha liten påverkan på hänsynsmålet.

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)	2,84
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,10
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,03556

Objektnummer: JVR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår
Objekt-id	JVR2601
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Halland
Kommun	Varberg
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Bristande kapacitet uppstår på sträckan Varberg-Halmstad när en ökad persontrafik riskerar att tränga undan godstrafiken under timmar närmare högtrafik.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	1100 meter
Banstandard	Dubbelspår med förbigångsspår på norra sidan.
Bantrafik	100 persontåg och 20 godståg per dygn
Banflöde	7 miljoner resor per år och 2,3 miljoner ton gods per år.

Beskrivning av åtgärden

Nytt förbigångsspår för 750 meter långa tåg byggs på nedspårssidan och befintligt förbigångsspår på uppspårssidan förlängs för att kunna användas av 750 meter långa tåg. Lite bulleråtgärder antas behövas i och med att det blir ett nytt planeringsfall.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	1100 meter
Banstandard	Dubbelspår med förbigångsspår på södra och norra sidan.
Bantrafik	100 persontåg och 20 godståg
Banflöde	7 miljoner resor per år och 2,3 miljoner ton gods per år.

Syfte och viktigaste effekt

Säkerställa att godståg inte undanträngs i maxtimmarna på grund av ökad fjärrtågtrafik.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-07	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	144	43	144	43

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	131

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Utökade spår medför högre kostnader.	-3,5
Underhållskostnad trafikberoende väg	Överflyttning till järnväg medför minskat slitage på väginfrastruktur.	3,0
Underhållskostnad trafikberoende	Ökat resande med tåg medför ökade trafikberoende underhållskostnader.	-10

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Utökade spår medför högre kostnader.	-6,3
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-11

Planeringsläge

Ny kandidat till nationell infrastrukturplan 2026-2037.

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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-03-18

Namn	Tillväxttal
godstrafik på järnväg period t o m 2045	0,0097
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

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
131 mnkr	28 mnkr	429 mnkr	270 mnkr	1,70

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	183	28	418	207	0,98
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	131	28	513	353	2,22
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	131	28	348	189	1,19
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	131	28	434	275	1,73
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	131	28	429	270	1,70
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	131	28	428	269	1,69
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	131	28	431	272	1,71
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	131	28	435	276	1,74
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	131	28	422	263	1,66

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: För att kunna köra fler och längre godståg på Västkustbanan behövs fler mötesspår. Förbigångsspår bör anläggas runt Frillesås och i Brännarp och signaltrimning bör genomföras i Halmstad.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	bansek_bas_2024.2_jvr2601_250318_0655
2a	JVR2601_VKB_tyllered_forbigangsspar_GKI240502
2b	240404_investeringskostnad_omrakning_bca
2c	240404_investeringskostnad_omrakning_bca_signal
3	BilagaSEB-IC9814-2025-03-18
4	Bilaga 4 ArbetsPM_jvr2601_250318_0653
5	Effektbedömning järnvägskapacitet

SEB Id för denna SEB: 402f2fee-d34f-460e-9d9a-72d931dedb0c

Objektnummer: JVR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Fridh Patrik, 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