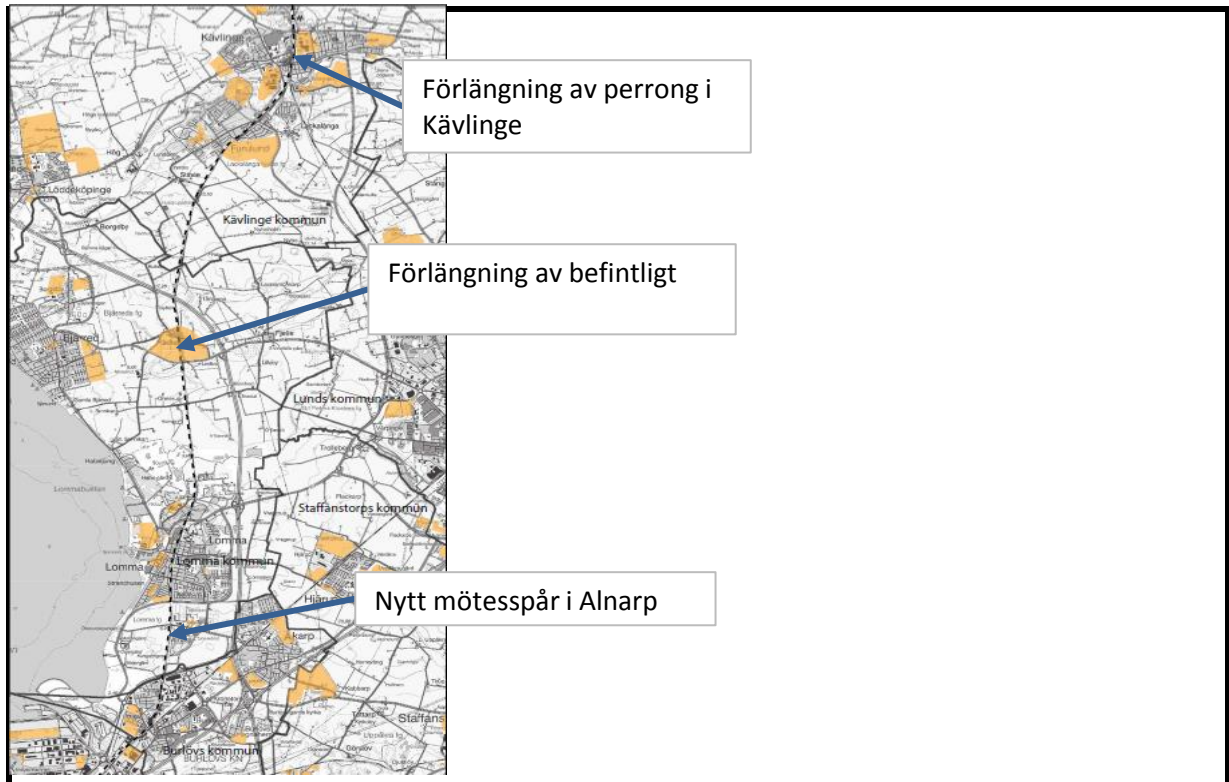


## Lommabanan, kapacitet etapp 2 (mötesspår Flädie och Alnarp), JSY1811



### 1. Beskrivning av åtgärden

**Nuläge och brister:** Lommabanan, som sträcker sig mellan Kävlinge och Arlov, är enkelspårig och trafikeras idag enbart av godstrafik. På sträckan finns beslutat att åtgärder ska genomföras så att det blir möjligt att införa regionaltågstrafik på banan som binds ihop med Malmöringen. I etapp 1 (ingår i JA) byggs nya stationer i Furulund och Lomma, samt ett mötesspår söder om Furulund (Stävie) för att ge möjlighet till persontåg i timestrafik.

E6 utgör i dagsläget ett viktigt pendelstråk i det aktuella området. Den är hårt trafikerad och har en hög andel tung trafik. Detta gör att vägen är olycksdrabbad och störningskänslig.

**Åtgärdens syfte:** SEB:en tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029. Åtgärdernas huvudsakliga syften är att möjliggöra för persontrafik i halvtimestrafik på Lommabanan utan att godstrafiken ska påverkas negativt. Åtgärden syftar även till att skapa ett bra kollektivt alternativ som kan leda till överflyttning från bil till kollektivtrafik och därmed i viss mån avlasta den tungt trafikerad och olycksdrabbade vägen E6.

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 143,1 mnkr i prisnivå 2015-06.

För att möjliggöra för persontrafiken att köra i halvtimestrafik krävs att följande infrastrukturförändringar genomförs:

- Nytt långt mötesspår i Alnarp (1025 meter för 750 meter långa tåg).
- Förlängning av befintligt mötesspår i Flädie (från 600 meter till 1025 meter).
- Förlängning av perrong i Kävlinge

Förutom ovanstående infrastrukturförändringar ingår även utökad trafikering av persontrafiken på Lommabanan mellan Kävlinge och Malmö. Trafiken på denna del utökas från timestrafik till halvtimestrafik i högtrafik. Den nya linjen har samma uppehållsmönster som linjen som trafikerar sträckan efter genomförandet av etapp 1, vilken har uppehåll i Kävlinge, Furulund, Lomma, Malmö nedre, Triangeln, Hyllie, Svågetorp, Persborg, Östervärn och slutligen Malmö C.

**Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning**

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-133		Negativt		Positivt		Olönsam

**Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning**

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid: -108,2 kptim/år	239		
Godstransporter	Restid gods lastbil: -1,3 kptim/år	48		
Persontransp.företag	Trafikeringskostnader: 20,6 mnkr/år	-230		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,02 DSS/år	0		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,252 kton/år	11		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	4		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad, väg: -0,4 mnkr/år	-9		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 8 mnkr/år	-196		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>-133</b>		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-0,68	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i <sub>KA</sub> *=	-0,75	NNK-idu=	-0,64	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Negativt	Negativt	Åtgärden bidrar till utsläpp under byggtiden.
	Hälsa	Positivt		Ökad fysisk aktivitet ger bättre hälsa.
	Landskap	Försumbart		Åtgärden sker endast i befintlig sträckning.
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Anpassad busstrafik ger relativt större utbudsförbättring och större restidsvinster.
	Godstransporter	Positivt		Åtgärden möjliggör flexiblare trafikeringsupplägg
	Persontransportföretag	Positivt		Anpassad busstrafik ger lägre trafikeringskostnader.
	Trafiksäkerhet	Positivt		Olycksdrabbat stråk avlastas
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		De ej prissatta effekterna bedöms totalt sett ge ett marginellt positivt bidrag till kalkylen.

\*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Kvinnor (60%)	Lokalt	Skåne	Malmö	Resenärer	Transittrafik	Spår	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Lokalt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Busstrafikbolag	Buss	Neutralt	Ej relevant

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

<b>Bidrag till FUNKTIONSMÅLET</b>	<b>Medborgarnas resor</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	<b>Näringslivets transporter</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	<b>Tillgänglighet regionalt/ länder</b>	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	<b>Jämställdhet</b>	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	<b>Funktionshindre</b>	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
<b>Barn och unga</b>	Skolväg	Inget bidrag	
<b>Kollektivtrafik, gång och cykel</b>	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag	
<b>Bidrag till HÄNSYNSMÅLET</b>	<b>Klimat</b>	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	<b>Hälsa</b>	Människors hälsa	Positivt&Negativt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Negativt
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	<b>Landskap</b>	Landskap	Inget bidrag
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	<b>Trafiksäkerhet</b>	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

#### Målkonflikter

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet vad gäller medborgarnas resor men den ökade trafiken leder samtidigt till att bullret för de som bor längs banan ökar. Beroende på slutgiltigt vald utformning kan mål om ekologisk hållbarhet ställas mot åtgärden vid riksintresse kring Alnarp.

#### Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

De prissatta effekterna ger totalt sett ett positivt nuvärde. Även de ej prissatta effekterna bedöms totalt sett vara positiva och förstärker därmed objektets sammanvägda samhällsekonomiska nytta. Nyttorna väger dock ej upp kostnaderna och objektet bedöms vara samhällsekonomiskt olönsamt. Åtgärden innebär förbättrade kollektiva förbindelser längs aktuell sträcka på Lommabanan vilket bidrar till bättre tillgänglighet för de som bor i stationssamhällena i stråket och objektet bedöms därmed bidra till ekologisk och social hållbarhet.

## 5 Process, Bilagor & Referenser

### 5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

#### 1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-12-27; *Andreas Almroth, Trafikanalytiker, Sweco*

#### 2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-09-14, *Henrik Robertsson, nationalekonom (Sweco); Andreas Almroth, trafikanalytiker (Sweco); Joachim Kangevall, miljöekonom (Sweco)*

#### 3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

*Granskningsmöte av SEB, 2016-07-13, Deltagare: Christina Ripa, trafikanalytiker (Trafikverket); Lova Wigvall, trafikanalytiker (Trafikverket); Anne Andersson, regional miljöstrateg (Trafikverket); Andreas Almroth, trafikanalytiker (Sweco); Joachim Kangevall, miljöekonom (Sweco)*

*Bedömningsmöte av SEB, 2016-09-12, Deltagare: Christina Ripa, trafikanalytiker (Trafikverket); Lova Wigvall, trafikanalytiker (Trafikverket); Tore Edbring, kapacitetsanalytiker (Trafikverket); Jack Bårman, regional samhällsplanerare (Trafikverket); Magnus Bengtsson, utredare persontransporter (Trafikverket); Andreas Almroth, trafikanalytiker (Sweco); Joachim Kangevall, miljöekonom (Sweco)*

*Bedömningsmöte av SEB, 2016-09-13, Deltagare: Christina Ripa, trafikanalytiker (Trafikverket); Lova Wigvall, trafikanalytiker (Trafikverket); Andreas Almroth, trafikanalytiker (Sweco)*

#### 4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-14

#### 4.2 Skickad av (kontaktperson):

*Christina Ripa, Trafikverket, 010-1242040*

#### 5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-03-23 *Joel Åkesson, samhällsekonomi, Trafikverket*

#### 5.2 Godkänd av:

2017-03-23 *Håkan Persson, cSamhällsekonomi, Trafikverket*

#### 6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-03-29 *Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket*

#### 6.2 Godkänd av:

2017-03-30 *Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket*

#### 7. Status:

*Granskad och godkänd av Trafikverket*

## 5.2 Bilagor och referenser

### **Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning**

*Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning*

### **Bilaga 2: Kostnadsunderlag**

*Trafikverket, 2016-10-13, JSY1811 Lommabanan, kapacitet etapp 2 GKI rev 161013*  
*Sweco, 2016-10-21, 160401\_lathund\_indexomr\_kapitalisering\_invkostnad\_Lommabanan\_161021.xlsx*

### **Bilaga 3: Klimatkalkyl**

*3a) Trafikverket, 2016-08-17, JSY1811 Lommabanan, kapacitet etapp 2, Klimatkalkyl*  
*3b) Trafikverket, 2016-09-28, JSY1811 Lommabanan indata klimatkalkyl*

### **Bilaga 4: Arbets-PM Sampers**

*Sweco, 2017-01-21, JSY1811 Lommabanan - Arbets-PM*

### **Bilaga 5: Sampers-/Samkalkkalkyl**

*Sweco, 2016-12-27, Sampersriggning, Person2040\_160401\_v06\_LB\_161227*  
*Resultatfiler:*  
*Sweco, 2017-01-23, SK-fil*  
*Sweco, 2017-01-20, R-filer*  
*Sweco, 2017-01-21, Sammanställning Resultat\_Sampers Lommabanan*

### **Bilaga 6: Tidsvinster Gods**

*Trafikverket, 2016-10-06, Lommabanan etapp 2 PM 20161020*

### **Bilaga 7: Tidtabellsmo- eller Kapacitetsark**

*Sweco, 2016-10-08, TDTmodell\_NY\_BAS\_REV\_160617\_v2\_Lommabanan\_161225.xlsx*

### **Bilaga 8: Bansek-kalkyl**

*Sweco, 2016-10-21, BanSek\_original\_43\_rev\_0502\_Lommabanan\_161021.accde*  
*Sweco, 2016-10-21, Bansek\_JS1811\_Sammanvägning\_161021.pdf*

### **Bilaga 9: FKB**

*Sweco, 2016-09-25, JSY1811\_Lommabanan\_fkb\_verktyg\_20160401.xlsx*  
*Trafikverket, 2016-04-01, Tågtrafik i Basprognos 2040 Beskrivning av trafikering (tagtrafik\_basprognos\_2040\_-\_beskrivning\_trafikering\_2016-04-01.pdf)*  
*Trafikverket, 2012-04-27, Godstransporter (2012\_119\_Godstransporter.pdf)*  
*European Commission, Scandinavian-Mediterranean Corridor (scandinavian\_mediterranean\_map.pdf)*

### **Bilaga 10: Miljökonsekvensbeskrivning**

*Sweco, 2014-03-03, Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande val av lokaliseringalternativ, Lommabanan Kävlinge-Arlöv (lommabanan\_mkb\_-2014-03-03\_ver2.pdf)*  
*Tyréns, 2016-05-20, Samrådshandling - MKB - Kävlinge-Arlöv, mötesspår Stävie (kavlinge\_arlov\_motesspar\_stavie\_jarnvagsplan\_samradshandling\_mkb\_vers2.pdf)*

### **Bilaga 11: Trafiktillväxttal för gods på järnväg**

*Trafikverket, 2016-04-01, instruktion\_tillvaxttal\_goods\_jv\_160401.pdf*  
*Trafikverket, 2016-05-23, rev160523\_tillvaxttal\_for\_godstrafik\_pa\_jarnvag\_2014-2040\_160401.xlsx*

### **Bilaga 12: Trafiktillväxttal för persontrafik på järnväg**

*Trafikverket, 2016-04-01, trafiktillvaxttal\_for\_jarnvagsanalyser\_i\_samkalk\_och\_bansek\_160401.pdf*

### **Bilaga 13: Järnvägsutredning**

*Sweco, 2013-11-08, Järnvägsutredning Lommabanan Kävlinge-Arlöv (Järnvägsutredning 2013-11-08.pdf)*

### **Bilaga 14: Regional infrastrukturplan**

*Region Skåne, 2014-06-17, Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne 2014–2025 (sammanfattning-av-rti-plan-for-ar-2014-2025.pdf)*

### **Bilaga 15: JNB**

*Trafikverket, 2016-05-22, Linjebeskrivning 179 (Linjebeskrivning\_179\_arlov\_till\_helsingborg.pdf)*

*Trafikverket, 2015-01-08, bilaga\_3\_4\_jnb\_2016\_banstandarddata\_2015-01-08.xlsx*

*Trafikverket, 2016-06-08, bilaga\_3\_5\_jnb\_2016\_sth\_o\_mh\_per\_stracka\_2016\_06\_08.xlsx*

### **Bilaga 16: Bullerfria områden i Skåne**

*Länsstyrelsen Skåne/Vägverket Region Skåne, 2003-11-28, Bullerfria områden i Skåne (rapporten031128.pdf)*

### **Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning**

*Ej angett*

### **5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:**

Namn, datum	Notering