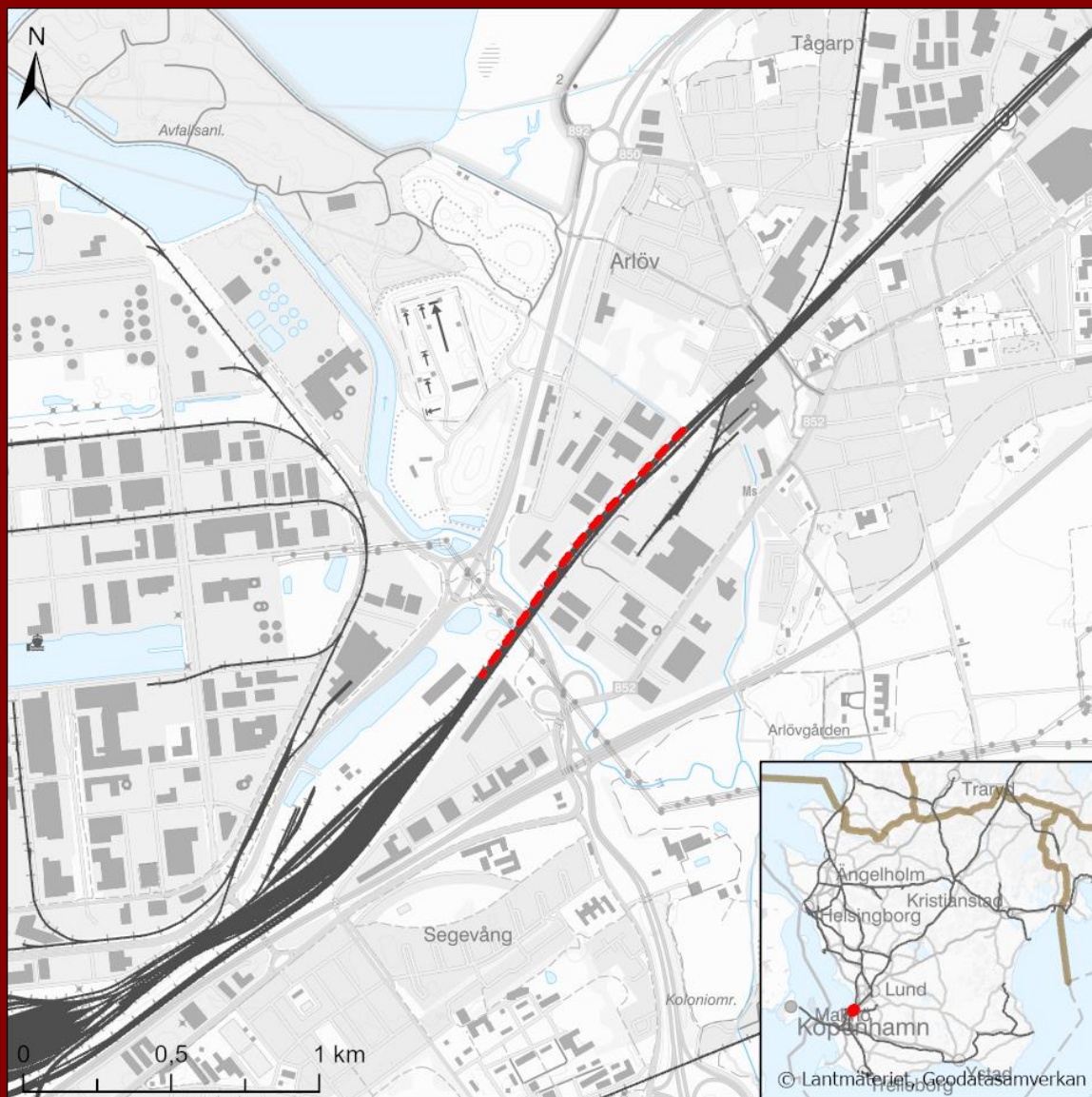


Samlad effektbedömning

Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58, JSY1812



Objektnummer: JSY1812, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Rasmusson Camilla, IVsörj2, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Rasmusson Camilla, IVsörj2

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

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

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

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

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

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

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Skåne län och berör Malmö kommun.

Nuläge och brister

Malmö godsbangård är en av Sveriges viktigaste bangårdar där godstrafik mellan Sverige och Danmark/Tyskland och övriga Europa hanteras på något sätt. På godsbangården utgår eller rangeras ett stort antal godståg och bangården är av stor vikt både ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Malmö godsbangård har betydande brister i användbarhet med hänsyn till anslutningen från Kontinentalbanan då två av de tio spåren på infartsgruppen inte går att nås från Kontinentalbanan.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innefattar utbyggnad av ett spår med minst 750 m hinderfri tåglängd. Spåret ska medge STH 70 med högre STH i den norra växelanslutningen. Södra delen av spår 58 förlängs via befintligt spår 50 och skapar därmed en direkt koppling till Malmö kombiterminal. Ihopkopplingen av spåren medför att det endast är möjligt att anordna växlar med hastighet 50 km/h i södra delen av spår 58. Befintligt lokuppställningsspår 50 ersätts med ett nytt lokuppställningsspår 50 parallellt med nytt spår 58.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att i ökad omfattning kunna hantera godståg med upp till 750 m tåglängd.

Investeringskostnad

Kostnaden är 255 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	359 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,36
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 gynnar i huvudsak godstransporter på järnväg. Positiva effekter uppstår för internationella och nationella transporter och för berörda godsvarugrupper. De varugrupper som tillsammans står för ca 80% av den sammanlagda lasten är Transportutrustning, Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror, Metallvaror exklusive maskiner och utrustning samt Returmateriel och återvinning.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bedöms bidra säkrare arbetsmiljö på godsbangården. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår men kan påverka artrik järnvägsmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022–2033 och samlad effektbedömning tas fram för skede Samrådshandling inför granskning samt inför åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. En järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning är under framtagande och beräknas vara fastställd under 2025.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restidsosäkerhet och förseningar	Utöver trafiken till Kombiterminalen så kan persontrafiken från Lomma få vissa förseningstidvinster i de fall godståg inte hinna färdigt med sin växling på utsatt tid. Växling vid spår 58 frigör kapacitet på spår 59 som kan nyttjas av persontrafik.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad	Åtgärden medför kortare transporttid vilket minskar godstidskostnaden.	14 mnkr/år	312
operativa kostnader	Den positiva effekten på operativa kostnader kommer från en tidsbesparing.	16 mnkr/år	365
Transporttid	Spår 58 utgör en ventil för godstrafiken då Lommanbanans persontåg numera trafikerar spår 59. Spår 58 kommer vidare att vid behov kunna användas för lokbyte samt för avgångar från kombiterminalen. Fri tågväg kommer att kunna inväntas med minskad negativ påverkan på kapaciteten.		Förbättring
Övrig effekt	Spår 58 kommer att avlasta infartsgruppen avseende rangering, växlingsrörelser och uppställning. Således får bangården ett minskat kapacitetsutnyttjande. Kapacitet kommer även att frigöras på spår 59, som inte		Förbättring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	behöver användas för växlingsrörelser i lika stor utsträckning.		

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden medför mindre behov av att växlingspersonal vistas nära spår med mycket trafik. Skyddstaket mellan spår 58 och spår 59 ökar trafiksäkerheten för personalen.		Förbättring

Hälsa

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår men kan påverka artrik järnvägsmiljö.		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 "Godstransporter" . Se avsnittet		

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"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)	Ej relevant
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Ej relevant
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej beräknat
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej beräknat
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ej relevant
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Ej relevant

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)	Ej relevant
Prognosår (kton)	Ej relevant
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Ej relevant

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	Ej relevant
---	-------------

* 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	2273	7,0
Reinvestering per år	20	0,06
Drift och underhåll per år	0,74	0,0089

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*
	mnkr	> 0
Utöver trafiken till Kombiterminalen så kan persontrafiken från Lomma få vissa förseningstidvinster i de fall godståg inte hinner färdigt med sin växling på utsatt tid. Växling vid spår 58 frigör kapacitet på spår 59 som kan nyttjas av persontrafik.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför kortare transporttid vilket minskar godstidskostnaden.	677 mnkr	> 2,56
Åtgärden innebär lägre kapacitetsutnyttjande och större flexibilitet	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Åtgärden medför mindre behov av att växlingspersonal vistas nära spår med mycket trafik. Skyddstaket mellan spår 58 och spår 59 ökar trafiksäkerheten för personalen.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår men kan påverka artrik järnvägsmiljö.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena för "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-53 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	624 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	228 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	23 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	13 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	265 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	359 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,36
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett positivt resultat. Även samtliga känslighetsanalyser uppvisar positiv NNK. De ej beräknade effekterna bedöms som förbättringar. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är robust lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kalkylen bedöms fånga berörda godstågs tidsvinster, dock har vi inte beräknat någon schablonmässig överflyttning mellan trafikslagen, vilket kan leda till en underskattning av nettonyttan. Tidsvinsterna i Bansek generaliseras på länkens alla godståg, därför har vi valt att göra en handkalkyl.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden leder till ökad kapacitet och flexibilitet för godstrafiken, och förbättrar trafiksäkerheten för växlingspersonal. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår men kan påverka artrik järnvägsmiljö. Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna som en förbättring.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Utbyggnad av ERTMS och Fehmarn Bält-förbindelsen.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar i huvudsak godstransporter på järnväg. Positiva effekter uppstår för internationella och nationella transporter och för berörda godsvarugrupper. De varugrupper som tillsammans står för ca 80% av den sammanlagda lasten är Transportutrustning, Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror, Metallvaror exklusive maskiner och utrustning samt Returmaterial och återvinning.

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

Växling vid spår 58 frigör kapacitet på spår 59 så att persontrafiken från Lomma få vissa förseningstidsvinster.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bidrar till kortare transporttid vilket ökar tillförlitligheten.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden förändrar inte åtkomsten för funktionshindrade.

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

Åtgärden bedöms inte påverka användbarheten av kollektivtrafiken för barn och unga.

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.

Arbetsmiljön på godsbangården blir säkrare till följd av utbyggnaden av spår 58.

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

Ingen effekt av åtgärden.

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

Ingen effekt av åtgärden.

Buller och vibrationer

Ingen effekt av åtgärden.

Landskap

Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår men kan påverka artrik järnvägsmiljö

Vatten

Ingen känd påverkan.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Kommer ske viss utgrävning av tidigare järnvägsdepå som tar bort förorenade massor

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bedöms bidra säkrare arbetsmiljö på godsbangården. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår men kan påverka artrik järnvägsmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>2,56

Objektnummer: JSY1812, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Rasmusson Camilla, IVsörj2, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12



Samlad effektbedömning

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUK _{hm})	>0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUK _{klimat})	0

Objektnummer: JSY1812, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Rasmusson Camilla, IVsörj2, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
Objekt-id	JSY1812
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Malmö
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Malmö godsbangård är en av Sveriges viktigaste bangårdar där godstrafik mellan Sverige och Danmark/Tyskland och övriga Europa hanteras på något sätt. På godsbangården utgår eller rangeras ett stort antal godståg och bangården är av stor vikt både ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Malmö godsbangård har betydande brister i användbarhet med hänsyn till anslutningen från Kontinentalbanan då två av de tio spåren på infartsgruppen inte går att nås från Kontinentalbanan.

Utöver godstrafik från Europa kommer en del av godstrafiken från Trelleborg och Ystad. På Malmö godsbangård finns även funktioner såsom kombiterminal, vagnverkstad, service av lok och anslutning till hamnen. Persontågen passerar på spår 61-64 i utkanten av själva godsbangården. Persontåg från Lommabanan nyttjar i viss mån även spår 59.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	ca 1 km
Banstandard	STH 70 km/h, lastprofil A
Bantrafik	26 godståg per vardagsmedeldygn för JA 2045
Banflöde	4,68 miljoner nettoton per år för JA 2045

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innefattar utbyggnad av ett spår med minst 750 m hinderfri tåglängd. Spåret ska medge STH 70 med högre STH i den norra växelanslutningen. Södra delen av spår 58 förlängs via befintligt spår 50 och skapar därmed en direkt koppling till Malmö kombiterminal. Ihopkopplingen av spåren medför att det endast är möjligt att anordna växlar med hastighet 50 km/h i södra delen av spår 58. Befintligt lokuppställningsspår 50 ersätts med ett nytt lokuppställningsspår 50 parallellt med nytt spår 58.

Transportstyrelsen har börjat tillämpa Järnvägsförordningen vilket innebära att ingen befintlig funktion får tas bort och därför har projektet kompletterats med ett spår för lokuppställning.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	1,25 km
Banstandard	Enkelspår, STH 80km/h, lastprofil A
Bantrafik	26 godståg per vardagsmedeldygn för UA 2045
Banflöde	4,68 miljoner nettoton per år för UA 2045

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att i ökad omfattning kunna hantera godståg med upp till 750 m tåglängd.

Tågrörelserna avser ankommande tåg norr och söderifrån till kombiterminalen och rörelser till och från kombiterminalen norr och söderut. Vidare är syftet att minska antalet växlingsrörelser på godsbangården samt effektivisera hantering av godstågen till/från CMP, Copenhagen Malmö Port. Spår 58 innebär även en förbättrad arbetsmiljö för växlingspersonal då de inte behöver vistas i tågspår.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-07-01	2023-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	255	42	255	42

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	228

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikoberoende järnväg	Utökad anläggningsmassa leder till högre underhållskostnad	-13

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvestering	Utökad anläggningsmassa leder till högre reinvesteringskostnad	-5,6
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-18

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022–2033 och samlad effektbedömning tas fram för skede Samrådshandling inför granskning samt inför åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. En järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning är under framtagande och beräknas vara fastställd under 2025.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Ej relevant
Avvikelse från prognos persontrafik	Ej relevant
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-12-19

Namn	Tillväxttal
Godstrafik på järnväg period t.o.m. 2045	0,01
Godstrafik på järnväg period fr.o.m. 2045	0,0054

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
228 mnkr	37 mnkr	624 mnkr	359 mnkr	1,36

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	296	37	610	277	0,83
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	228	40	697	430	1,61
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	228	34	560	298	1,14
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	228	37	624	359	1,36
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	228	37	624	359	1,36
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	228	37	624	359	1,36
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	228	37	624	359	1,36
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	228	37	624	359	1,36
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	228	37	624	359	1,36

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: Utbyggnad av ERTMS och Fehmarn Bält-förbindelsen.

Objektnummer: JSY1812, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Rasmusson Camilla, IVsörj2, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1 Indexomräkning signalkostnad	Lathund för indexomräkning av tillkommande signalkostnad
Referens 2 Indexomräkning investeringskostnad	Lathund för indexomräkning av investeringskostnad
Referens 3 Handkalkyl	Handkalkyl
Referens 4 Arbets- PM	Arbets-PM för åtgärden
Referens 5 Effektbedömning	Effektbedömning av åtgärden
Referens 6 Klimatkalkyl	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 9216ba82-9d3c-4ee2-973d-8ddbe5bf7506

Objektnummer: JSY1812, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Rasmusson Camilla, IVsörj2, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-12



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Rasmusson Camilla, IVsörj2

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00