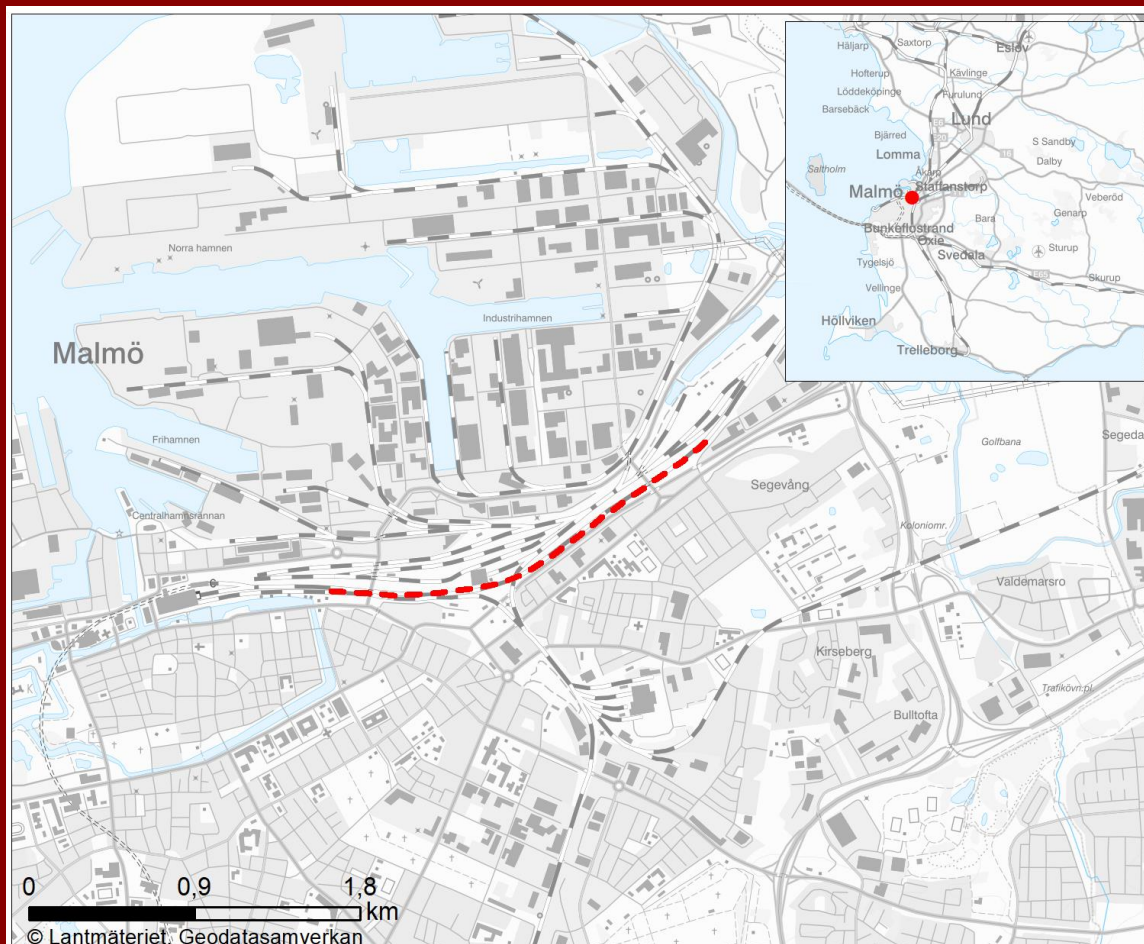


Samlad effektbedömning

Malmö bangård, planskild spårkorsning, JSY2208



Objektnummer: JSY2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

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 Skåne län och berör Malmö kommun.

Nuläge och brister

De korsande tågvägar som uppstår vid ankomst till och avgång från Malmö C innebär redan idag en begränsad kapacitet och ökad störningskänslighet. Det gäller både för tidtabellagda tåg till och från Malmö C Övre från Södra stambanan och tåg till och från Malmö Nedre. Dessutom påverkas körning av tjänstetåg till och från personbangården. De korsande tågvägarna leder även till begränsningar för anslutande linjer. Inom en framtid kommer två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund att utredas

Beskrivning av åtgärden

Projektet ska åtgärda den största begränsningen för en robust trafikering samt säkerställa för en framtida ökad trafikering i Malmö närområde samt hela regionen genom att skapa en planskildhet för de nedgående fjärrtågen med destination Malmö C Övre. Nytt anslutningsspår möjliggör för de nedgående fjärrtågen att nå Malmö C Övre planskilt befintliga spår på Södra Stambanan med en flyover.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att åtgärda de korsande tågvägarna för att kunna säkerställa förutsättningarna för framtida ökad trafikering och ökad turtäthet i Malmö närområde , både nationellt och regionalt.

Investeringskostnad

Kostnaden är 949 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	mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

Fördelningsanalys

Åtgärden bedöms gynna båda könen lika mycket, främst i åldrarna 25-65 år. Den nationella persontrafiken anses gynnas mest och främst Malmö och Skåne, därefter Lund och Stockholm. Flygtrafiken påverkas negativt.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar till minskade förseningar, bättre tillförlitlighet samt möjlighet till ökad turtäthet. Ingen negativ målpåverkan har identifierats.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärden ingår i Regeringsbeslut 2023. Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden samverkar med övriga åtgärder: - Malmö C, ombyggnad spår 11 (trimningsåtgärd) - Malmö C, fler plattformsspår (JSY2209)

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid	Åtgärden bidrar till ökad kapacitet med kapacitetsvinster som följd, vilket (i sin tur) medför kortare restider. Därutöver möjliggör även åtgärden en ökad turtäthet utöver Basprognosen, vilket leder till ytterligare restidsvinster i form av kortare väntetider		Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden bidrar till ökad kapacitet med kapacitetsvinster som följd, vilket (i sin tur) medför förseningstidsvinster. Därutöver bidrar åtgärden, genom en mer robust anläggning, till minskad störningskänslighet och ökad robusthet i järnvägssystemet vilket är särskilt betydelsefullt vid knutpunkter då risken för förseningar, och att dessa sprids, är större i knutpunkter som Malmö jämfört med längs linjen, särskilt vid ökad turtäthet.		Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	En utökad turtäthet i högtrafik leder till ökade biljettintäkter.		Förbättring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	En utökad trafikering med mer biljettintäkter ger ökade kostnader på moms för biljettintäkter.		Försämring
Trafikeringskostnader	En utökad trafikering leder till ökade fordonskostnader och banavgifter.		Försämring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger positiva trafiksäkerhetseffekter.		Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger lägre utsläpp av klimatgaser.		Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en ökad/minskad användning av motorbränsle, vilket ökar/minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".		

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)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej relevant
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ej relevant
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas

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)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

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

* 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	35671	101
Reinvestering per år	46	0,16
Drift och underhåll per år	1,4	0,07

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
Åtgärden ökar kapaciteten vilket bidrar till kortare restider och minskade förseningar samt möjliggör ökad turtäthet utöver basprognosen. Risken för förseningar är större i en knutpunkt som Malmö då förseningar lätt sprider sig ut på andra banor. Förseningar kan uppstå längs linjerna när turtätheten ökar, men effekten av att minskad förseningsrisk i Malmö är större.	>	

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

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Den ökade turtätheten innebär större kostnader för trafikering och banavgifter, men samtidigt större biljettintäkter. Sammanvägt bedöms den utökade turtätheten ge ett positivt utfall för persontransportföretagen.	>	

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger försumbara trafiksäkerhetseffekter.	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	> 0
Hälsa: En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger lägre utsläpp av klimatgaser.	>	
Natur- och Kulturmiljö: -		
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

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.	-186 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-186 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	847 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	83 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	930 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden kommer förbättra punktligheten genom att ta bort de korsande tågvägarna i den mest trafikerade platsen i södra Sverige. Vinsterna för ökad punktlighet bedöms som omfattande för alla tåg. Tillsammans med dubbelspår Malmö C-Östervärn (JSY2220 som ingår i plan) frigör åtgärden kapacitet i Citytunneln (en kanal per timme och riktning som idag är reserverad för fjärrtåg) och därmed kan det gå 16 tåg per timme och riktning i Citytunneln så att fler lokal- och regionaltåg kan framföras. I citytunneln finns en omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet medan Kontinentalbanan inte har några kapacitetsproblem och kan hantera flyttade fjärrtåg. De tre SEB:arna planskild spårkorsning, dubbelspår Malmö C-Östervärn och nya plattformsspår vars nyttor inte är kvantifierade i SEB:arna ger tillsammans systemeffekter som möjliggör ökad trafikering.

Enligt Trafikverkets rapport "Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne" från 2023 beskrivs att det enligt arbetet med geografiska bristbeskrivningar antas vara en betydande brist om punktligheten är under 75 procent. Det är i synnerhet den långväga persontrafiken på sträckan Stockholm–Malmö/Köpenhamn som har problem med låg punktlighet (67,7 procent i genomsnitt för åren 2010–2022). Den låga punktligheten bedöms framför allt bero på den stora mängd blandad trafik med snabbtåg, regionaltåg och godståg. Förseningar sprider sig lätt ut på andra banor. Trafiken är omfattande, enligt aktuell basprognosen kommer det att gå 658 persontåg per dygn mellan Arlöv och Malmö central år 2045 och sedan ytterligare 100 persontåg mellan Malmö Central och Östervärn.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Samhällsekonomisk kalkyl ej genomförd eftersom Kapacitetcenter bedömer att effekterna är svåra att kvantifiera.

Ej beräknade effekter:

Den minskade störningskänsligheten medför ökad tillförlitlighet och minskade förseningar. Åtgärden möjliggör även ökad turtäthet utöver basprognosen. De positiva effekterna bedöms tydligt överstiga de negativa effekterna i form av ökade drift- och underhållskostnader respektive reinvesteringar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden samverkar med JSY2220 Malmö C-Östervärn, dubbelspår och JSY2209 Malmö C, fler plattformsspår samt utbyggnaden av ERTMS.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden bedöms gynna båda könen lika mycket, främst i åldrarna 25-65 år. Den nationella persontrafiken anses gynnas mest och främst Malmö och Skåne, därefter Lund och Stockholm. Flygtrafiken påverkas negativt.

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

Anläggningen blir mer robust och på så sätt sker färre förseningar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Marginellt positiv inverkan om anläggningens kapacitet ökar, däremot negativt under byggtiden, speciellt vid lansering av spårport i Almedalsbron.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte bidra till funktionshindrades möjlighet att röra sig i transportsystemet.

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

Åtgärden bedöms inte bidra till barn och ungas möjlighet att på ett säkert sätt använda sig av 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.

En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger positiva trafiksäkerhetseffekter.

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

Om järnvägstrafiken blir mer pålitlig kan bilresor ersättas med resor på järnväg, framförallt regionalt vilket kan bidra till minskade utsläpp.

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

Om järnvägstrafiken blir mer pålitlig kan bilresor ersättas med resor på järnväg, framförallt regionalt vilket kan bidra till förbättrad luftkvalitet och mer aktivt resande.

Buller och vibrationer

Underlag saknas

Landskap

Åtgärden sker på befintlig järnvägsfastighet.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvaliteten.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Åtgärden sker på befintlig järnvägsfastighet.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar till minskade förseningar, bättre tillförlitlighet samt möjlighet till ökad turtäthet. Ingen negativ målpåverkan har identifierats.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>0
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Objektnummer: JSY2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

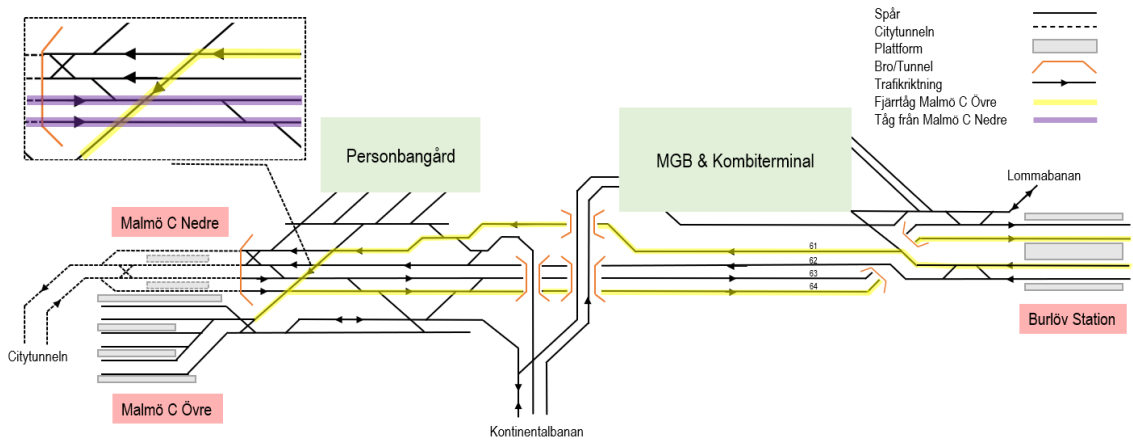
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Malmö bangård, planskild spårkorsning
Objekt-id	JSY2208
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Malmö
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

De korsande tågvägar som uppstår vid ankomst till och avgång från Malmö C innebär redan idag en begränsad kapacitet och ökad störningskänslighet. Det gäller både för tidtabellagda tåg till och från Malmö C Övre från Södra stambanan och tåg till och från Malmö Nedre. Dessutom påverkas körning av tjänstetåg till och från personbangården. De korsande tågvägarna leder även till begränsningar för anslutande linjer. Inom en framtid kommer två nya järnvägsspår mellan Hässleholm och Lund att utredas

Efter fyrspårsutbyggnaden Malmö- Lund behöver de södergående tågen till Malmö C Övre korsa samtliga spår till/från Malmö C Nedre. Samma växelförbindelse används för tåg mellan personbangården och Malmö C Övre. Detta orsakar förseningar för de tåg som ska in på Malmö C Övre om de möter tåg som går norrut från Malmö C Nedre.



Principskiss nuläge (efter färdigställt fyrspar Malmö - Lund).

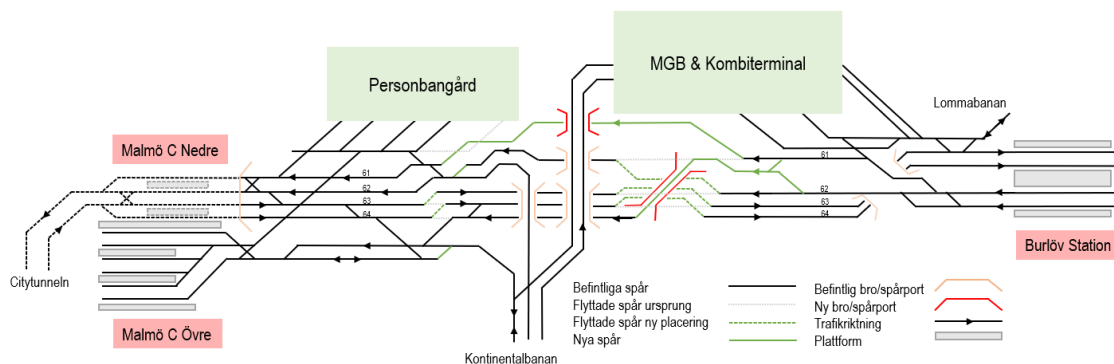
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	3 km
Banstandard	Korsande tågväg
Bantrafik	658 persontåg mellan Arlöv och Malmö central och 100 persontåg mellan Malmö Central och Östervärn per dygn för prognosåret 2045.
Banflöde	13,384 miljoner resenärer per år mellan Arlöv och Malmö samt 0,39 miljoner resenärer mellan Malmö Central och Östervärn för prognosåret 2045.

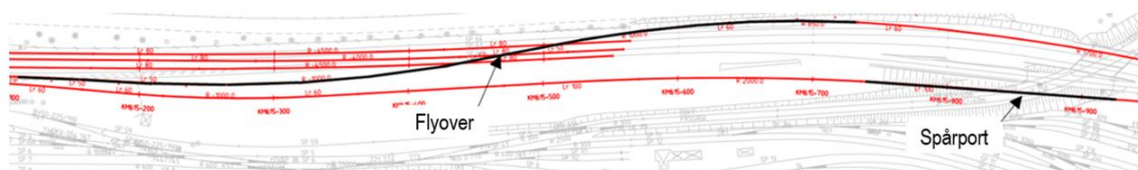
Beskrivning av åtgärden

Projektet ska åtgärda den största begränsningen för en robust trafikering samt säkerställa för en framtida ökad trafikering i Malmö närområde samt hela regionen genom att skapa en planskildhet för de nedgående fjärrtågen med destination Malmö C Övre. Nytt anslutningsspår möjliggör för de nedgående fjärrtågen att nå Malmö C Övre planskilt befintliga spår på Södra Stambanan med en flyover.

Södra stambanans spår flyttas ett steg norrut och spår 61 passerar genom Almedalsbron genom en ny spårport. Anslutningsspåret passerar över Södra stambanan på en flyover och ansluter sedan till dagens spår 64. För att minska påverkan på trafikering under byggtiden kommer ett provisoriskt spår anläggas.



Principskiss för föreslagen åtgärd



Byggnadsverk i föreslagen åtgärd



UA2

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Nytt spår cirka 2 km.
Banstandard	Nytt planskilt anslutningsspår
Bantrafik	658 persontåg mellan Arlöv och Malmö central och 100 persontåg mellan Malmö Central och Östervärn per dygn för prognosåret 2045.
Banflöde	13,384 miljoner resenärer per år mellan Arlöv och Malmö samt 0,39 miljoner resenärer mellan Malmö Central och Östervärn för prognosåret 2045.
Annan anläggning (dimension)	Jernhusen AB Lokverkstad.
Annan anläggning (standard)	360m uppställningsspår på personbangården. behöver tas i anspråk.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att åtgärda de korsande tågvägarna för att kunna säkerställa förutsättningarna för framtida ökad trafikering och ökad turtäthet i Malmö närområde , både nationellt och regionalt.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-10	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	949	285	949	285

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	847

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Utökad anläggningsmassa ger ökade kostnader för drift och underhåll.	Försämring
Drift och underhåll	En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger lägre kostnader för Drift och underhåll för vägtrafiken.	Förbättring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Utökad anläggningsmassa ger ökade kostnader för reinvesteringar.	Försämring
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-83

Planeringsläge

Åtgärden ingår i Regeringsbeslut 2023. Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden samverkar med övriga åtgärder: - Malmö C, ombyggnad spår 11 (trimningsåtgärd) - Malmö C, fler plattformsspår (JSY2209)

Kalkylförutsättningar

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

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl framtagen, eftersom Kapacitetcenter bedömer att effekterna är svåra att kvantifiera.

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
847 mnkr	83 mnkr	mnkr	mnkr	

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	1186	83			
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	847				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	847				
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	847	83			
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	847	83			
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	847	83			
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	847	83			
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	847	83			
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	847	83			

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärden samverkar med JSY2220 Malmö C-Östervärn, dubbelspår och JSY2209 Malmö C, fler plattformsspår samt utbyggnaden av ERTMS.

Objektnummer: JSY2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1 Arbets-PM	Arbets-PM ej beräkande effekter
2 Kostnadsunderlag	GKI
3 Indexomräkning signal	Indexomräkning signal
4 Klimatkalkyl	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 19c33e38-45ee-46c1-a771-e3d8c55e9e63

Objektnummer: JSY2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-01
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader