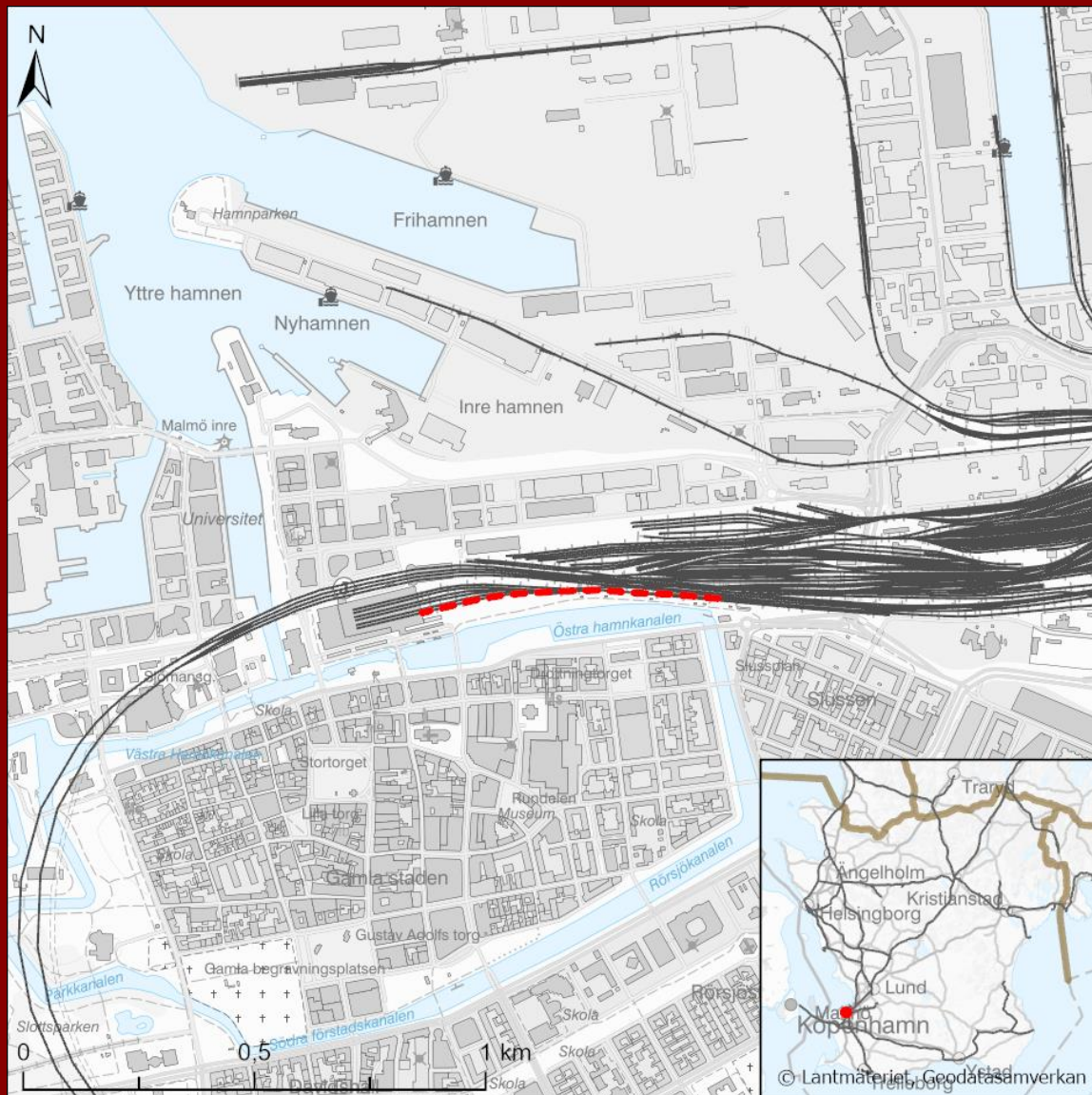


Samlad effektbedömning

Malmö C, fler plattformsspår, JSY2209



Objektnummer: JSY2209, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



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):

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

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 Skåne län och berör Malmö kommun.

Nuläge och brister

Malmö närområde är en viktig nod för både person- och godstrafik, såväl ur ett internationellt, nationellt som regionalt perspektiv. Malmö C övre har betydande brist i användbarhet och kapacitet avseende såväl trafik för resandeutbyte som möjlighet för tåguppställning. Dagens sju spår på Malmö C övre är inte tillräckligt många utifrån rådande efterfrågan och prognosticerad trafikökning. Dagens plattformslängder innebär begränsningar för längre persontåg vid ankomst och avgång.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär två nya plattformsspår, ett uppställningsspår och ett stickspår avsett för banarbetsfordon. De nya plattformsspåren blir spår 12 och spår 13. De får en längd på cirka 235 respektive 180 meter och avslutas med en stoppbock i betong. Spår 12 och 13 trafikeras av Pågatåg och Öresundståg och längden för de nya plattformsspåren möjliggör dubbelkopplade Pågatåg och Öresundståg med en längd på 165 meter. Plattformen för spåren blir en mittplattform med en bredd på 7 meter.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att möjliggöra fler plattformsspår på Malmö C Övre samt möjlighet för uppställning av persontåg, så att Malmö C Övre kan hantera den ökande mängden persontåg som planeras.

Investeringskostnad

Kostnaden är 199 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

Fördelningsanalys

Nyttan är såväl lokal, regional, nationell och internationell då fler spår möjliggör för snabbtåg och andra tåg (även internationellt) att angöra banhallen i större utsträckning. Den lokala persontrafiken anses gynnas mest och främst Malmö och Skåne, därefter Lund. Åtgärden bedöms gynna båda könen lika mycket, främst i åldrarna 25-65 år.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar till att möjliggöra ökad turtäthet och har ingen direkt negativ målpåverkan. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärden ingår i Regeringsbeslut 2023. I Regeringsbeslutet avbröts projektet Nya stambanor och sträckan Hässleholm-Lund. I beslutet ersätts det tidigare namngivna objektet med nya stambanor mellan Hm-Lu med fler åtgärder som skapar kapacitet för person- och godståg i södra Sverige. Samtliga projekt samspelar med varandra men följande projekt har särskilt samverkan med detta projekt: • Malmö C-Östervärn, dubbelspår, JSY2220 • Malmö bangård, planskild spårkorsning, JSY2208 Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid	Åtgärden möjliggör utökad trafikering utöver basprognosen då fler tåg får plats samtidigt på Malmö övre och detta möjliggör också kortare bytestid till region- och stadsbussar för vidare resa.		Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Flera plattformsspår ger en större flexibilitet och bättre förutsättningar att hantera tågtrafiken vid förseningar. Åtgärden bidrar till minskade förseningar och bättre tillförlitlighet för trafikeringen enligt basprognos 2024 för prognosår 2045.		Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Fler tåg kan trafikera lokalt i Malmö på Malmöringen, regionalt i Öresundsregionen samt nationellt och internationellt, vilket kan ge fler resenärer och mer biljettintäkter för persontransportföretagen.		Förbättring
Trafikeringskostnader	En utökad trafikering kan leda till ökade fordonskostnader.		Försämring

Trafiksäkerhet

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

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Åtgärden kan bidra till överflyttning från biltrafik till tågtrafik och detta kan leda till förbättrad luftkvalitet.		Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Klimat

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)	Uppgift saknas
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	2447	8,0
Reinvestering per år	27	0,08
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

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Åtgärden möjliggör för fler persontåg på Malmö C, vilket gynnar resenärer lokalt, regionalt, interregionalt och internationellt.	>	

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

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
Fler tåg kan trafikera lokalt, regionalt, nationellt och internationellt, vilket ger högre trafikeringskostnader, men biljettintäkter för persontransportföretagen bedöms blir högre.	>	> 0

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

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa: Ökade möjligheter till lokala, regionala och nationella tågresor, kan bidra till överflyttning från biltrafik till tågtrafik och detta leder till förbättrad luftkvalitet.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö:		
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt):		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	-36 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-36 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	180 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	180 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 bidrar till att fler tåg kan trafikera Malmö C Övre, vilket gynnar resenärer, persontransportföretag och klimat. Åtgärden bidrar till att bilresor kan utföras med tåg, vilket ger en positiv klimatnytta. Ur negativ aspekt kommer drift och underhållet att öka då det är fler spår och plattformar som ska underhållas.

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.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Ej beräknade effekter:

Åtgärden bidrar till att möjliggöra ökad turtäthet utöver basprognosen och bidrar till minskade förseningar och bättre tillförlitlighet samt positiva effekter för trafiksäkerhet och hälsa. De sammanlagda positiva effekterna bedöms väga upp för de ökade kostnader för reinvestering, drift&underhåll.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden samverkar med JSY2220 Malmö C-Östervärn, dubbelspår och JSY2208 Malmö bangård, planskild spårkorsning samt utbyggnaden av ERTMS.

3 Fördelningsanalys

Nyttan är såväl lokal, regional, nationell och internationell då fler spår möjliggör för snabbtåg och andra tåg (även internationellt) att angöra banhallen i större utsträckning. Den lokala persontrafiken anses gynnas mest och främst Malmö och Skåne, därefter Lund. Åtgärden bedöms gynna båda könen lika mycket, främst i åldrarna 25-65 år.

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

Med fler plattformsspår möjliggörs fler resor och bättre möjlighet att tågen kunna avgå och ankomma i tid. Åtgärden ger också möjlighet till snabba och enkla byten med bussar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bedöms inte påverka näringslivets transporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte bidra till att öka funktionshindrades tillgänglighet.

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.

Tåg är ett säkert trafikslag och minskar andelen bilresor, minskar även antalet skadade och döda i trafiken.

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 fler bilresor ersättas med tågresor både lokalt och regionalt. Tåg är ett mer utsläppsvänligt transportsätt och därför kommer utsläpp och klimatneutraliteten leda 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 fler bilresor ersättas med tågresor både lokalt och regionalt, vilket leder till en förbättrad luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Åtgärden bedöms inte bidra till att fler personer exponeras för högre bullernivåer.

Landskap

Åtgärden bedöms inte påverka landskapets karaktär och kvaliteter.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvaliteten.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Åtgärden sker på befintlig järnvägsfastighet. Underlag saknas om föroreningar på platsen.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar till att möjliggöra ökad turtäthet och har ingen direkt negativ målpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. 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: JSY2209, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Malmö C, fler plattformsspår
Objekt-id	JSY2209
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

Malmö närområde är en viktig nod för både person- och godstrafik, såväl ur ett internationellt, nationellt som regionalt perspektiv. Malmö C övre har betydande brist i användbarhet och kapacitet avseende såväl trafik för resandeutbyte som möjlighet för tåguppställning. Dagens sju spår på Malmö C övre är inte tillräckligt många utifrån rådande efterfrågan och prognosticerad trafikökning. Dagens plattformslängder innebär begränsningar för längre persontåg vid ankomst och avgång.

I Malmö närområde finns ytterligare betydande brister. Bland annat måste sydgående persontrafik som ankommer till Malmö C korsa två till tre spår till Citytunneln för att nå Malmö C övre, vilket är en stor brist då trafiken i Citytunneln är mycket omfattande. Denna brist har hanterats i en separat utredning (Malmö bangård, planskild spårkorsning). Vaxling mellan Malmö C och personbangården för service och uppställning innebär dels en korsande rörelse över spåren till Citytunneln, dels två riktningsbyten för persontåg till uppställnings- och serviceområdet. Denna brist har utretts men inte landat i någon rekommenderad åtgärd. Sträckan Malmö C övre-Östervärn, som från banhallen endast är enkelspårig, har kapacitetsproblem i anslutningen till Kontinentalbanan, vilket effektbedöms i JSY2220 Malmö C - Östervärn, dubbelspår.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	-
Banstandard	Totalt 7 plattformsspår på Malmö Övre.
Bantrafik	329 persontåg för prognosår 2045.
Banflöde	13,448 miljoner resenärer per år mellan Arlöv och Malmö för prognosår 2045.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär två nya plattformsspår, ett uppställningsspår och ett stickspår avsett för banarbetsfordon. De nya plattformsspåren blir spår 12 och spår 13. De får en längd på cirka 235 respektive 180 meter och avslutas med en stoppbock i betong. Spår 12 och 13 trafikeras av Pågatåg och Öresundståg och längden för de nya plattformsspåren möjliggör dubbelkopplade Pågatåg och Öresundståg med en längd på 165 meter. Plattformen för spåren blir en mittplattform med en bredd på 7 meter.

Åtgärden innebär att spår 14 används som uppställningsspår och får en längd på cirka 167 meter. Även det avslutas med en stoppbock i betong. I dagens utformning finns en påspårningsplats med anslutande väg för underhållsfordon. Spår 15 ett banarbetsstickspår, där en ny påspårningsplats anläggs. Spår 15 blir omkring 45 meter långt. Om möjligt återanvänds befintlig stoppbock.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Totalt 1,1 km.
Banstandard	Två nya plattformsspår och ett nytt uppställningsspår
Bantrafik	329 persontåg för prognosår 2045.
Banflöde	13,448 miljoner resenärer per år mellan Arlöv och Malmö för prognosår 2045.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att möjliggöra fler plattformsspår på Malmö C Övre samt möjlighet för uppställning av persontåg, så att Malmö C Övre kan hantera den ökande mängden persontåg som planeras.

Dagens utformning av Malmö C Övre begränsar möjligheten till ökad trafikering och ökat resande. Fler spår på Malmö C Övre skulle däremot även möjliggöra uppställning av persontåg när det är för svårt att korsa de nedgående spåren på Södra stambanan för att nå personbangården.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-22	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	199	60	199	60

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	180

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Åtgärden ger ökade drift- och underhållskostnader på grund av utökad anläggningsmassa.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Åtgärden ger ökade reinvesteringarkostnader på grund av utökad anläggningsmassa.	Försämring

Planeringsläge

Åtgärden ingår i Regeringsbeslut 2023. I Regeringsbeslutet avbröts projektet Nya stambanor och sträckan Hässleholm-Lund. I beslutet ersätts det tidigare namngivna objektet med nya stambanor mellan Hm-Lu med fler åtgärder som skapar kapacitet för person- och godståg i södra Sverige. Samtliga projekt samspelar med varandra men följande projekt har särskilt samverkan med detta projekt: • Malmö C-Östervärn, dubbelspår, JSY2220 • Malmö bangård, planskild spårkorsning, JSY2208 Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos persontrafik	
Prognos godstrafik - huvudanalys	
Avvikelse från prognos godstrafik	
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	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts eftersom 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
180 mnkr	0 mnkr	mnkr	mnkr	

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	252	0			
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	180				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	180				
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	180	0			
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	180	0			
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	180	0			
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	180	0			
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	180	0			
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	180	0			

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 JSY2208 Malmö bangård, planskild spårkorsning samt utbyggnaden av ERTMS.

Objektnummer: JSY2209, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Objektnummer: JSY2209, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2	GKI
3	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: c823b65e-3a58-4319-af4f-0c58ad745345

Objektnummer: JSY2209, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wiggins Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



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