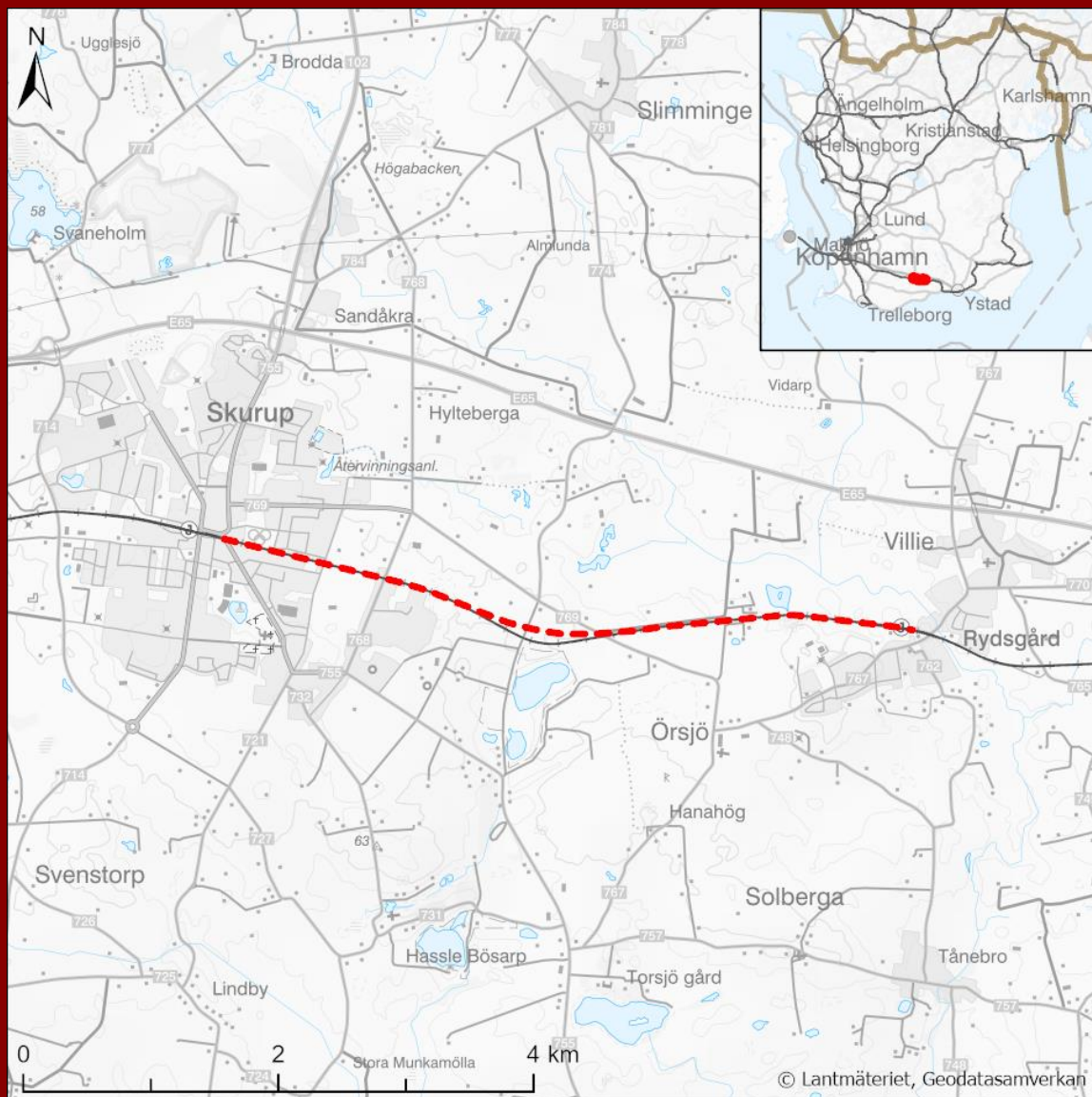


Samlad effektbedömning

Ystadbanan, Skurup-Rydsgård dubbelspår, JSY2216



Objektnummer: JSY2216, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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

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

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

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

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

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

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

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Skåne län och berör Skurup kommun.

Nuläge och brister

Ystadbanan sträcker sig mellan Malmö (Lockarp) och Simrishamn. Banan har en viktig funktion för personresor, framförallt för arbetspendling men även för fritidsresor och turism till/från Österlen, samt färjetrafiken till Polen och Bornholm. För tillgängligheten till Bornholm är kopplingen till Danmark och Köpenhamn särskilt viktig.

Beskrivning av åtgärden

Dubbelspårsutbyggnad mellan Skurup och Rydsgård, 5,3 km nytt spår bredvid befintligt enkelspår. Fem befintliga plankorsningar finns på sträckan varav fyra ska stängas och en ska byggas om till planskild korsning för gång- och cykeltrafik.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Dubbelspåriga avsnitt ger möjlighet för tågen att trafikera mer obehindrat med färre låsningar till varandra. Det ger en ökad kapacitet och robusthet samt möjlighet till effektivt trafikeringsupplägg.

Investeringskostnad

Kostnaden är 664 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	912 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,32
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 innebär ökad kapacitet vilket främst gynnar regional/lokal pendeltågstrafik, framförallt i relationen Ystad – Malmö. Åtgärden anses gynna både män och kvinnor. Den planskilda GC-korsningen innebär förhöjd säkerhet för dessa trafikanter. Stängda plankorsningar innebär positiva trafiksäkerhetseffekter samtidigt som bilister får längre väg att färdas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bedöms bidra till bättre kapacitet för järnvägstrafik och till att uppfylla klimatmålen. Slopade plankorsningar bidrar positivt till trafiksäkerheten

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden förutsätts samfinansieras till hälften av regional plan. Det har genomförts flera studier av den aktuella järnvägen, bl.a. ÅVS Ystad-Österlenbanan 2018.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Nytt dubbelspår förbättrar kapaciteten och minskar därmed förseningarna för persontåg	0 ktim/år	1383
Reskostnad	Stängning av fyra plankorsningar ger längre körsträcka för vägtrafiken		Försämring
Reskostnad persontåg	Påverkar ej Reskostnad persontåg	0 mnkr/år	0
Turintervall	Påverkar ej Turintervall	0 mnkr/år	0
Åktid	Nytt dubbelspår förbättrar kapaciteten och förkortar därmed åktiden för persontåg	-15 ktim/år	51

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Påverkar ej förseningstid	0 mnkr/år	0,0048
Transportkostnad	Stängning av fyra plankorsningar ger längre körsträcka för lastbilstrafiken.		Försämring
Transportkostnader	Nytt dubbelspår minskar fordonskostnaderna för godståg	0,10 mnkr/år	1,2
Transporttid	Påverkar ej Transporttid	0 mnkr/år	0,03

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökat resande leder till ökade kostnader	-0,30 mnkr/år	-6,5
Biljettintäkter	Ökade biljettintäkter pga ökat resande	14 mnkr/år	343
Fordonskostnader persontåg	Minskad restid leder till minskade fordonskostnader	-2,1 mnkr/år	12
Moms på biljettintäkter	Mer momsbetalningar pga ökat resande	-0,80 mnkr/år	-19
Omkostnader	Ökat resande leder till ökade omkostnader	-0,70 mnkr/år	-16

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Förbättrad trafiksäkerhet på grund av slopade plankorsningar		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket ger en trafiksäkerhetsvinst	0,10 mnkr/år	1,7

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Påverkar ej Ammoniak	0 ton/år	0
Avgaspartiklar	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp	0 ton/år	0,69
Buller	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskat buller	0,20 mnkr/år	5,1

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Kväveoxider	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp	0 ton/år	0,28
Slitagepartiklar	Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp	0 ton/år	12

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Nytt dubbelspår gör intrång i landskapet, men effekten bedöms som försumbar då utbyggnaden sker längs befintligt spår.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Dubbelspåret kan öka barriäreffekten och hindra djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Förbigångsspåren medför en minskad användning av motorbränsle, vilket ökar/minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" . Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-0,33
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-2,67
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ej beräknat
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ej beräknat
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-0,49
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	0,98

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,03
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-0,28

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0,90
---	------

* 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	10743	38
Reinvestering per år	114	0,36
Drift och underhåll per år	7,3	0,35

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*
Nytt dubbelspår förbättrar kapaciteten och minskar därmed förseningarna och åktiden för persontåg	1434 mnkr	< 2,07
Stängning av fyra plankorsningar ger längre körsträcka för vägtrafiken	<	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Nytt dubbelspår minskar fordonskostnaderna för godståg	1,3 mnkr	< 0,00
Stängning av fyra plankorsningar ger längre körsträcka för lastbilstrafiken.	<	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökat resande leder till ökade biljettintäkter samtidigt som det ökar banavgifter och omkostnader	313 mnkr	0,45

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket ger en trafiksäkerhetsvinst	1,7 mnkr	> 0,00
Förbättrad trafiksäkerhet på grund av slopade plankorsningar	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp och buller	18 mnkr	0,03
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Dubbelspårsutbyggnaden gör intrång i landskapet och kan öka barriäreffekten och hindra djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas. Effekten bedöms dock som försumbar då utbyggnaden sker längs befintligt spår.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena för "Personresor".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökat resande leder ökad moms på biljettintäkter samtidigt som överflyttningen från väg minskar skatteintäkterna för vägtrafik	-27 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-138 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	1603 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,3

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	593 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	68 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	>
Drift- och underhållskostnad, beräknad	31 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	>
Totala utgifter	691 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	912 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,32
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett positivt resultat och de beräknade nyttorna är betydligt större än investerings-, drift- och underhållskostnaderna. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam i alla känslighetskalkylerna då samtliga uppvisar positivt resultat. De ej beräknade effekterna ger en bättre trafiksäkerhet vid plankorsningarna men samtidigt blir det längre körsträcka för vägtrafiken.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bansek är ett lämpligt verktyg för åtgärden. Kapacitetscenter har tagit fram förseningstidsvinster med grund i förseningsstatistik, enligt rutin. Tidsvinsten fördelas på hela vägen till trafiklinjernas slutstationer, vilket här ger ovanligt stora vinster pga. att linjerna är långa.

Ej beräknade effekter:

Stängning av fyra plankorsningar medför längre körsträcka för vägtrafiken, samtidigt som trafiksäkerheten förbättras på grund av slopade plankorsningar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det finns vissa kopplingar till åtgärderna i Malmönoden (planskild spärkorsning, plattformsspår och dubbelspår Malmö C-Östervärn), två nya spår Hässleholm-Lund samt önskemål om utökad trafikering på Ystad- och Trelleborgsbanorna.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden innebär ökad kapacitet vilket främst gynnar regional/lokal pendeltågstrafik, framförallt i relationen Ystad – Malmö. Åtgärden anses gynna både män och kvinnor. Den planskilda GC-korsningen innebär förhöjd säkerhet för dessa trafikanter. Stängda plankorsningar innebär positiva trafiksäkerhetseffekter samtidigt som bilister får längre väg att färdas.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärden innebär ökad kapacitet på grund av att ett dubbelspår byggs vilket minskar risken för förseningar och störningar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Godstrafiken får en viss effekt gällande transporttid och transportkostnader. Effekten är dock så marginell på grund av att det endast är 1 godståg per dygn som trafikerar sträckan att den inte ger något större utslag i tabellen ovan, och kan ses som försumbar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden förändrar inte åtkomsten för funktionshindrade, men möjliggör ökad tillgänglighet för alla.

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.

Åtgärden innebär ökad trafiksäkerhet då ett dubbelspår minskar risken för olyckor. Vidare innebär de slopade plankorsningarna positiva bidrag till säkerheten.

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

Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket minskar de totala utsläppen.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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

Viss överflyttning från bil till tåg kan antas ske vilket skapar något mindre utsläpp av kväveoxid och slitagepartiklar. Effekten är dock så begränsad att den inte ger utslag i tabellen ovan, och kan ses som försumbar.

Buller och vibrationer

Inom åtgärden planeras för bulleråtgärder i form av bullerplank vilket kommer att minska antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden.

Landskap

Åtgärden bedöms inte påverka landskapet, då det nya spåret anläggs i anslutning till befintlig anläggning.

Vatten

Inga vattenskyddsområden finns i närheten av anläggningen av det nya spåret

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bedöms bidra till bättre kapacitet för järnvägstrafik och till att uppfylla klimatmålen. Slopade plankorsningar bidrar positivt till trafiksäkerheten

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>2,53
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,03
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,0013

Objektnummer: JSY2216, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Ystadbanan, Skurup-Rydsgård dubbelspår
Objekt-id	JSY2216
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Skurup
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Ystadbanan sträcker sig mellan Malmö (Lockarp) och Simrishamn. Banan har en viktig funktion för personresor, framförallt för arbetspendling men även för fritidsresor och turism till/från Österlen, samt färjetrafiken till Polen och Bornholm. För tillgängligheten till Bornholm är kopplingen till Danmark och Köpenhamn särskilt viktig.

Banan har ett högt kapacitetsutnyttjande med brist på mötesmöjligheter och är mycket störningskänslig, vilket gör det svårt att skapa effektiva och robusta trafikeringsupplägg. Ystadbanan trafikeras av persontrafik. Dagens halvtimmetrafik med enstaka insatståg utnyttjar banans kapacitet maximalt vilket leder till att även mindre störningar sprider sig snabbt i systemet. Dagens systemmötesbild med möten i Svedala, Rydsgård och Ystad har hållit i många år och det finns inget som tyder på att den kommer förändras då den är nära knuten till både hur trafiken går genom Citytunneln men även vidare ut på Österlen och de få mötesmöjligheter som finns där. Högt kapacitetsutnyttjande i maxperioden; 1 Pågatåg var 30 min i vardera riktningen. Banan har brister i lång restid, låg turtäthet, punktlighet samt brister i stationsmiljöerna. Klass TEN-CR. Starka ambitioner finns om utökad trafikering och minskade restider genom direktåg. Den tidtabellsplanerade godstrafiken på banan är för närvarande nedlagd. Dock kan ADHOC ansökningar förekomma.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JSY2216, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

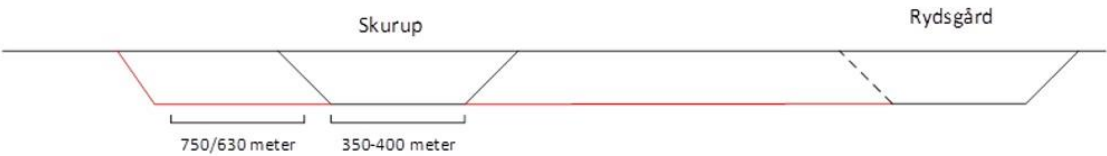
Banlängd	(Lockarp) -Ystad 55 km, Skurup-Rydsgård 5,3 km
Banstandard	Enkelspår, STH 160 km/h
Bantrafik	Trafikering för JA 2045: 86 lokaltåg och 1 godståg per vardagsdygn på sträckan Skurup-Rydsgård 2045.
Banflöde	Banflöde för JA 2045: 1,997 miljoner resenärer per år och 0,010 miljoner nettoton per år på sträckan Skurup-Rydsgård 2045.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Beskrivning av åtgärden

Dubbelspårsutbyggnad mellan Skurup och Rydsgård, 5,3 km nytt spår bredvid befintligt enkelspår. Fem befintliga plankorsningar finns på sträckan varav fyra ska stängas och en ska byggas om till plan-skild korsning för gång- och cykeltrafik.

Bulleråtgärder i Skurup och Rydsgård. Inlösen fastigheter. Arkeologi.



Schematisk skiss över det nya dubbelspåret

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Skurup-Rydsgård 5,3 km
Banstandard	Dubbelspår
Bantrafik	Trafikering för UA 2045: 86 lokaltåg och 1 gods-tåg per vardagsdygn på sträckan Skurup-Rydsgård 2045.
Banflöde	Banflöde för UA 2045: 2,060 miljoner resenärer per år och 0,010 miljoner nettoton per år på sträckan Skurup-Rydsgård 2045.

Syfte och viktigaste effekt

Dubbelspåriga avsnitt ger möjlighet för tågen att trafikera mer obehindrat med färre låsningar till varandra. Det ger en ökad kapacitet och robusthet samt möjlighet till effektivt trafikeringsupplägg.

Stegvis leder det till minskade restider och möjlighet att trafikera med fler tåg.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-03-27	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	664	199	664	199

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	593

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Minskade drift- och underhållskostnader på grund av slopade plankorsningar.	Förbättring
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Högre utnyttjande av anläggningen leder till högre underhållskostnader	-0,54
Underhållskostnad trafikberoende väg	Överflyttning från väg till järnväg leder till lägre underhållskostnader för väg	0,55
Underhållskostnad trafikoberoende	Utökad anläggningsmassa leder till högre underhållskostnad	-31

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Minskade reinvesteringskostnader på grund av slopade plankorsningar.	Förbättring
Reinvesteringskostnad	Utökad anläggningsmassa leder till högre reinvesteringskostnad	-32
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-36

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Planeringsläge

Samlad effektbedömning tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Åtgärden förutsätts samfinansieras till hälften av regional plan. Det har genomförts flera studier av den aktuella järnvägen, bl.a. ÅVS Ystad-Österlenbanan 2018.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-14

Namn	Tillväxttal
godstrafik på järnväg period t o m 2045	0,0097
persontrafik på järnväg period 2045-2065	0,01
godstrafik på järnväg period 2045-2065	0,0054
persontrafik på järnväg period t o m 2045	0,01

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
593 mnkr	99 mnkr	1603 mnkr	912 mnkr	1,32

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	830	99	1556	627	0,68
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	593	99	1624	932	1,35
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	593	98	1598	907	1,31
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	593	99	1619	928	1,34
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	593	99	1604	912	1,32
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	593	99	1603	911	1,32
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	593	99	1604	912	1,32
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	593	99	1610	918	1,33
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	593	99	1597	905	1,31

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: Det finns vissa kopplingar till åtgärderna i Malmönoden (planskild spårkorsning, plattformsspår och dubbelspår Malmö C-Östervärn), två nya spår Hässleholm-Lund samt önskemål om utökad trafikering på Ystad- och Trelleborgsbanorna.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1 Effektbedömning	Effektbedömning av åtgärden
Referens 2a	GKI
Referens 2b Indexomräkning	Lathund för indexomräkning av investeringskostnad
Referens 3a Bansek	SEK-importkälla
Referens 3b Bansek	SEK-importkälla
Referens 3c Bansek	SEK-importkälla
Referens 4 Arbets- PM Bansek	Arbets-PM för åtgärden
Referens 5 Indexomräkning signalkostnad	Lathund för indexomräkning av tillkommande signalkostnad
Referens 6	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 3dc8e168-3698-49a9-9e89-251f341d95d7

Objektnummer: JSY2216, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bårström Jack, PLSörsa
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning