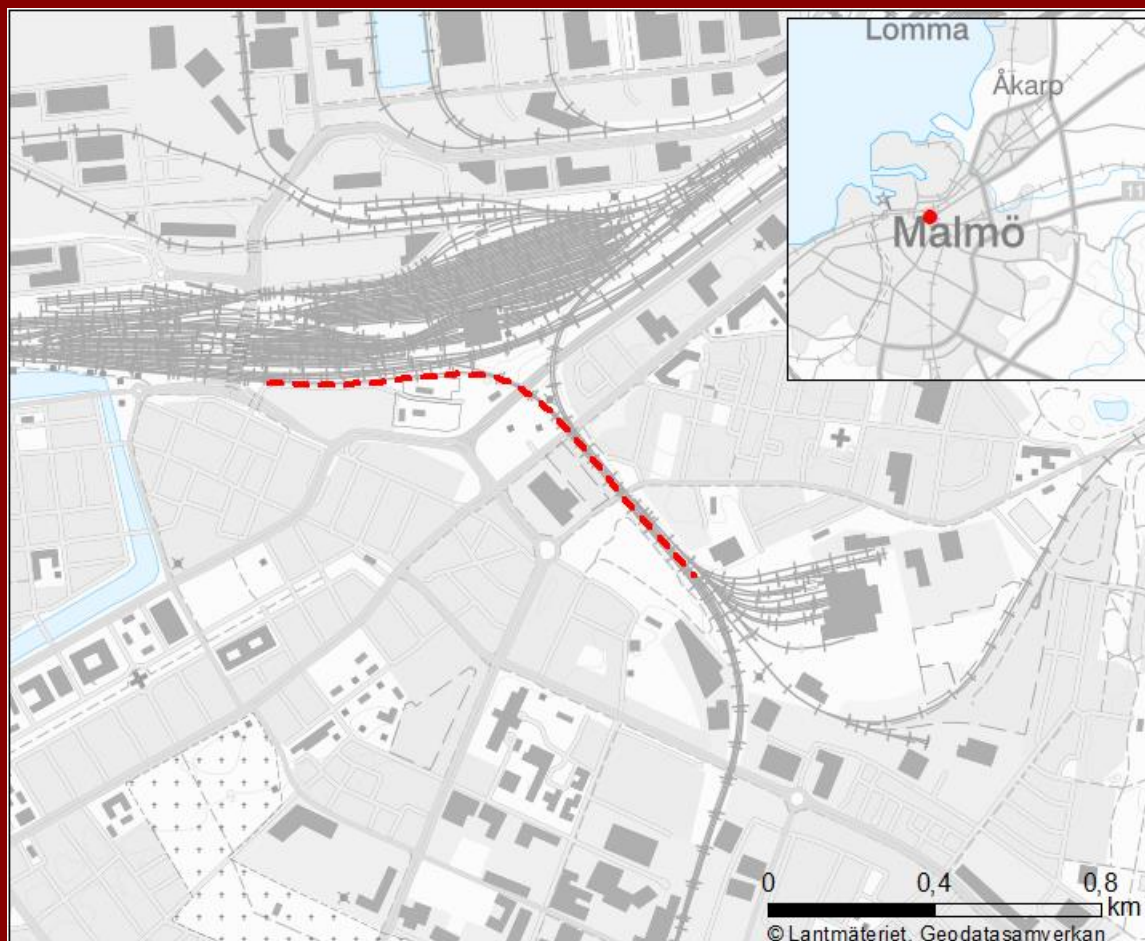


Samlad effektbedömning

Malmö C - Östervärn, dubbelspår, JSY2220



Objektnummer: JSY2220, 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 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

Sträckan Malmö C – Östervärn är från banhallen (Malmö C Övre) enkelspårig (bandel 901, spår 43), vilket redan idag skapar kapacitetsproblem och låsningar i anslutningen till Kontinentalbanan. Då Citytunneln saknar ledig kapacitet så behöver kommande persontrafikökningar mellan Malmö C och Öresundsförbindelsen, Trelleborgsbanan samt Ystadbanan ske via Kontinentalbanan. Dagens enkelspår samt utformningen av Östervärns station med endast ett plattformsspår innebär stora begränsningar vilka även har en systempåverkan.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär ca 500 meter nytt spår ungefärlig sträckning utmed befintligt enkelspår 43 mellan Frihamnsviadukten och Stockholmsvägen. Ny mellanplattform på Östervärn station mellan spår 43 och 44 (innebär flytt av spår 44) samt anpassning för samtidig infart. Åtgärderna omfattar även nya växlar samt innebär breddning alt. ny järnvägsbro över Södra Bulltoftavägen samt eventuellt anpassning av Södra Bulltoftavägen för bevarad hinderfri höjd under bro. Vissa bulleråtgärder ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad kapacitet på bandel 901 mellan Malmö C och Östervärns station inkl. ökad kapacitet på Östervärns station.

Investeringskostnad

Kostnaden är 219 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. Fler persontåg kan trafikera Kontinentalbanan och därmed avlasta Citytunneln vilket ger regional, internationell, nationell och regional nytta. Åtgärden är en förutsättning för utökad trafikering mot Köpenhamn, Trelleborg och Ystad.

Funktionsmål och hänsynsmål

Anläggningen blir mer robust och bidrar till färre förseningar och viss minskad transporttid för godstrafiken. Ökad turtäthet kan leda till överflyttning av bilresor till tågtrafik, vilket kan bidra till minskade utsläpp, förbättrad luftkvalitet och mer aktivt resande.

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 Hässleholm-Lund 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, fler plattformsspår, JSY2209 - Malmö C, ombyggnad spår 11 (trimningsåtgärd)

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid	Anslutningen till Östervärn station kommer närmare det nya bostadsområdet Nya Elstorp, vilket ger kortare gångavstånd för resenärer. Det kan också generera fler resenärer.		Förbättring
Restid	Kapaciteten i Citytunneln begränsar tågtrafiken mot Köpenhamn, Ystad och Trelleborg då kapacitetstaket är uppnått. Åtgärden möjliggör ökad kapacitet vilket minskar restiden och kan ge turtäthet via Kontinentalbanan utöver basprognosen mot Köpenhamn samt Ystad och Trelleborg, då man kan köra fler tåg på Kontinentalbanan.		Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärdens kapacitetsvinst leder till minskad restidsosäkerhet och förseningar. Risken för förseningar är större i en knutpunkt som Malmö med många anslutande banor och omfattande trafik. Ytterligare ett spår 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

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Minskade förseningar på grund av att persontågen inte behöver vänta på varandra vid enkelspåret Östervärn -Malmö C. Ett persontåg som tvingas vänta innan Östervärn station riskerar att hindra godstågen från att nå Malmö godsbangård i tid.		Förbättring
Transporttid	Viss minskad transporttid för godståg då dubbelspåret ger ökad flexibilitet, eftersom persontågens tågkanaler blir mindre låste än vid ett enkelspår.		Försumbart

Persontransportföretag

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

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	En utökad trafikering med järnväg innebär negativa trafiksäkerhetsnyttor på järnväg. Överflyttningen leder till minskad vägtrafik		Förbättring

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	vilket innebär positiva trafiksäkerhetsnyttor på väg. Sammanvägt en positiv trafiksäkerhetseffekt.		

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	En utökad trafikering med överflyttning från vägtrafik ger lägre utsläpp av luftföroreningar.		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 (Mpkm/prognosår)	Ej relevant
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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	1587	5,0
Reinvestering per år	17	0,05
Drift och underhåll per år	0,57	0,03

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 bidrar till kortare restid, minskade förseningar och bättre tillförlitlighet samt möjliggör ökad turtäthet av fjärr- och regionaltåg utöver basprognosen. Risken för förseningar är större i en knutpunkt som Malmö då förseningar lätt sprider sig ut på andra banor. Denna förseningsrisk är betydligt större än de förseningar som kan uppstå längs linjerna där turtätheten kan öka. Ombyggnaden av Östervärn station ger bättre anslutning till det nya bostadsområdet Nya Elstorp, med kortare gångavstånd som kan generera fler resenärer.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Minskade förseningar för godstågen när flexibiliteten för persontågen ökar.	>	

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
Negativa trafiksäkerhetseffekter för järnväg och positiva för vägtrafiken med överflyttning, sammanvägt marginellt positiva 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 luftföroreningar.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö:		
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt):		

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 skattekrone.	-47 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-47 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	199 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	37 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	236 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

Citytunneln saknar redan idag ledig kapacitet vilket innebär att all tillkommande trafik mot Danmark, Ystad och Trelleborg behöver trafikera Kontinentalbanan. Kapaciteten på Kontinentalbanan begränsas av ett enkelspår mellan Malmö C och Östervärn samt att endast ett plattformsspår finns på Östervärns station. Åtgärden möjliggör ökad turtäthet vilket även har en stor positiv påverkan ur ett systemperspektiv. Totalt sett bedöms de ej prissatta effekterna som tydligt positiva. 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 och förbättrad punktlighet.

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. Tillsammans med Planskild spårkorsning (JSY2208 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 som med denna åtgärd inte har några kapacitetsproblem och kan hantera flyttade fjärrtåg.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

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

Ej beräknade effekter:

Åtgärden möjliggör ökad turtäthet utöver basprognosen och bidrar till minskade förseningar och bättre tillförlitlighet samt positiva effekter för trafiksäkerhet, hälsa och klimat. De sammanlagda positiva effekterna bedöms väga upp för ökade drift- och underhållskostnader.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden samverkar med JSY2209 Malmö C, fler plattformsspår och JSY2208 Malmö bangård, planskild spårkorsning samt utbyggnaden av ERTMS.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

3 Fördelningsanalys

Åtgärden bedöms gynna båda könen lika mycket, främst i åldrarna 25-65 år. Fler persontåg kan trafikera Kontinentalbanan och därmed avlasta Citytunneln vilket ger regional, internationell, nationell och regional nytta. Åtgärden är en förutsättning för utökad trafikering mot Köpenhamn, Trelleborg och Ystad.

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

Minskade förseningar och viss minskad transporttid för godstrafiken.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte påverka tillgängligheten.

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

Åtgärden bedöms inte påverka barns möjlighet att använda 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 järnväg innebär negativa trafiksäkerhetsnyttor på järnväg. Överflyttningen leder till minskad vägtrafik vilket innebär positiva trafiksäkerhetsnyttor på väg. Sammanvägt en positiv trafiksäkerhetseffekt.

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

Möjligheten till ökad turtäthet kan leda till överflyttning av bilresor till tågtrafik, 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

Möjligheten till ökad turtäthet kan leda till överflyttning av bilresor till tågtrafik, vilket kan bidra till förbättrad luftkvalitet och mer aktivt resande.

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 sker på befintlig järnvägsfastighet.

Vatten

Underlag saknas

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Åtgärden sker på befintlig järnvägsfastighet.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Anläggningen blir mer robust och bidrar till färre förseningar och viss minskad transporttid för godstrafiken. Ökad turtäthet kan leda till överflyttning av bilresor till tågtrafik, vilket kan bidra till minskade utsläpp, förbättrad luftkvalitet och mer aktivt resande.

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: JSY2220, 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 C - Östervärn, dubbelspår
Objekt-id	JSY2220
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

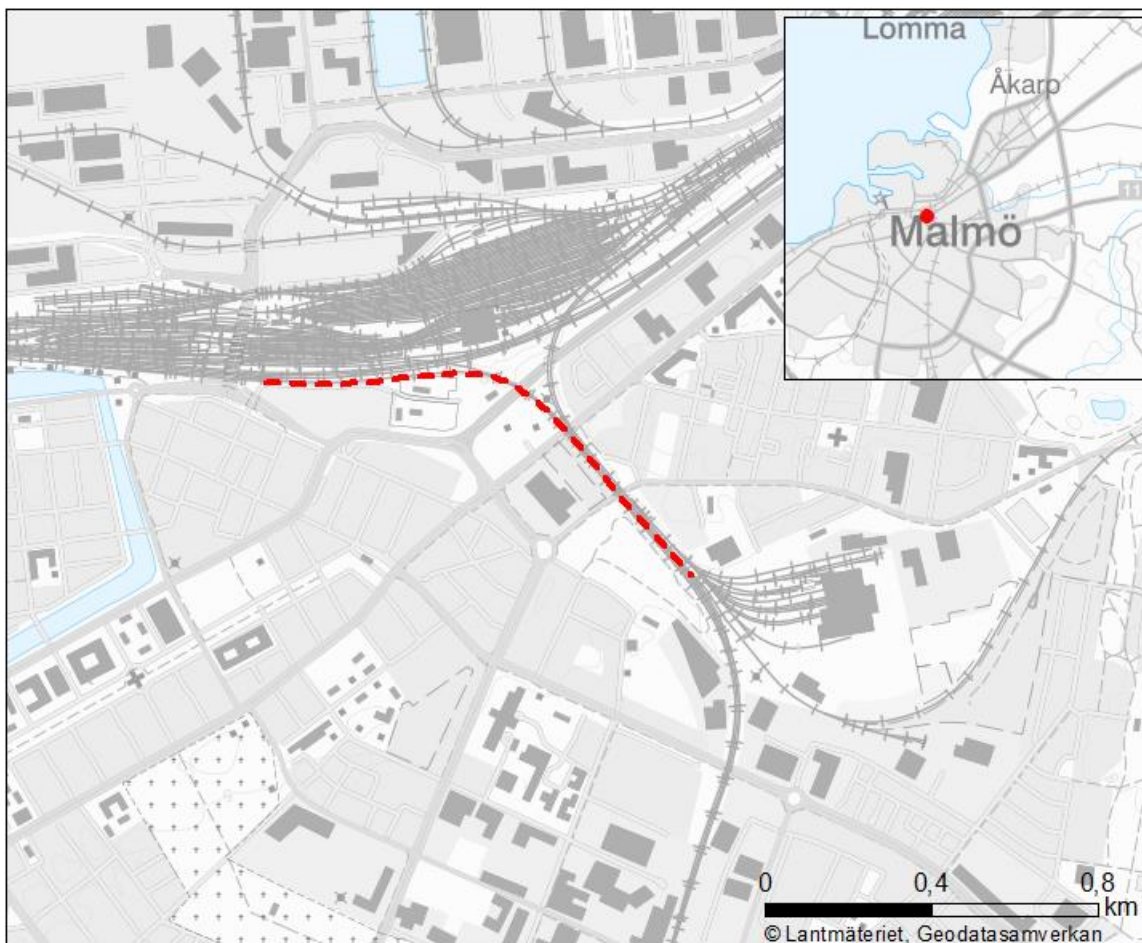
Sträckan Malmö C – Östervärn är från banhallen (Malmö C Övre) enkelspårig (bandel 901, spår 43), vilket redan idag skapar kapacitetsproblem och låsningar i anslutningen till Kontinentalbanan. Då Citytunneln saknar ledig kapacitet så behöver kommande persontrafikökningar mellan Malmö C och Öresundsförbindelsen, Trelleborgsbanan samt Ystadbanan ske via Kontinentalbanan. Dagens enkelspår samt utformningen av Östervärns station med endast ett plattformsspår innebär stora begränsningar vilka även har en systempåverkan.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Malmö C - Östervärn 1,5 km (spår 43)
Banstandard	Enkelspår, STH 70-80
Bantrafik	100 persontåg mellan Malmö Central och Östervärn och 658 persontåg mellan Arlöv och Malmö central per dygn för prognosåret 2045.
Banflöde	0,39 miljoner resenärer mellan Malmö Central och Östervärn och 13,384 miljoner resenärer per år mellan Arlöv och Malmö för prognosåret 2045.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär ca 500 meter nytt spår ungefärlig sträckning utmed befintligt enkelspår 43 mellan Frihamnsviadukten och Stockholmsvägen. Ny mellanplattform på Östervärn station mellan spår 43 och 44 (innebär flytt av spår 44) samt anpassning för samtidig infart. Åtgärderna omfattar även nya växlar samt innebär breddning alt. ny järnvägsbro över Södra Bulltoftavägen samt eventuellt anpassning av Södra Bulltoftavägen för bevarad hinderfri höjd under bro. Vissa bulleråtgärder ingår.



Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Malmö C - Östervärn 1,5 km
Banstandard	Dubbelspår, STH 60-80 (avser det tillkommande spåret)
Bantrafik	Trafikering i UA 2045: 100 persontåg/dygn Malmö C övre - Östervärn enligt prognos samt möjlighet att hantera persontåg som inte får plats i Citytunneln. Mellan Arlöv och Malmö 658 per- sontåg
Banflöde	Banflöde i UA 2045: 0,39 miljoner resenärer/år (exkl eventuell överflyttning från Citytunneln). Mellan Arlöv och Malmö 13,384 miljoner resenä- rer per år.

Syfte och viktigaste effekt

Ökad kapacitet på bandel 901 mellan Malmö C och Östervärns station inkl. ökad kapacitet på Östervärns station.

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)	219	66	219	66

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	199

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Utökad anläggningsmassa ger ökade kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Utökad anläggningsmassa ger ökade kostnader för reinvesteringar.	Försämring
Reinvesteringskostnad	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden	-37

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 Hässleholm-Lund 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, fler plattformsspår, JSY2209 - Malmö C, ombyggnad spår 11 (trimningsåtgärd)

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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
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
199 mnkr	37 mnkr	mnkr	mnkr	

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	278	37			
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	199				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	199				
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	199	37			
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	199	37			
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	199	37			
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	199	37			
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	199	37			
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	199	37			

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 JSY2209 Malmö C, fler plattformsspår och JSY2208 Malmö bangård, planskild spårkorsning samt utbyggnaden av ERTMS.

Objektnummer: JSY2220, 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
Referens 1 Arbets-PM	Arbets-PM med ej beräknade effekter
Referens 2 Kostnadsunderlag	GKI
Referens 3 Indexomräkning signal	Indexomräkning signal
Referens 4 Klimatkalkyl	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: fc234e53-4d18-4cdf-829d-1dad0d7b511b

Objektnummer: JSY2220, 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