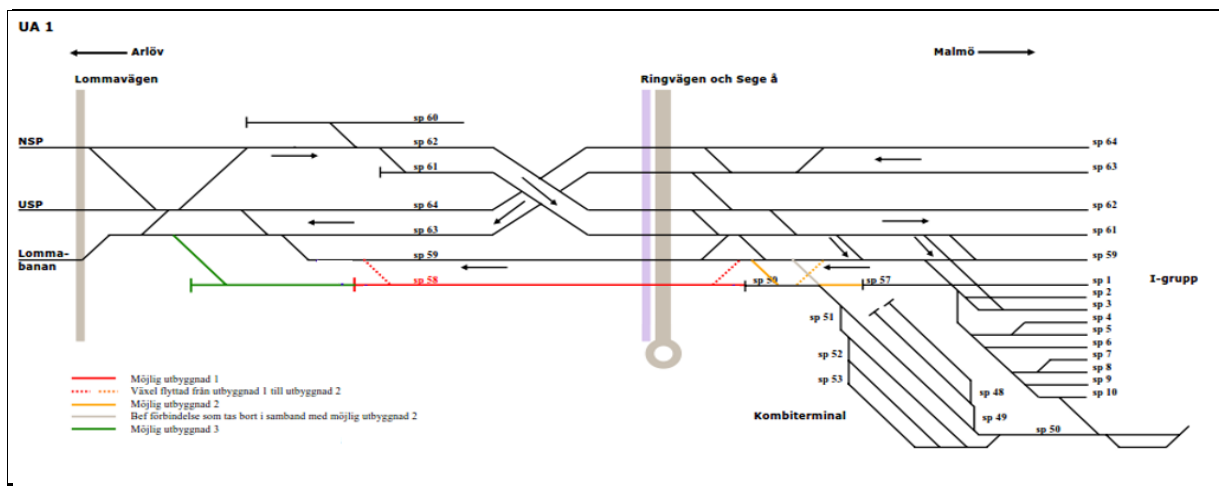


Malmö Godsbangård, utbyggnad av spår 58, JSY1812



1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Malmö godsbangård är inte enbart en godsbangård med traditionell verksamhet, dvs. rangering. På och runt godsbangården ligger andra verksamheter som direkt påverkar förutsättningar för verksamheten. Kapacitetsutnyttjandet under vissa tider på dygnet och veckan är högt vilket medför begränsningar i produktionen.

Tågtrafiken på Södra Stambanan har de senaste åren ökat vilket innebär problem i befintligt järnvägsnät, exempelvis vid anslutningen till kombiterminalen i Arlöv. I nuläget måste kombitågen antingen invänta tidsluckor på Södra Stambanan (spår 59) eller på rangerbangårdens infartsgrupp och rangeranläggning för att genomföra de lokbyten och rikttningsbyten som krävs vid ankomst och avgång. Med tanke på den täta trafiken på Södra Stambanan och den intensiva rangerverksamheten uppstår det ofta förseningar i kombitrafiken. Det uppstår även arbetsmiljöproblem till följd av den intensiva trafiken i kombination med lok- och rikttningsbytena.

Åtgärdens syfte: Åtgärdens syfte är att skapa förutsättningar för en effektivare trafikering för godståg i bangårdens norra del där godsbangården och kontinentalbanan ansluter till Södra stambanan via spår 59. Den samlade effektbedömningen tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 127,1 mnkr i prisnivå 2015-06.

Byggnation av ett nytt utdragsspår, spår 58, i norra delen av Malmö godsbangård.




Åtgärden kan delas in i tre etapper, Utredningsalternativet i denna SEB omfattar dock samtliga tre etapper:

- Röd: Spår 58, cirka 830 spår meter
- Grön: Anslutning till Lommabanan, cirka 200 spår meter
- Gul: Anslutning till Malmö godsbangård, cirka 100 spår meter

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

| Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr | + | Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen | + | Övriga effekter som ej värderats i kalkylen | => | Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet |
|---------------------------------------|---|-------------------------------------------|---|---------------------------------------------|----|----------------------------------------|
| 104 | | Försumbart | | Positivt | | Lönsam |

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

| Effekter som har värderats i kalkylen | | | | |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| | Exempel på effekter år 2040 | Nuvärde (mnkr) | Diagram | |
| Resenärer | Ingen effekt | 0 | | |
| Godstransporter | Tidsvinster: -8 mnkr/år | 317 |  | |
| Persontransp.företag | Ingen effekt | 0 | | |
| Trafiksäkerhet | Ingen effekt | 0 | | |
| Klimat | Ingen effekt | 0 | | |
| Hälsa | Ingen effekt | 0 | | |
| Landskap | Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnad: 0,5 mnkr/år | -39 |  | |
| SamEk Inv. | Annuitetskostnad: 7 mnkr/år | -174 |  | |
| Nettonuvärde | | 104 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK-i= | 0,60 | Informationsvärde NNK = | MELLAN NNK-i _{KA} *= ##### NNK-idu= 0,49 | |
| Effekter som inte har värderats i kalkylen | | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | | Bedömning | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning och bedömning |
| Miljö | Klimat | Positivt | Försumbart | Överflyttning av transporter från väg till järnväg |
| | Hälsa | Försumbart | | Utbyggnad längs befintliga spår |
| | Landskap | Försumbart | | Utbyggnad längs befintliga spår |
| Övrigt | Resenärer | Försumbart | Positivt | Ingen effekt |
| | Godstransporter | Positivt | | Minskat kapacitetsutnyttjande på infartsgruppen |
| | Persontransportföretag | Försumbart | | Ingen effekt |
| | Trafiksäkerhet | Försumbart | | Ingen effekt |
| | Övrigt | Försumbart | | Ingen effekt |
| Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde | | Positivt | | Minskat kapacitetsutnyttjande på infartsgruppen |

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| För- delnings- aspekt | Kön: restid, res- kostn, restidsos äkerhet | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ ntern- nationellt | Län | Kommun | Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda | Närings- gren | Trafikslag | Ålders- grupp | Åtgärds- specifik för- delnings aspekt |
|---------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------|----------|-----------------------------------------------|----------------------------|---------------|---------------|----------------------------------------|
| Störst nytta/ fördel | Ej relevant | Internatione llt | Skåne | Malmö | Godstransp orter | Färdiga industriprod ukter | Gods- järnväg | Ej relevant | Ej relevant |
| (störst) negativ nytta/ nackdel | Ej relevant | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Ej relevant | Ej relevant |

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

| | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Bidrag till FUNKTIONSMÅLET | Medborgarnas resor | Tillförlitlighet | <i>Inget bidrag.</i> |
| | | Tryggt & bekvämt | <i>Inget bidrag.</i> |
| | Näringslivets transporter | Tillförlitlighet | <i>Positivt bidrag</i> |
| | | Nöjdhet & kvalitet | <i>Positivt bidrag</i> |
| | Tillgänglighet regionalt/ länder | Pendling | <i>Inget bidrag.</i> |
| | | Tillgänglighet storstad | <i>Inget bidrag.</i> |
| | | Interregionalt | <i>Inget bidrag.</i> |
| | Jämställdhet | Jämställdhet transport | <i>Inget bidrag.</i> |
| | | Lika möjlighet | <i>Inget bidrag.</i> |
| | Funktionshindre | Kollektivtrafikenätet | <i>Inget bidrag.</i> |
| | Barn och unga | Skolväg | <i>Inget bidrag.</i> |
| | Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | <i>Inget bidrag.</i> |
| | | Kollektivtrafik, andel | <i>Inget bidrag.</i> |
| | Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik |
| Energi per fordonskilometer | | | <i>Inget bidrag.</i> |
| Energi bygg, drift, underhåll | | | <i>Negativt bidrag</i> |
| Hälsa | | Människors hälsa | <i>Inget bidrag</i> |
| | | Befolkning | <i>Inget bidrag</i> |
| | | Luft | <i>Inget bidrag</i> |
| | | Vatten | <i>Inget bidrag</i> |
| | | Mark | <i>Inget bidrag</i> |
| | | Materiella tillgångar | <i>Bedöms inte fn</i> |
| Landskap | | Landskap | <i>Negativt</i> |
| | | Biologisk mångfald, växtliv, djurliv | <i>Inget bidrag</i> |
| | | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | <i>Inget bidrag</i> |
| Trafiksäkerhet | | Döda & svårt skadade | <i>Inget bidrag.</i> |

Målkonflikter

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar transporter med relativt mindre miljöpåverkan. Åtgärden har inte någon påverkan på social hållbarhet.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

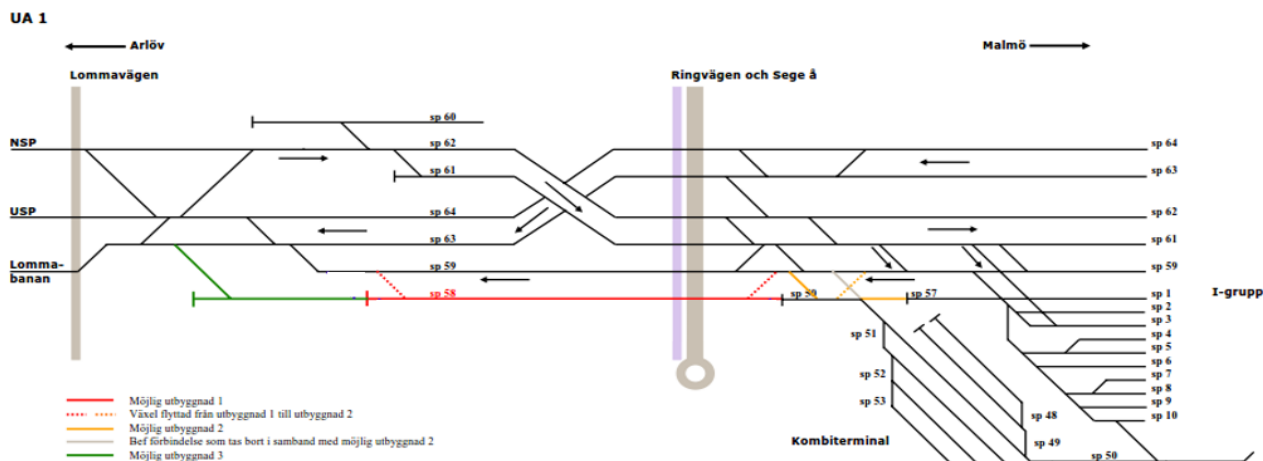
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

| | | |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Åtgärdsnamn | Malmö Godsbangård, utbyggnad av spår 58 | |
| Ärendenummer | TRV 2016/59617 | |
| Objekt-id | JSY1812 | |
| Sammanhang | Genom åren har dåvarande Banverket och nuvarande Trafikverket utrett nyttan av spår 58 ett flertal gånger i olika utredningar både internt och tillsammans med externa parter. | |
| Län | Skåne | |
| Koordinater startpunkt | 377420 | 6165956 |
| Koordinater målpunkt | 375208 | 6164586 |

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen | Åtgärdsvalsstudie |
| Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras | Rapport ÅVS Malmö bangård, 2015-09-30. |
| Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning | Ej relevant |
| Betydande miljöpåverkan? | Ej prövat |
| Är MKB gjord? | Nej |
| Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds? | Okänt |
| Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet? | Okänt |
| Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet? | Okänt |

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Principskiss av föreslagen åtgärd

Åtgärden kan delas in i tre etapper, Utredningsalternativet i denna SEB omfattar dock samtliga tre etapper:

- Röd: Spår 58, cirka 830 spår meter
- Grön: Anslutning till Lommabanan, cirka 200 spår meter
- Gul: Anslutning till Malmö godsbangård, cirka 100 spår meter

1.3 Nuläge och brister

Malmö godsbangård är inte enbart en godsbangård med traditionell verksamhet, dvs. rangering. På och runt godsbangården ligger andra verksamheter som direkt påverkar förutsättningar för verksamheten. Kapacitetsutnyttjandet under vissa tider på dygnet och veckan är högt vilket medför begräsningar i produktionen.

Tågtrafiken på Södra Stambanan har de senaste åren ökat vilket innebär problem i befintligt järnvägsnät, exempelvis vid anslutningen till kombiterminalen i Arlöv. I nuläget måste kombitågen antingen invänta tidsluckor på Södra Stambanan (spår 59) eller på rangerbangårdens infartsgrupp och rangeranläggning för att genomföra de lokbyten och riktningsbyten som krävs vid ankomst och avgång. Med tanke på den täta trafiken på Södra Stambanan och den intensiva rangerverksamheten uppstår det ofta förseningar i kombitrafiken. Det uppstår även arbetsmiljöproblem till följd av den intensiva trafiken i kombination med lok- och riktningsbytena.

| | |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder | <i>Ej relevant</i> |
| Lokalisering av service och handel | <i>Ej relevant</i> |
| Distansarbete | <i>Ej relevant</i> |
| Resvanor och/eller godsflöden | <p><i>Nedanstående verksamheter är några av de större på Malmö godsbangård</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafik till och från Copenhagen Malmö port. - Kombitrafik, både till nuvarande kombiterminal men även till den nya terminalen i hamnen. - Genomgående godståg för förarbyte eller av- och påkoppling av vagnar. - Verkstad för både gods- och persontrafik. - Hantering av Posttåg med hög prioritering. - Växling på spår 59. <p><i>Ovanstående verksamheter ska ske samtidigt med rangering och tågbildning. Då Malmögodsbangård är en säckbangård innebär det ett ökat antal korsande rörelser vid avgång och ankomst.</i></p> <p><i>Kapacitetsutnyttjandet under vissa tider på dygnet och veckan är högt vilket medför begränsningar i produktionen. I dagsläget anses CMP och dess närområde vara i balans.</i></p> |
| Färdmedelsfördelning persontrafik | <i>Ej relevant</i> |
| Färdmedelsfördelning godstrafik | <i>Ej relevant</i> |

| | |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Banlängd: | <i>Ej relevant</i> |
| Banstandard: | <i>Ej relevant</i> |
| Bantrafik: | <i>404 persontåg och 112 godståg per dygn trafikerar driftplats Malmö godsbangård enligt T15.</i> |
| Banflöde: | <i>Kunskapsunderlag saknas</i> |

1.4 Fyrstegsanalys

Dagens anslutning i Arlöv mellan Malmö godsbangård och Södra stambanan/Godsstråket genom Skåne (Lommabanan) har hittills fungerat med steg 1 och steg 2 åtgärder. Konflikten mellan godståg och persontåg vid anslutningen i Arlöv växer allteftersom godstågen blir fler i och genom Malmö. För att motverka konflikten och uppnå åtgärdens syfte krävs steg 3 åtgärder.

1.5 Syfte

Den samlade effektbedömningen tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.

Åtgärdens syfte är att skapa förutsättningar för en effektivare trafikering för godståg i bangårdens norra del där godsbangården och kontinentalbanan ansluter till Södra stambanan via spår 59.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Byggnation av ett nytt utdragsspår, spår 58, i norra delen av Malmö godsbangård.

Åtgärden kan delas in i tre etapper, Utredningsalternativet i denna SEB omfattar dock samtliga tre etapper:

- *Röd: Spår 58, cirka 830 spår meter*
- *Grön: Anslutning till Lommabanan, cirka 200 spårmeter*
- *Gul: Anslutning till Malmö godsbangård, cirka 100 spårmeter*

| | |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår? | <i>Ej relevant</i> |
| Vilka steg 3-åtgärder ingår? | <p><i>Röd etapp: Sp 58 byggs med växelanslutningar i bägge ändarna med bro över Segeå. Etappen innebär att 830 m långa tåg kan hanteras i både nordlig- och sydligriktning med full signalering.</i></p> <p><i>Grön etapp: Skapar en möjlighet för de godståg som trafikerar godsstråket genom Skåne att ankomma eller avgå på sp 58 på tågväg. Etappen blir även en ventil för godstågen när persontrafiken börjar trafikera Lommabanan. Avgående fordon från Malmö kommer att trafikera sp 59 på nordgång.</i></p> <p><i>Gul etapp: Etappen möjliggör att växla vagnar mellan sp 58 och Malmö godsbangård samtidigt som trafikering kan ske på sp 59.</i></p> |
| Vilka steg 4-åtgärder ingår? | <i>Ej relevant</i> |

| | |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Banlängd: | <p>Åtgärden kan delas in i tre etapper, Utredningsalternativet i denna SEB omfattar dock samtliga tre etapper:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Röd: Spår 58, cirka 830 spår meter • Grön: Anslutning till Lommabanan, cirka 200 spår meter • Gul: Anslutning till Malmö godsbangård, cirka 100 spår meter |
| Banstandard: | <p>Röd etapp: Sp 58 byggs med växelanslutningar i bägge ändarna med bro över Segeå. Etappen innebär att 830 m långa tåg kan hanteras i både nordlig- och sydligriktning med full signalering.</p> <p>Grön etapp: Skapar en möjlighet för de godståg som trafikerar godsstråket genom Skåne att ankomma eller avgå på sp 58 på tågväg. Etappen blir även en ventil för godstågen när persontrafiken börjar trafikera Lommabanan. Avgående fordon från Malmö kommer att trafikera sp 59 på nordgång.</p> <p>Gul etapp: Etappen möjliggör att växla vagnar mellan sp 58 och Malmö godsbangård samtidigt som trafikering kan ske på sp 59.</p> |
| Bantrafik: | 156 godståg per dygn kommer att trafikera driftplats Malmö godsbangård enligt Basprognos 2040. |
| Banflöde: | 19,4 miljoner nettoton per år passerar, ankommer eller avgår Malmö godsbangård år 2040 enligt trafikverkets basprognos. |

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

| | Namn på kostnadskalkyl | Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr) | Datum för upprättad kostnadskalkyl | Prisnivå | Beräkningsmetod |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|----------|-----------------|
| Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad | JSY1812, Malmögodsbangård utbyggnad av spår 58, GKI 160621 | 129 | 2016-06-21 | 2016-01 | GKI |

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

| | Eventuell uppdelning på finans eller finansiär | Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr) | Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr) | Prisnivå | Beräkningsmetod |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------|--------------------------------------------------------|
| Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad | Kandidat till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 | 127,1 | 127 | 2015-06 | Prisnivåomräkning (infrastrukturindex för bana) av GKI |

1.8 Planeringsläge

Genom åren har dåvarande Banverket och nuvarande Trafikverket utrett nyttan av spår 58 ett flertal gånger i olika utredningar både internt och tillsammans med externa parter.

Nedanstående utredningar är de senaste årens arbeten som Trafikverket har genomfört enskilt eller tillsammans med externa parter.

- *Rapport ÅVS Malmö bangård.*
- *Idéstudie och funktionsutredning, Malmö kombiterminal. Inkl. Arlöv utdragsspår och kombiterminal.*
- *Malmö godsbangård – Pepparholmen, trafikering med 835 långa tåg.*
- *Trafikala förutsättningar för Malmö CT kombiterminalen*
- *Infrastrukturutredning 2015-2030, utmaningar och åtgärder för att möta ökande godstransportvolymerna via Malmö och nytt logistikcentrum Norra hamnen.*

1.9 Relation till andra åtgärder

Fyrspårutbyggnad mellan Lund och Malmö innebär att trafikeringen mellan Lund och Malmö kommer att öka. Det kommer vara än viktigare att hålla tidtabellen och de tidsluckor som erbjuds för bl.a. växling till kombiterminalen och trafik till hamnen.

Åtgärden ökar möjligheten att trafikera Malmö Godsbangård med långa godståg, men det är inte åtgärdens primära syfte. Nyttobräkningen förutsätter inte en ökad trafikering med långa godståg.

1.10 Övrigt

Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

| | | |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Prognos persontrafik - huvudanalys | <i>Ej relevant</i> | |
| Avvikelse från prognos persontrafik | <i>Ej relevant</i> | |
| Prognosverktyg - persontrafik | <i>Ej relevant</i> | |
| Prognos godstrafik - huvudanalys | Gods2040_160401 | |
| Avvikelse från prognos godstrafik | Se "2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalyresultatet" | |
| Prognosverktyg - godstrafik | Samgods 1.1 | |
| Befolkningsscenario | Se gods- och personprognos | |
| Ekonomiskt scenario | Se gods- och personprognos | |
| Näringslivsscenario | Se gods- och personprognos | |
| Övrig scenarionformation | Se gods- och personprognos | |
| Trafikering - kollektivtrafik | <i>Ej relevant</i> | |
| Trafikering - gods | Gods2040_160401 | |
| Infrastrukturnät | Se gods- och personprognos | |
| ASEK-version | ASEK 6.0 | |
| Avvikelse från ASEK | Nej | |
| Prisnivå för kalkylvärden | 2014-medel | |
| Kalkylränta % | 3,5% | |
| Prognosår 1 | 2040 | |
| Diskonteringsår | 2020 | |
| Öppningsår | 2020 | |
| Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik) | 2 | |
| Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år | 60 | |
| Kalkylperiod från startår för effekter | 60 | |
| Kalkylverktyg - samhällsekonomi | Kalkyldatum | Excel 2016-10-18 |

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Aktuell åtgärd bedöms komma att förändra trafikeringen på detaljerad nivå för specifika relationer inom driftplatsen Malmö godsbangård. Effekterna utgörs således av tidsvinster på relationer inom en nod varför basprognosen har bedömts svår att använda som underlag rakt av.

Trafikmängderna har därför tagits fram i samråd med Trafikverket och berörda godstransportörer, se bilaga Arbets-PM Malmö godsbangård för tillvägagångssätt i detalj. Trafikmängderna har sedan stämts av mot gällande basprognos.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

| Trafikökning [%] | | | | |
|-----------------------|---------------|------------|-------------------|-----------|
| Tidsperiod | Huvudscenario | | Referensscenario: | |
| | t o m 2040 | efter 2040 | Ej angett | Ej angett |
| Godstrafik på järnväg | 2,02% | 1,36% | Ej angett | Ej angett |

Kommentar till tabell 2.2:

Tillväxttal för perioden 2020-2040 beräknas utifrån basprognosens volymer för tåg med start- eller målpunkt Malmö godsbangård. För tillvägagångssätt i detalj se bilaga SEK Malmö godsbangård 161018.

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

| Analysnivå | Huvudanalys | | | | Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad | | | |
|----------------------------------------------------------|-----------------------|------------|-----------------------|------------|----------------------------------------------------|------------|-----------------------|------------|
| | Utrednings-alternativ | | Jämförelse-alternativ | | Utrednings-alternativ | | Jämförelse-alternativ | |
| Kalkylmetod åtgärds kostnad | GKI | | Ej relevant | | Ej relevant | | Ej relevant | |
| Basår för penningvärde | 2015-06 | 2014-medel | Ej relevant | 2014-medel | 2015-06 | 2014-medel | Ej relevant | 2014-medel |
| Nominell åtgärds kostnad | 127 | | Ej relevant | | 0 | | 0 | |
| Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor | | 174 | | 0 | | 0 | | 0 |

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

| | Kalkylmetod för åtgärdskostnad | Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr) | Nettonuvärde* (mnkr) | NNK-i** | NNK-idu*** |
|-------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------|---------|------------|
| Huvudanalys | GKI | 174 | 104 | 0,60 | 0,49 |

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nytteeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen.

Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

| Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------|------------------------------------|----------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Berörd/ påverkad av effekt | Effektbenämning och kortfattad beskrivning | | Ex på årlig effekt för prognosår 1 | | Nuvärde detaljerat (mnkr) | Nuvärde översiktligt (mnkr) | Beräk-nat med verktyg |
| | | | 2040 | | | | |
| | <i>Transporttid, gods</i> | <i>Tidsvinst</i> | -8,02 | <i>mnkr/år</i> | 199 | | <i>Excel</i> |

| | | | | | | | | |
|--------------------|------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----|-----|----------------------------------|
| TRAFIKANT EFFEKTER | GODSTRANSPORTER | Tågdriftskostnader, gods | <i>På grund av minskad transporttid</i> | -4,75 | mnkr/år | 118 | 317 | Excel |
| | | Banavgifter, gods | <i>Ej angett</i> | | | | | Excel |
| | | Förseningstid, godstrafik | <i>Ej angett</i> | | | | | Excel |
| | | Reskostnad - lastbil | <i>Ej angett</i> | | | | | Plankorsningsmodellen 2015-04-01 |
| | PERSONTRANSPORTFÖRETAG | Tågdriftskostnader, persontrafik | <i>Ej angett</i> | | | | 0 | Excel |
| | | Banavgifter persontrafik | <i>Ej angett</i> | | | | | Excel |
| | | Omkostnader | <i>Ej angett</i> | | | | | Excel |
| | | Overheadkostnader | <i>Ej angett</i> | | | | | Excel |
| | | Biljettintäkter | <i>Ej angett</i> | | | | | Excel |
| | | Moms på biljettintäkter | <i>Ej angett</i> | | | | | Excel |
| | TRAFIKSÄKERHET (TS) | Trafiksäkerhet-t-totalt | <i>Total olyckskostnad. Innehåller effekter av Plankorsningar (förändring av olyckor till följd av specifika åtgärder i korsning väg-järnväg), Externa effekter, tågtrafik (förändring av olyckor vid plankorsningar längs linjen samt övriga olyckor) och Externa effekter, övrig trafik (förändring av olyckor på väg).</i> | - | - | | 0 | Excel |
| | | KLIMAT | CO2-ekvivalenter | <i>Effekten år 2030 i kton avser koldioxid från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Den monetära effekten avser koldioxid plus NOx, VOC, SO2 och partiklar från Externa effekter, övrig trafik och Växling med diesellok. Koldioxid står för huvuddelen av utsläppen.</i> | | | | 0 |

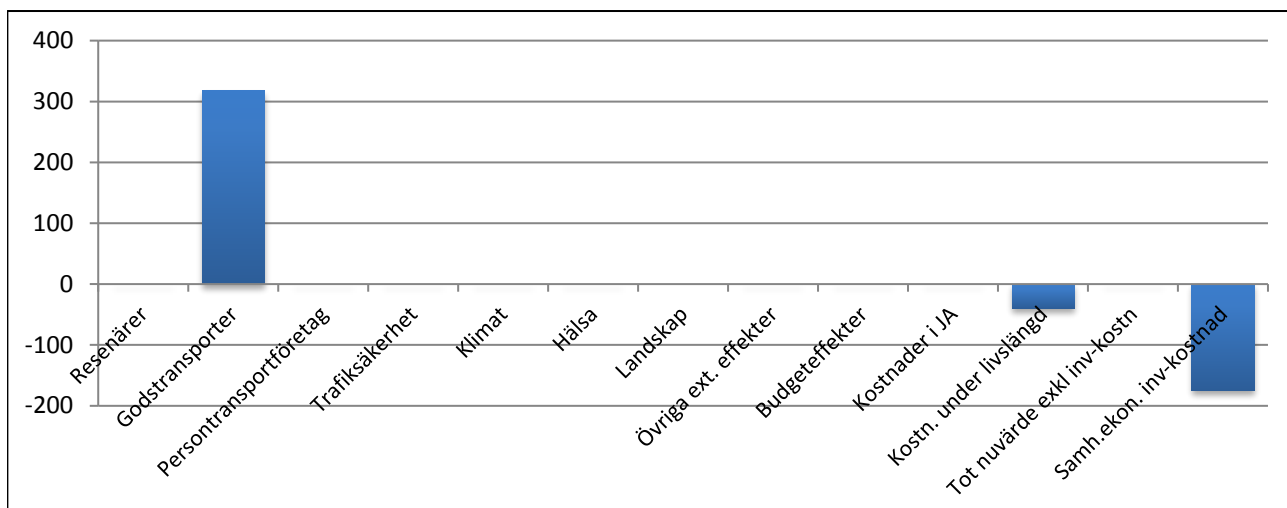
| | | | | | | | | |
|------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------|---------|---|-------|
| EXTERNNA EFFEKTER | HÅLSA (exkl trafiksäkerhet) | Luft | Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar från Externa effekter, övrig trafik samt Växling med diesellok. Den monetära effekten ingår i CO2-ekvivalenter ovan. | | | | 0 | Excel |
| | | Luft - NOX | Kväveoxider | | | | | Excel |
| | | Luft - VOC | Kolväten | | | | | Excel |
| | | Luft - SO2 | Svaveldioxid | | | | | Excel |
| | | Luft - Partiklar | Partiklar | | | | | Excel |
| | ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER | Externa effekter, tågtrafik - Slitage | Ej angett | | | | 0 | Excel |
| | | Externa effekter, övrig trafik - Slitage | Ej angett | | | | | Excel |
| | BUDGETEFFEKTER | Drivmedelsskatt | Ej angett | | | mnkr/år | 0 | Excel |
| Banavgifter | | Ej angett | | | mnkr/år | Excel | | |
| Moms på biljettintäkt | | Ej angett | | | mnkr/år | Excel | | |

| | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|--------------------|------|--------------------|
| INBESPARADE KOSTNADER I JA | Inbesparade kostnader i JA | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> |
| DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD | Drift och Underhåll | <i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i> | 0,48 | <i>mnkr/år</i> | -12 | -39 | <i>Excel</i> |
| | Reinvestering | <i>Reinvesteringskostnad under kalkylperioden pga förändrad anläggningsmassa.</i> | 1,10 | <i>mnkr/år</i> | -27 | | <i>Excel</i> |
| Totalt nuvärde exkl investeringskostnad | Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt) | <i>Ej relevant</i> | | | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Excel</i> |
| MINUS SAMHÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD | <i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i> | | 6,98 | <i>mnkr/år</i> | -174 | -174 | <i>Excel</i> |
| NETTONUVÄRDE | | | | | | 104 | |

Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell. | |
| Definition | Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstått |
| Motivering | <i>Ej relevant</i> |

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

| Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|---------------------|--------------------------|--------------------|
| Berörd/ påverkad av effekt | Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning | | Ex på årlig effekt | | Bedömning | Samman-vägd bedömning | Bedömt av |
| | | | 2040 | | | | |
| RESENÄRER | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej relevant</i> | | | <i>Ingen effekt</i> | <i>Försumbart</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | Ökad flexibilitet och robusthet | Åtgärden medför att genomgående tåg vid behov kan genomföra lokbyte på spår 58 istället för infartsgruppen. | | | <i>Positivt</i> | | <i>Expertgrupp</i> |

| | | | | | | | |
|--------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|----------|----------|-------------|
| TRAFIKANT EFFEKTER | GODSTRANSPORTER | <p>Minskat kapacitetsutnyttjande på infartsgruppen</p> <p>Vid trafikering från hamnen söderut, till hamnen söderifrån samt till hamnen norrifrån frigörs kapacitet för rangering när spår 58 kan användas istället för infartsgruppen. Detta då möjligheten att ta sig över vallen från I-gruppen till R-gruppen inte stängs i ca 10 min vid växlingsrörelse från hamnen till infartsgruppen och vice versa.</p> | | | Positivt | Positivt | Expertgrupp |
| | | <p>Ökad flexibilitet</p> <p>Vid trafikering från hamnen och kombiterminalen norrut ökar flexibiliteten i operativt läge med utredningsalternativet. Avgång från hamnen respektive kombiterminalen kan dels ske via spår 59 likt i jämförelsealternativet men vid behov kan även spår 58 användas. Fri tågväg kan då inväntas med minskad negativ påverkan på kapaciteten jämfört med jämförelsealternativet.</p> | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | <p>Ökat kapacitetsutnyttjande på Södra stambanan</p> <p>Att ankomma hamnen och kombiterminalen norrifrån via spår 58 från Södra stambanans nedspår istället för via infartsgruppen medför att mer kapacitet på Södra stambanan tas i anspråk då motriktad trafik uppstår på spår 64 och 63.</p> | | | Negativt | | Expertgrupp |
| | | <p>Minskat kapacitetsutnyttjande på infartsgruppen samt spår 59</p> <p>Kapacitet frigörs på infartsgruppen till följd av att infartsgruppen inte behöver användas för växlingsrörelser vid avgång från kombiterminalen söderut. Kapacitet frigörs även på spår 59.</p> | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | <p>Minskat kapacitetsutnyttjande på infartsgruppen samt spår 59</p> <p>Kapacitet frigörs på infartsgruppen till följd av att infartsgruppen inte behöver användas för växlingsrörelser vid ankomst till kombiterminalen söderifrån. Anledningen till att ankommande godståg söderifrån går in till I-gruppen är för att invänta en tidslucka som är tillräckligt stor. I det fallet fungerar I-gruppen som en mellanlagringsstation. Kapacitet frigörs även på spår 59 då detta inte används för att backa in på kombiterminalen från.</p> | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--------------|------------|-------------|
| | | Minskat kapacitetsutnyttjande på infartsgruppen | Kapacitet frigörs på infartsgruppen till följd av att infartsgruppen inte behöver användas för växlingsrörelser vid ankomst till kombiterminalen norrifrån. | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | Minskat kapacitetsutnyttjande på infartsgruppen | Spår 58 kan användas för genomgående tågs förarbyte vilket minskar kapacitetsutnyttjandet på bangården. | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | Ökad flexibilitet och robusthet | I och med spår 58 får Malmö godsbangård tre spår som kan hantera 830 meter långa godståg istället för två. Vid förseningar, för tidig ankomst eller högt kapacitetsutnyttjande skapas då en redundans. | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | | Ökad kapacitet och flexibilitet | När Lommabanan kommer att börja trafikeras av persontåg kommer spår 58 utgöra en ventil för godstrafiken. Avgående persontåg från Malmö mot Lomma kommer att trafikera spår 59. Bedömningen är att det är godstrafiken som ges nyttorna då det vanligen är godstågen som får anpassa sig efter persontrafiken. | | | Positivt | | Expertgrupp |
| | PERSONTRANSPORTFÖRETAG | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej relevant</i> | | | Ingen effekt | Försumbart | Expertgrupp |
| | TRAFIK-SÄKERHET (TS) | Trafiksäkerhet totalt | <i>Ej relevant</i> | | | Ingen effekt | Försumbart | Expertgrupp |

| | | | | | | | | |
|------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------|--------------|-------------|-------------|
| EXTERNA EFFEKTER (Följoeffekter för samhället) | KLIMAT | CO2-ekvivalenter | <i>En attraktivare järnvägsanläggning bedöms leda till viss överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket leder till minskade utsläpp av CO2-ekvivalenter. Detta har inte beräknats i den samhällsekonomiska kalkylen.</i> | | | Positivt | Positivt | Expertgrupp |
| | HÄLSA (exkl trafiksäkerhet) | Människors hälsa - buller | <i>Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår varför effekten bedöms vara försumbar.</i> | | | Försumbart | Försumbart | Expertgrupp |
| | LANDSKAP | Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär | <i>Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår varför effekten bedöms vara försumbar.</i> | | | Försumbart | Försumbart | Expertgrupp |
| | ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER | Ej relevant | <i>Ej relevant</i> | | | Ingen effekt | | Expertgrupp |
| INBESPARADE KOSTNADER I JA | Inbesparade kostnader i JA | <i>Ej relevant</i> | | | Ingen effekt | Försumbart | Expertgrupp | |
| KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD | Drift och Underhåll | <i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.</i> | | | Ingen effekt | | Expertgrupp | |

Motivering:
Ej relevant

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell. | |
| Definition | Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstått |
| Motivering | <i>Ej relevant</i> |

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

| | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------|---|---------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------|
| Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt) | + | Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt) | => | Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning) | => | Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning) |
| Försumbart | | Positivt | | Positiv (stor) | | Positivt |
| Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen? | | | | | | Expertgrupp |

Motivering:

De miljöeffekter som ej ingår i den samhällsekonomiska kalkylen bedöms som försumbara. Övriga effekter som ej ingår i den samhällsekonomiska kalkylen bedöms sammantaget som positiva. Totalt sett bedöms därför samtliga effekter som ej ingår i NNV som positiva.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

| BEDÖMNINGSPARAMETRAR | Bedömning |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Parametrar i tabellen bedömda av: | Expertgrupp |
| Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad. | 127 |
| Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av: | Expertgrupp |
| Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas. | |
| Aktuell NNK-i | 0,60 |
| Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag): | Överensstämmer |
| Motivering | Ej relevant |
| Sammanvägda ej prissatta effekter: | Positiv (stor) |
| Detaljerat informationsvärde för NNK-i | HK/LR |
| Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i | MELLAN |
| OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT: | |
| Villkorsfall | Villkorsfall 43 |
| Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet | Lönsam |

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet | Lönsam |
| Slutlig sammanvägning bedömd av: | Expertgrupp |

Motivering:

Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelas sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelas sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

| Fördelningsaspekt | Största nytta/ fördel | Näst största nytta/ fördel | (största) negativa nytta/ nackdel | Motivering | Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen |
|-----------------------------------------------|------------------------|----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej relevant</i> | Åtgärden innebär begränsade effekter avseende tillgänglighet persontrafik. | Expertgrupp |
| Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt | <i>Internationellt</i> | <i>Nationellt</i> | <i>Neutralt</i> | Åtgärden bedöms främst gynna internationella och nationella transporter. | Expertgrupp |
| Län | <i>Skåne</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Neutralt</i> | Länsvis bedöms Skåne få den största nyttan. | Expertgrupp |
| Kommun | <i>Malmö</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Neutralt</i> | Kommunvis bedöms Malmö få den största nyttan. | Expertgrupp |
| Trafikanter, transporter och externt berörda | <i>Godstransporter</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Neutralt</i> | Den samhällsekonomiska kalyklen visar på att de största nyttorna kommer att tillfalla godstransporter. | Expertgrupp |

| | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Näringsgren | Färdiga industriprodukter | Flytande raffinerade petroleumprodukter och spillolja | Neutralt | Bedömningen grundar sig på beräknade nyttor i den samhällsekonomiska kalkylen. | Expertgrupp |
| Trafikslag | Gods-järnväg | Spår | Neutralt | Åtgärden gynnar främst godstransporter på järnväg. | Expertgrupp |
| Åldersgrupp | Ej relevant | Ej relevant | Ej relevant | Ej relevant | Expertgrupp |
| Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt | Ej relevant | Ej relevant | Ej relevant | Ej relevant | Expertgrupp |

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

| | |
|-----------|-------------|
| Ej angett | Ej relevant |
|-----------|-------------|

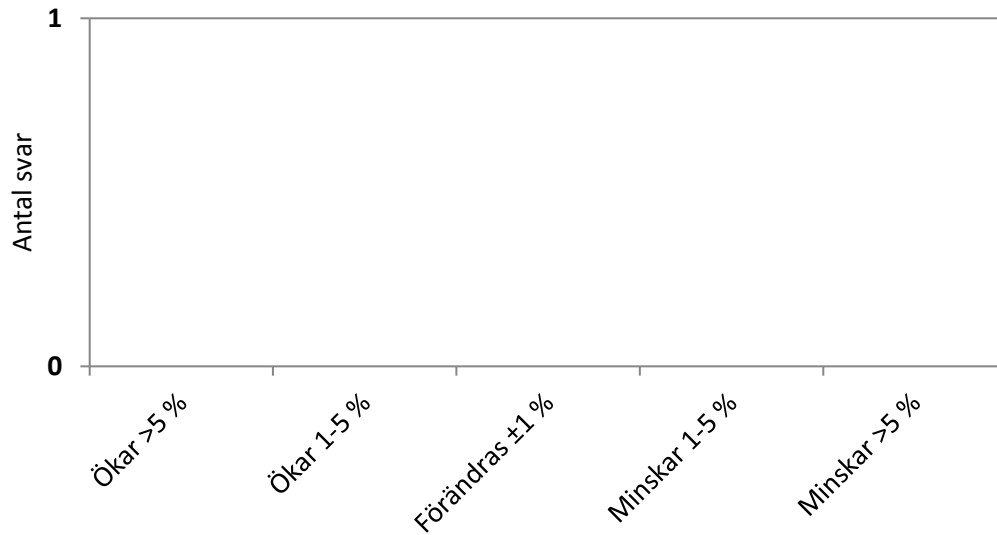
3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

| | |
|-----------------|----|
| Har FKB gjorts? | Ja |
|-----------------|----|

Tabell 3.2 Resultat från den företagsekonomiska konsekvensbeskrivningen (FKB)

| | |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Typ av FKB | Nationell |
| Utpekat godskritiskt nod/stråk | Ja |
| Antal beskrivna transportkedjor | 2 (effekter för två noder, inte "transportkedjor" i egentlig mening) |
| Berörda branscher | 0 |
| Intervjuade företag | Green Cargo, Mertz, Jernhusen, CMP, Malmö Stad. |
| Spridning av berörda företag | 0 |
| Övervägande riktning på bedömning av företagens kostnader | Neutral |
| Storlek på kostnadspåverkan | Obefintlig |
| Största kostnadsposter som påverkas | 0 |

3.3.1 Diagram med bedömd påverkan på företagens totala transport- och logistikkostnader



Kommentar:

Tillfrågade företag har inte kunnat bedöma i vilken grad deras kostnader påverkas av åtgärden.

4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Lönsam

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

| Bidrag till långsiktig hållbarhet | Hållbarhet | Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling | Bedömt av (namn, kompetensområde) |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| | Ekologisk hållbarhet | <i>Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar transporter med relativt mindre miljöpåverkan. Utsläppsminskningarna på grund av överflyttning av transporter från väg till järnväg har bedömts vara större över kalkylperioden än utsläppen i upprättad klimat kalkyl.</i> | Expertgrupp |
| | Samhälls-ekonomisk hållbarhet | <i>Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.</i> | Expertgrupp |
| | Social hållbarhet | <i>Åtgärden har inte någon påverkan på social hållbarhet.</i> | Expertgrupp |

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar transporter med relativt mindre miljöpåverkan. Åtgärden har inte någon påverkan på social hållbarhet.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att ”inget bidrag” i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen ”försumbart” i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har ”inget bidrag” en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

| | Mål | Bedömning och motivering | Bedömt av (namn, kompetensområde) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Funktionsmålet¹ | | | |
| Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. | Tillförlitlighet | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | Trygghet & bekvämlighet | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. | Tillförlitlighet | Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till ökad robusthet vilket ökar tillförlitligheten. | Expertgrupp |
| | Kvalitet | Positivt bidrag: Åtgärden ger minskade transporttider för godståg. | Expertgrupp |
| Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. | Pendling | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | Tillgänglighet storstad | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | Tillgänglighet till interregionala resmål | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. | Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet) | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | Lika påverkansmöjlighet | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| Funktionshindrede. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. | Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede | Inget bidrag. | Expertgrupp |

| | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------|
| <p>Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p> | <p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p> | <p>Inget bidrag.</p> | <p>Expertgrupp</p> | |
| <p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p> | <p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p> | <p>Inget bidrag.</p> | <p>Expertgrupp</p> | |
| | <p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p> | <p>Inget bidrag.</p> | <p>Expertgrupp</p> | |
| Hänsynsmål² | | | | |
| <p>Klimat. Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p> | <p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p> | <p>Positivt bidrag: En attraktivare järnvägsanläggning bedöms leda till viss överflyttning av transporter från väg till järnväg.</p> | <p>Expertgrupp</p> | |
| | <p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p> | <p>Inget bidrag.</p> | <p>Expertgrupp</p> | |
| | <p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p> | <p>Negativt bidrag: Anläggningsmassan kommer totalt sett att öka vilket leder till ökad energianvändning.</p> | <p>Expertgrupp</p> | |
| | Människors hälsa | <p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p> | <p>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</p> | <p>Expertgrupp</p> |
| | | <p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p> | <p>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</p> | <p>Expertgrupp</p> |
| | | <p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p> | <p>Inget bidrag.</p> | <p>Expertgrupp</p> |
| | | <p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p> | <p>Inget bidrag.</p> | <p>Expertgrupp</p> |

| | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------|
| <p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p> | Befolkning | Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | | Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | Luft | Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10). | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | | Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids. | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | | Antalet personer exponerade för halter över MKN. | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | Vatten | Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv | Inget bidrag. Ingen känd påverkan. | Expertgrupp |
| | | Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt | Bedöms inte för närvarande | Ej relevant |
| | Mark | Betydelse för förorenade områden | Inget bidrag. Ingen känd påverkan. | Expertgrupp |
| | | Betydelse för skyddsvärda områden | Inget bidrag. Ingen känd påverkan. | Expertgrupp |
| | | Betydelse för bakgrundshalt metaller | Inget bidrag. Ingen känd påverkan. | Expertgrupp |
| | | Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar | Inget bidrag. | Expertgrupp |
| | | Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede | Inget bidrag. Ingen känd påverkan. | Expertgrupp |

| | | | | |
|----------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| | Materiella tillgångar | Betydelse för areella näringar. | <i>Bedöms inte för närvarande</i> | <i>Ej relevant</i> |
| | | Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall. | <i>Bedöms inte för närvarande</i> | <i>Ej relevant</i> |
| Landskap | Landskap | Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär. | <i>Inget bidrag. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv | Betydelse för mortalitet | <i>Inget bidrag. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | | Betydelse för barriärer | <i>Inget bidrag.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | | Betydelse för störning | <i>Inget bidrag. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | | Betydelse för förekomst av livsmiljöer. | <i>Negativt bidrag: Påverkan på artrik jämvägsmiljö.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | | Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden. | <i>Inget bidrag. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse | Betydelse för utpekade värdeområden. | <i>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | | Betydelse för strukturomvandling. | <i>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | | Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband | <i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i> | <i>Ej relevant</i> |
| | | Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden. | <i>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</i> | <i>Expertgrupp</i> |
| | | Betydelse för utradering | <i>Inget bidrag. Ingen känd påverkan.</i> | <i>Expertgrupp</i> |

| | | | |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|
| Trafiksäkerhet | Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade. | Inget bidrag. | Expertgrupp |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹ Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

² Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

| Kostnadseffektivitet för beräknade effekter | | | | |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------|----------------------|
| Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning | | År som kostnads-effektiviteten redovisas för | | Beräknat med verktyg |
| | | 2040 | | |
| Restid | Förändrade antal timmar (totalt) per tkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor) | 0,0 | tim/ tkr | Excel |
| CO2 | Förändrade antal ton CO2 per mnkr år 2030 (förändrad effekt år 2030 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor) | 0,00 | ton/ mnkr | Excel |

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

De lokala mål som redogörs i tabell 4.4 är tagna från Godstrafikprogram för Malmö, Malmö stad, 2014-04-23.

De regionala mål som redogörs i tabell 4.4 är tagna från Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025, Region Skåne, 2014-06-17. Inom ramen för arbetet med den regionala infrastrukturplanen har fem utvecklingsmål för transportsystemet i Skåne tagits fram, som utgör förutsättningar för infrastrukturplaneringen.

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

| Benämning av mål | Beskrivning av mål | Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse | Kompetens på området som gjort bedömningen |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Godstrafikprogram för Malmö. Inriktningsmål 1 – Fungerar väl på stadens villkor | <ul style="list-style-type: none"> Godstrafiken ska bidra till en attraktiv stad. Nöjdheten med godstrafiken ska öka. Godstrafiken ska fungera mer effektivt. Konsekvenserna av yttre störningar, såsom väder och klimat, på godstrafiken ska minskas. | Positivt bidrag | Upprättaren |

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------|
| <p>Godstrafikprogram för Malmö. Inriktningsmål 2 – Skapa tillväxt i Malmö och Öresundsregionen</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Fler arbetstillfällen ska skapas inom logistiksektorn genom attraktiva etableringsmöjligheter framförallt i Norra hamnen och på sikt Glostorps vång. | <p>Inget bidrag</p> | <p>Upprättaren</p> |
| <p>Godstrafikprogram för Malmö. Inriktningsmål 3 – Medför minimal miljö- och hälsopåverkan lokalt och regionalt, samt minskad klimatpåverkan</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Godstrafikens bidrag till stadens utsläpp och halter av luftföroreningar (NOx/NO2, SOx/SO2, CO2 och luftburna partiklar) ska minimeras. • Godstrafiken i Malmö ska vara tyst och energisnål. • Överflyttning av långväga godstrafik till järnväg och sjöfart från vägtransporter i så hög grad som möjligt. | <p>Positivt bidrag</p> | <p>Upprättaren</p> |
| <p>Godstrafikprogram för Malmö. Inriktningsmål 4 – Bidrar till en trygg och säker stad</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Trafiksäkerheten då godstrafik är inblandad såväl som hanteringen av farligt gods ska förbättras. • Trygghet i samband med godstrafik ska öka. | <p>Inget bidrag</p> | <p>Upprättaren</p> |
| <p>Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025. 1. Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Utveckla Skåne till en sammanhållen funktionell region med en större gemensam arbetsmarknad, samt skapa en god tillgänglighet i ett flerkärnigt Skåne, i syfte att sprida tillväxten till hela regionen. | <p>Inget bidrag</p> | <p>Upprättaren</p> |
| <p>Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025. 2. Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Stärka tillväxtmotorerna genom förbättrad kapacitet i transportsystemet och samtidigt hantera de miljöproblem som transportererna ger i de tätbefolkade delarna av regionen. • Stärka tillväxten genom försörjning av infrastruktur i periferin så att en god tillgänglighet nås, så att företag och verksamheter kan finnas kvar och utvecklas. | <p>Positivt bidrag</p> | <p>Upprättaren</p> |
| <p>Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025. 3. Utveckla ett hållbart resande</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Utveckla kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet för att nå klimatmål och en hållbar stadsmiljö. Säkerställa att hela resan har en god funktionalitet och att det finns en bra intermodalitet. • Effektivisera fordonsparken och ställa om till förnybara bränslen för att nå klimatmålen. • Arbeta med åtgärder som stödjer ett transportsnålt resande. • Stärka drivkrafterna för att fler korta resor företas med gång och cykel, för ett mer hållbart resande och en bättre folkhälsa. | <p>Inget bidrag</p> | <p>Upprättaren</p> |

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------|
| <p>Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025. 4. Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Utveckla transportsystemet i Skåne till ett effektivt och hållbart system för transit- och godstransporter, med utvecklade logistikplatser och hamnar med förbättrad intermodalitet. • Utveckla transportsystemet i Öresundsregionen och Sydsverige, för en mer integrerad arbetsmarknad. • Utveckla transportsystemet mot de närliggande metropolerna Stockholm, Göteborg, Oslo, Hamburg och Berlin. • Stödja Kastrups roll som en viktig flygplats för interkontinentala flygförbindelser och Sturups roll som nationell flygplats. | Positivt bidrag | Upprättaren |
| <p>Sammanfattning av de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna 2014-2025. 5. Transportsystemet ska vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla</p> | <ul style="list-style-type: none"> • I första hand nyttja befintlig infrastruktur. Hushålla med marken och sträva efter ytsnåla trafik- och infrastrukturlösningar. • Transportsystemet ska utformas så att en olycka inte leder till att någon dödas eller skadas allvarligt. • Skapa ett transportsystem för alla. Transportsystemet ska bli mer jämlikt, såväl mellan kön, som mellan olika åldersgrupper. • Tillgänglighetsanpassningen av transportsystemet ska utvecklas ytterligare och infrastrukturen ska även användas för att stärka den sociala hållbarheten. | Positivt bidrag | Upprättaren |

4.5 Målkonflikter

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggnation, drift, underhåll, reinvestering

| | Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter | Energianvändning, GWh | Källa och datum |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| Byggskede totalt | 12955,00 | 30,70 | Klimatkalkyl 4.0 16-08-17 |
| Byggskede, reinvestering samt DoU per år | 121,00 | 0,40 | Klimatkalkyl 4.0 16-08-17 |
| Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden | 7260,00 | 24,00 | |

Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 12955 ton CO₂-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 121 ton CO₂-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 30,70 GWh under byggfasen och 0,40 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO₂-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 7260 ton och energianvändningen uppgår till 24 GWh.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-12-20; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-18; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

Expertgrupp 2016-10-25:

Anne Andersson (regional miljöstrateg), Trafikverket,
Karin Nilsson (strategisk planerare) Trafikverket,
Magnus Gustafsson (utredare godstransporter) Trafikverket,
Peter Olander (kapacitetsanalytiker) Trafikverket,
Jack Bårström (regional samhällsplanerare) Trafikverket,
Christina Ripa (trafikanalytiker) Trafikverket,
Tom Hedlund (trafikanalytiker) WSP,
Peter Jörgensen (samhällsekonomisk analytiker) WSP

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-16

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Christina Ripa, Trafikverket, christina.ripa@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-01-30 Pär Ström, samhällsekonomi, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-31 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-03-21 Alexander Hellervik, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-03-21 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Peter Fredriksson, Trafikverket, 2016-06-21. JSY1812, Malmögodsbangård utbyggnad av spår 58, GKI 160621

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Helena Nilsson, Plsys Trafikverket, 2016-08-17. Bilaga 3a JSY1812, Malmö Godsbangård, utbyggnad av spår 58, indata klimatkalkyl. Bilaga 3b JSY1812, Malmö Godsbangård, utbyggnad av spår 58, Klimatklakyl 160817

Bilaga 4: Barsekkalkyl

Ej relevant

Bilaga 5: Samhällsekonomisk kalkyl

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2016-12-20. SEK Malmö godsbangård 161220

Bilaga 6: Arbets-PM Malmö godsbangård

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2016-12-20. Arbets-PM Malmö godsbangård

Bilaga 7: Bedömning av framtida trafik

Copenhagen Malmö Port, 2016-09-18. Togrörelser Malmö Hamn - prognos

Bilaga 8: Bedömning av framtida trafik

Peter Olander, Trafikverket, 2016-08-23. Volymmer och trafikering Mgb,

Bilaga 9: Verktyg - Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Peter Jörgensen, WSP Sverige AB, 2016-12-14. fkb_malmo_godsbangård_20161214

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

Referens 2: Lokala mål

Malmö stad, 2014-04-23. Godstrafikprogram för Malmö

Referens 3: Regionala mål

*Region Skåne, 2014-06-17. Sammanfattning av de nationella och regionala transport-
infrastrukturplanerna 2014-2025*

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

| Namn, datum | Notering |
|-------------|----------|
| | |