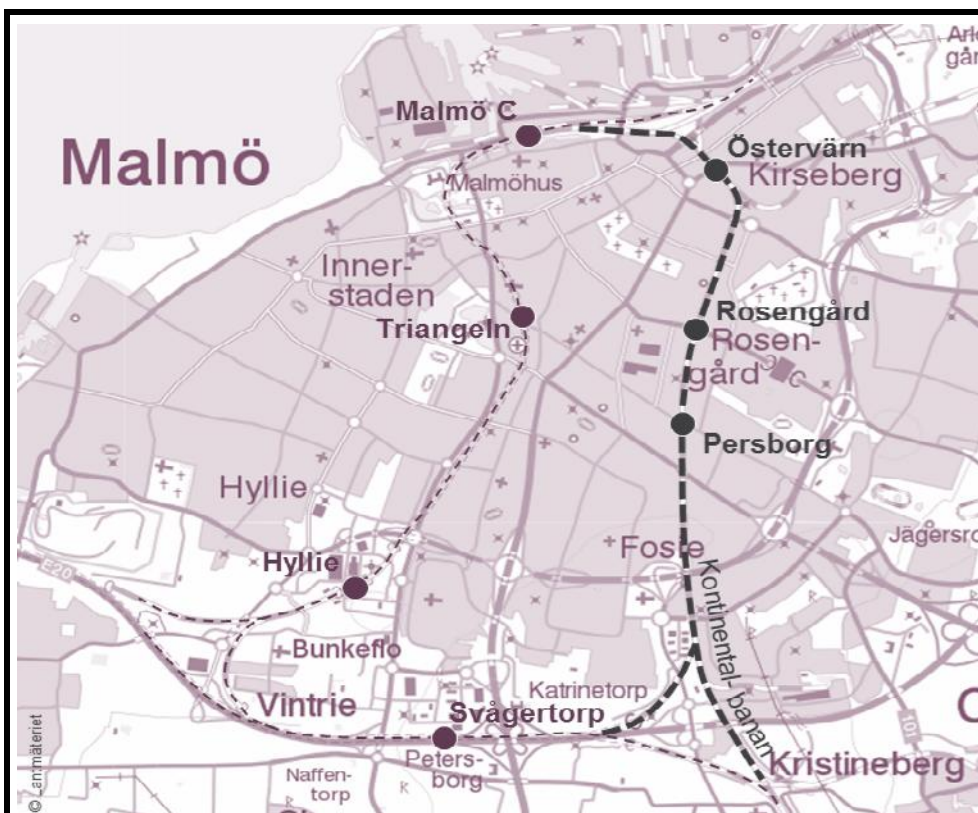


Kontinentalbanan, persontrafikanpassning, JSY1824

1. Beskrivning av åtgärden



Figur: Aktuell bandel för persontrafik längs Kontinentalbanan i fetstil streckad markering inklusive aktuella stationer för åtgärd (Östervärn, Rosengård och Persborg). Anslutande spårssystem med angränsande stationer i Malmö i tunn streckad markering (Malmö C, Triangeln, Hyllie och Svågertorp).

Nuläge och brister: Kontinentalbanan är en järnväg mellan Malmö och Trelleborg, genom den östra delen av Malmö. Kontinentalbanan är en del av Godstråket genom Skåne och saknar sedan Citytunnels öppnande 2011 trafikeringsrätt med persontrafik. Malmö stad har önskemål om att återinföra persontrafik med uppehåll på sträckan, se fetstil (svart) markeringen i figur.

Idag saknar östra Malmö effektiv anslutning till det lokala och regionala järnvägssystemet och bedöms i och med detta vara längre från Öresundsregionens arbetsmarknad. Citytunneln är idag hårt trafikerad och saknar idag reella alternativ vid störningar utöver tillfälliga omledningar via Kontinentalbanan genom Malmö.

Åtgärdens syfte: Syfte med åtgärden är att möjliggöra samt återinföra persontrafik längs Kontinentalbanan med uppehåll i Östervärn, på ny station i Rosengård samt i Persborg. Åtgärdens syfte är att skapa möjlighet till nya trafikupplägg som förbinder östra och västra Malmö samt ge området längs med aktuell sträcka på Kontinentalbanan tillgänglighet till lokal- och regionaltågssystemet.

Syftet med den samlade effektbedömningen är att användas som underlag till nationell plan för transportinfrastruktur perioden 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 181,2 mnkr i prisnivå 2015-06.

Återinförande av persontrafik på stationerna i Östervärn och Persborg samt anläggande av ny station i Rosengård. Åtgärderna i Östervärn och Persborg inkluderar nödvändiga anpassningsåtgärder avseende plattformslängd (Östervärn), plattformshöjd, tillgänglighetsanpassning samt ny stationsutrustning så som bänkar, väderskydd och trafikantinformation. I Rosengård anläggs en ny station med 250 meter plattform samt kompletterande bullerskyddsåtgärder. Åtgärden innebär även ett utökat lokalt och regionalt trafikupplägg.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-601		Försumbart		Försumbart		Olönsam

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	Restid: -92,3 kptim/år	386	
Godstransporter	Restid gods: 0,3 kptim/år	-2	
Persontransp.företag	Trafikeringskostnader: 24,1 mnkr/år	-768	
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0,13 DSS/år	-40	
Klimat	CO2-utsläpp: 1,051 kton/år	-35	
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	-7	
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell		
Övrigt	DoU-kostnad: 0,3 mnkr/år	118	
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 12 mnkr/år	-253	
Nettonuvärde		-601	
Nyckeltal utifrån prissatta effekter			
NNK-i=	-2,38	Informationsvärde NNK =	MELLAN
NNK-i _{KA} *=	-2,06	NNK-idu=	-2,32
Effekter som inte har värderats i kalkylen			
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Försumbart
	Hälsa	Försumbart	
	Landskap	Försumbart	
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart
	Godstransporter	Negativt	
	Persontransportföretag	Positivt	
	Trafiksäkerhet	Positivt	
	Övrigt	Försumbart	
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Försumbart	De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget ge ett marginellt bidrag till kalkylen.

*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	Neutralt	Lokalt	Skåne	Malmö	Resenärer, lokalt	Näringslivet i Malmö	Spår	Vuxna: 18-65 år	Boende i Rosengård
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Nationellt	Skåne	Neutralt	Resenärer, långväga	Godstransp orter	Neutralt	Neutralt	Neutralt

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Åtgärden innebär ökad tillgänglighet för resenärer som har start- eller målpunkt i Malmö, speciellt längs Kontinentalbanan. Resenärer som ej har målpunkt i Malmö eller de som inte får tillgång till ett förbättrat utbud drabbas av längre restider då järnvägssystemet i Malmöregionen har högre kapacitetsutnyttjande i utredningsalternativet och därmed får ökade störnings- och förseningsrisker vilket leder till förlängda restider. Detta drabbar främst långväga resenärer som ej drar nytta av en bättre lokal tillgänglighet i Malmö.

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet för lokala och regionala personresor. Den ökade trafikeringen innebär dock till att buller för boende längs banan ökar.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

De prissatta effekterna ger totalt sett ett negativt nuvärde. Den enskilt största nyttan som åtgärden bidrar till är kortare restider, men nyttorna väger inte upp de onyttor som åtgärden leder till. Där den enskilt största posten är ökade trafikeringkostnader (större än anläggningskostnaden) till följd av att den regionala tågtrafiken utökas.

Åtgärden innebär förbättrade kollektiva förbindelser till de östra delarna av Malmö som ligger längs med Kontinentalbanan vilket bidrar till bättre tillgänglighet för de som har start- eller målpunkt längs med det aktuella stråket. Dock försämras tillgängligheten till Malmö för mer långväga resenärer som ej har start- eller målpunkt längs Kontinentalbanan då den ökade trafiken i och kring Malmö ger längre restider till respektive genom Malmö.

Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att boende längs sträckan på Kontinentalbana och i synnerhet Rosengård får ökad tillgänglighet till lokaltågssystemet. Åtgärden möjliggör även ett ökat utbyte mellan östra av västra Malmö och binder samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Kontinentalbanan, persontrafikanpassning	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	JSY1824	
Sammanhang	Ingår i TEN-T och ScanMed korridoren (Core-network) samt stadsutveckling Malmöpendeln.	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	(Öst): 376000	(Nord): 6164200
Koordinater målpunkt	(Öst): 373780	(Nord): 6161100

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Kontinentalbanan Persontrafik, 161109, Malmö Stad
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Trafikverkets ställningstagande Kontinentalbanan 2016-12-21, bilaga 10
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Annat: Tillståndsprövning pågår
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt för åtgärdsförslaget. För dagens trafik slog Mark- och miljööverdomstolen fast de slutliga villkoren för tillstånd enligt ombyggnad och drift av Kontinentalbanan 2016-07-08. Bulleråtgärder ska utföras, inom 5 år, längs Kontinentalbanan i Malmö på sträckan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fosieby. Dessa bulleråtgärder gäller dagens trafik och kommer sänka bullernivån med 5 dB.
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

Ej relevant

1.3 Nuläge och brister

Kontinentalbanan är en järnväg mellan Malmö och Trelleborg, genom den östra delen av Malmö. Sträckan från Stockholmsvägen i norr till Agnesfridsvägen i söder ingår som en del i Öresundsförbindelsens landsanslutningar. Kontinentalbanan är en del av Godsstråket genom Skåne. I samband med Citytunnelns öppnande upphörde all persontrafik från Kontinentalbanan, vilket reglerades i Citytunnelns avtal. Sedan år 2009 pågår ett arbete som syftar till att nyttja Kontinentalbanan i Malmös centrala delar för Pågatågstrafik runt Malmö.

Banan används idag för godstrafik (och i JA för persontrafik utan uppehåll) genom Malmö samtidigt som persontrafiken från Lockarp respektive Hyllie till Malmö C går genom Citytunneln. Fram till Citytunnelns öppnande användes Kontinentalbanan för persontrafik och under perioden från Öresundsbronns tillkomst till invigning av Citytunneln byggdes Kontinentalbanan ut med dubbelspår mellan Lockarp och Malmö C för att möjliggöra den högre trafikeringen. Under denna period gavs dåvarande Banverket ett temporärt tillstånd för högre bullervärden med provisoriska villkor.

Kontinentalbanan är en viktig länk för godstrafik mellan Sverige och övriga Europa och utgör en del av ScanMed Rail Freight-korridoren samt EUs TEN-T-nätverk för gröna transporter.

För befintlig godstrafik bedöms de infrastrukturella flaskhalsarna idag finnas längs Södra Stambanan och i basprognosen (2040) ingår utbyggnad till fyra spår på sträckan Malmö-Lund (Högevall) samt förbigångspår Hässleholm-Lund. På sikt bedöms dock en föreslagen ny järnvägskorridor för persontrafik (höghastighet) vara avgörande för utvecklingen av gods på järnväg genom Skåne och vidare mot kontinenten.

I basprognosen förutsätts Kontinentalbanan återigen trafikeras av persontrafik, varav två linjer gör uppehåll på stationerna Persborg och Östervärn. I de åtgärder för Kontinentalbanan som ligger med i nuvarande nationella plan (miljöskademål) ingår ej att göra de åtgärder på dessa stationer som krävs för att på ett säkert sätt kunna göra uppehåll på dessa stationer. Därmed antas det inte rimligt att dessa stationer har uppehåll i basprognosen. Därför har ett nytt JA tagits fram där dessa uppehåll tagits bort och trafikeringen anpassats för detta.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Tät stadsbebyggelse med blandad struktur för bostäder/handel/kontor. Generellt ett starkt befintligt inslag av infrastruktur (järnväg och väg). Den 31 dec 2015 bodde det 1 303 627 personer i Skåne och 3 920 300 personer i hela Öresundsregionen. (Malmö Stad)
Lokalisering av service och handel	Utredningsområdet är centralt beläget med god försörjning samt närhet till kommunal service och handel.
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Total reslängd per person och vardag i Skåne anges till ca 56 km (år 2013). Förvärvsarbetare reser ca 65 km. (RVU 2013)
Färdmedelsfördelning persontrafik	Bil 58%, Cykel 15%, Fot 12%, Buss 9%, Tåg 5%, Annat 2% (RVU Skåne 2013)
Färdmedelsfördelning godstrafik	Ej relevant

Banlängd:	<i>Ej relevant (stationsåtgärder)</i>
Banstandard:	<i>ktl., dsp., D2 STAX 22.5T STVM 6.4T/M, System H, ATC</i>
Bantrafik:	<i>Östervärn-Fosieby: 41,5 godståg per dygn (Stigfinnaren, år 2014). Persontåg: 3,8 persontåg per dygn (Stigfinnaren, år 2014). Övriga tåg: 25,4 tåg per dygn (Stigfinnaren, år 2014).</i>
Banflöde:	<i>Persontrafik: I dagsläget trafikeras banan ej av persontrafik, passagerarantal är okänt (basår). Godstrafik: Statistik över godstrafik är konfidentiell och redovisas ej här.</i>

Annan anläggning: dimension	<i>Östervärn: befintlig hållplats saknar idag (2016) möjlighet till resandeutbyte. (JNB 2016) Rosengård: hållplats saknas. Anläggs i korsningspunkt med Amiralsgatan. (JNB 2016) Persborg: befintlig hållplats har idag (2016) möjlighet till resandeutbyte. (JNB 2016)</i>
Annan anläggning: standard	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: trafik	<i>Ej relevant</i>

1.4 Fyrstegsanalys

Ingen dokumentation angående fyrstegsanalys av objektet finns tillgängligt.

1.5 Syfte

Syftet med den samlade effektbedömningen är att användas som underlag till nationell plan för transportinfrastruktur perioden 2018-2029.

Syfte med åtgärden är att möjliggöra samt återinföra uppehåll med persontrafik längs Kontinentalbanan på sträckan Fosieby-Malmö C med uppehåll i Persborg, Rosengård respektive Östervärn. Åtgärden skapar möjlighet till nya trafikupplägg som förbinder östra och västra Malmö samt ger området längs med aktuell sträcka på Kontinentalbanan tillgänglighet till lokal- och regionaltågssystemet.

Persontrafik på Kontinentalbanan bedöms koppla samman östra Malmö med Öresundsregionens arbetsmarknad samt avlasta det lokala trafiksystemet för resor mellan stadsdelar. Trafikering med persontrafik längs Kontinentalbanan bedöms fungera som ett komplement till Citytunneln för trafik i störda lägen.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden föreslår införande av trafikering av lokaltåg på Kontinentalbanan i 30-min trafik runt Malmö samt regionaltåg från Ystad, Trelleborg och Köpenhamn (totalt 6 tåg/tim och riktning) (Pågatågen från Ystad och Trelleborg är enkelturer).

- En (1) Öresundspendel Ystad-Malmö C-Köpenhamn via Kontinentalbanan och Citytunneln, uppehåll i Rosengård.
- Ett (1) Pågatåg per timme från Kristianstad, via Citytunneln, med uppehåll i Persborg, Rosengård och Östervärn
- Ett (1) Pågatåg per timme från Hyllie till Malmö C övre, via Svågertorp, med uppehåll i Persborg, Rosengård och Östervärn (Denna linje kopplas ihop med en linje som trafikerar sträckan Åstorp-Malmö via Lommabanan).
- Ett (1) Pågatåg per timme i rusningstrafik från Ystad till Malmö C övre, via, men utan uppehåll på, Kontinentalbanan
- Två (2) Pågatåg, enkelturer per timme i rusningstrafik från Trelleborg, via Kontinentalbanan, via, men utan uppehåll på, Kontinentalbanan
- Tre (3) godståg per timme

För att möjliggöra föreslagen trafikering föreslås följande åtgärder vid uppehållen Persborg, Rosengård samt Östervärn:

I Persborg kompletteras befintlig hållplats med stationsanpassningsåtgärder som spårjustering samt plattformsutrustning (väderskydd, bänkar, biljettautomat, fasta skyltar, klottersanering).

I Rosengård anläggs en ny station vilket innebär mer omfattande stationsåtgärder som plattformsarbeten, tillgänglighetsåtgärder (trappor), bullerskydd samt plattformsutrustning (väderskydd, bänkar, biljettautomat, fasta skyltar, klottersanering).

I Östervärn öppnas åter befintlig station med anpassningsåtgärder så som tillgänglighetsåtgärder (trappor, ramp), spårjustering och plattformsutrustning (väderskydd, bänkar, biljettautomat, fasta skyltar). Inga nya plattformsspår eller möjligheter till förbigångar anläggs inom åtgärden.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Upprustningsåtgärder av hållplats Östevärn respektive Persborg.
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Ny hållplats i Rosengård.

Banlängd:	<i>Spårjustering samt ev. rälshöjning i anslutning till stationsåtgärd.</i>
Banstandard:	<i>ktl., dsp., D2 STAX 22.5T STVM 6.4T/M, System H, ATC</i>
Bantrafik:	<i>Godstrafik: Östervärn-Fosieby: Basprognosen (2040) anger 92 tåg per dygn Persontrafik: Östervärn-Fosieby: Basprognosen (2040) anger 24-32 (dubbelturer) Pågatåg respektive 32-40 (dt) Öresundståg.</i>
Banflöde:	<i>Enligt prognos för år 2040 kommer banan, ha ett banflöde på knappt 2000 resenärer per dygn. Godsflödet på banan är enligt prognos 1,4 Mnton/år.</i>

Annan anläggning: dimension	<i>Stationsåtgärder längs Kontinentalbanan. Ny hållplats vid Rosengård och upprustning och anpassningsåtgärder av befintliga hållplatser vid Persborg och Östervärn. Åtgärden inkluderar även plattformsförlängning till 250 meter, stationsutrustning samt bullerskyddsåtgärd i Rosengård.</i>
Annan anläggning: standard	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: trafik	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: övrigt	<i>Ej relevant</i>

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	<i>161214 Samlad kostnadskalkyl Kontinentalbanan</i>	<i>187</i>	<i>2016-12-08, rev. 2016-12-14</i>	<i>2016-07</i>	GKI

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	<i>Kandidat till Nationell transportplan 2018-2029</i>	<i>181,2</i>	<i>181</i>	<i>2015-06</i>	<i>Prisnivåomräkning av "GKI med index bana" framtagen i samband med Nationell åtgärdsplanering 2018-2029</i>

1.8 Planeringsläge

Det är Malmö stad som varit drivande för åtgärderna som möjliggör en trafikering av persontåg och ny station Rosengård. Dessa åtgärder är beskrivna och förankrade i Malmös översiktsplanering och relevanta detaljplaner.

1.9 Relation till andra åtgärder

För att möjliggöra trafikering med persontåg längs Kontinentalbanan krävs bullerskyddsåtgärder längs sträckan Fosieby-Östervärn (JSY201 Kontinentalbanan miljöskademål). Den 8:e juli 2016 slog Mark- och miljööverdomstolen fast slutliga villkor för bullernivåer för befintlig trafik, som innebär att ytterligare bulleråtgärder ska utföras inom fem år.

Åtgärden inväntar idag (februari 2017) prövning hos Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation om trafikeringstillstånd.

Malmö stad driver stadsutvecklingsprojekt Amiralstaden. Amiralstaden är en stadsutvecklingsprocess som har sitt geografiska centrum i den kommande Rosengårds station.

Amiralstaden ska bli en stationsnära stadsdel som erbjuder goda livsmiljöer för barn och vuxna i de kringliggande områdena Sofielund, Annelund, Östra Sorgenfri, Emilstorp och Rosengård. (Källa: Malmö stad)

1.10 Övrigt

Kontinentalbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och är en del av det europeiska järnvägsstråket Godskorridor 3, Stockholm-Palermo. Stråket omfattas av en EU-förordning med utpekade stråk för en fungerande godstrafik inom Europa. Banan kommer under lång tid att vara den enda förbindelsen till kontinenten för godståg från södra Sverige.

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	Person2040_160401		
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja, trafikering har justerats i JA		
Prognosverktyg - persontrafik	Sampers/Samkalk 3.3		
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ej relevant		
Avvikelse från prognos godstrafik	Ej relevant		
Prognosverktyg - godstrafik	Ej relevant		
Befolkningsscenario	Enligt Person2040_160401		
Ekonomiskt scenario	Enlig Person2040_160401		
Näringslivsscenario	Enligt Person2040_160401		
Övrig scenarionformation	Enligt Person2040_160401		
Trafikering - kollektivtrafik	Enligt Person2040_160401		
Trafikering - gods	Ej relevant		
Infrastrukturnät	Enligt Person2040_160401		
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)	3		
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	40		
Kalkylperiod från startår för effekter	40		
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Sampers/Samkalk 3.3	Exekv.tillfälle 2017-01-29 16:50:46

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

I basprognosen förutsätts Kontinentalbanan återigen trafikeras av persontrafik, varav två linjer gör uppehåll på stationerna Persborg och Östervärn. I de åtgärder för Kontinentalbanan som ligger med i nuvarande nationella plan (miljöskademål) ingår ej att göra de åtgärder på dessa stationer som krävs för att på ett säkert sätt kunna göra uppehåll på dessa stationer. Därmed antas det inte rimligt att dessa stationer har uppehåll i basprognosen. Därför har ett nytt JA tagits fram där dessa uppehåll tagits bort och trafikeringen anpassats för detta.

Utöver beskrivning har ett arbets-PM upprättats. Detta ligger som en bilaga 4 till denna Samlade effektbedömning.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	Årlig före 2040	Årlig efter 2040	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på järnväg	1,60%	0,90%	Ej relevant	Ej relevant

Kommentar till tabell 2.2:

Ej angett

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		GKI +30%		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	181		0		235,56		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		253		0		328		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonu värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		<i>GKI</i>	253	-601	-2,38	-2,32
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>GKI +30%</i>	328	-677	-2,06	-2,02
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	<i>GKI</i>	253	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	<i>GKI</i>	253	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	<i>GKI</i>	253	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	<i>GKI</i>	253	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>

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

** Nettonu värdeskvoten NNK-i är nettonu värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonu värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nu värdet 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 skuggpriser, 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				
RESENÄRER	Restid pb, tjänste	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-1,3	kptim/år	11,7	386	Sampers/ Samkalk 3.3
	Restid pb, arbete	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-5,2	kptim/år	13,8		Sampers/ Samkalk 3.3
	Restid pb, övr. privat	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-12,0	kptim/år	21,7		Sampers/ Samkalk 3.3
	Reskostnad pb, tjänste		0,0	mnkr/år	-0,3		Sampers/ Samkalk 3.3
	Reskostnad pb, arbete		0,1	mnkr/år	-2,2		Sampers/ Samkalk 3.3
	Reskostnad pb, övr. privat		0,2	mnkr/år	-4,5		Sampers/ Samkalk 3.3
	Vägavgifter/ vägskatt pb		0,0	mnkr/år	0,5		Sampers/ Samkalk 3.3
	Restid tåg, långväga	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	160,3	kptim/år	-642,7		Sampers/ Samkalk 3.3
	Reskostnad tåg, långväga		0,0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3
	Restid kollektivtrafik, regionalt	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	-234,2	kptim/år	988,0		Sampers/ Samkalk 3.3
	Reskostnad kollektivtrafik, regionalt		0,0	mnkr/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3
	Restid buss, långväga	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0		Sampers/ Samkalk 3.3

TRAFIKANT EFFEKTER							
GODSTRANSPORTER	Reskostnad buss, långväga		0,0	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Restid flyg	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Reskostnad flyg		0,0	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Restid pb yrkestrafik	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,3	kptim/år	-2,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Restid lastbil (utan släp)	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Restid lastbil (släp)	Effekten för prognosåret avser persontimmar (kptim/år).	0,0	kptim/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Reskostnad pb yrkestrafik		0,00917	mnkr/år	-0,2		Sampers/Samkalk 3.3
	Reskostnad lastbil (utan släp)		0	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Reskostnad lastbil (släp)		0	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Transport-tid gods pb yrkestrafik		0,00063	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Transport-tid gods lastbil (u. släp)		0	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Transport-tid gods lastbil (släp)		0	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Vägavgifter/vägskatt pb yrkestrafik		0,00162	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Vägavgifter/vägskatt lastbil (u. släp)		0,00025	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
	Vägavgifter/vägskatt lastbil (släp)		0,00115	mnkr/år	0,0		Sampers/Samkalk 3.3
PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Biljett-intäkter		-7,49	mnkr/år	-151,7		Sampers/Samkalk 3.3
	Fordons-kostnader för kollektivtrafik		22,02	mnkr/år	-574,7		Sampers/Samkalk 3.3
	Moms på biljett-intäkter		-0,4239	mnkr/år	8,6		Sampers/Samkalk 3.3
	Banavgifter		2,48645	mnkr/år	-50,4		Sampers/Samkalk 3.3
						-2	
						-768	

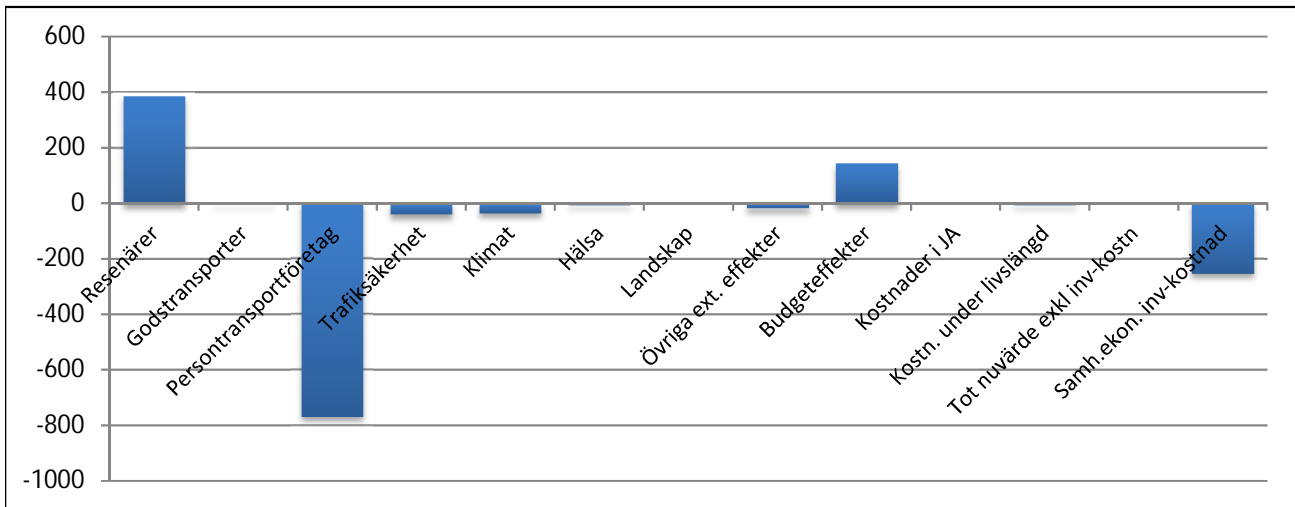
EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafik- säkerhet-totalt	Total olyckskostnad				-40,5		Sampers/ Samkalk 3.3	
		Döda	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade	0,00371	D/år	Ej beräknat		-40	Sampers/ Samkalk 3.3	
		Svårt skadade	Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade	0,12411	SS/år	Ej beräknat			Sampers/ Samkalk 3.3	
	KLIMAT	CO2- ekvivalenter	Avser koldioxid	1,05	kton/år		-35,4		-35	Sampers/ Samkalk 3.3
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, VOC, SO2, och Partiklar					-6,8		Sampers/ Samkalk 3.3
		Luft - NOX	Kväveoxider	2,84309	ton/år	Ej beräknat				Sampers/ Samkalk 3.3
		Luft - VOC	Kolväten	0,08	ton/år	Ej beräknat			-7	Sampers/ Samkalk 3.3
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,125	ton/år	Ej beräknat				Sampers/ Samkalk 3.3
		Luft - Partiklar	Partiklar	0,018	ton/år	Ej beräknat				Sampers/ Samkalk 3.3
	ÖVRIGA EXTERNNA EFFEKTER	Marginellt slitage kollektiv-trafik		0,86	mnkr/år		-17,4		-17	Sampers/ Samkalk 3.3
	BUDGETEFFEKTER	Drivmedels- skatt för vägtrafik, regionalt		3,58546	mnkr/år		72,6			Sampers/ Samkalk 3.3
Drivmedels- skatt för vägtrafik, långväga			1,5129	Ej angett		30,6		143	Sampers/ Samkalk 3.3	
Vägavgifter/ vägskatt			-0,0202	mnkr/år		-0,4			Sampers/ Samkalk 3.3	
Moms på biljett-intäkter			-0,4239	mnkr/år		-8,6			Sampers/ Samkalk 3.3	
Banavgifter			2,48645	mnkr/år		50,4			Sampers/ Samkalk 3.3	
Moms fordons- kostnader			0,105	mnkr/år		-2,1			Sampers/ Samkalk 3.3	

INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA					0	Ej relevant
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS- KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	DoU vägtrafik	<i>Drift- och underhållskostnad för väg under kalkylperioden</i>	0,3	<i>mnkr/år</i>	-6,9	-7	<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Trafik- oberoende DoU järnväg	<i>Drift- och underhållskostnad för järnväg under kalkylperioden</i>	0,00	<i>mnkr/år</i>	0,0		<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
	Re- investeringar järnväg	<i>Reinvesteringar under kalkylperioden</i>	0,00	<i>mnkr/år</i>	0,0		<i>Sampers/ Samkalk 3.3</i>
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad inklusive skattefaktor</i>		12	<i>mnkr/ år</i>	-252,6	-253	Ej relevant
NETTONUVÄRDE						-601	

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

<p>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.</p>	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<p><i>Åtgärden innebär ökad tillgänglighet för resenärer som har start- eller målpunkt i Malmö, speciellt längs Kontinentalbanan. Resenärer som ej har målpunkt i Malmö eller de som inte får tillgång till ett förbättrat utbud drabbas av längre restider då järnvägssystemet i Malmöregionen har högre kapacitetsutnyttjande i utredningsalternativet och därmed drabbas av ökade störnings- och förseningsrisker vilket leder till förlängda restider. Detta drabbar främst långväga resenärer som ej drar nytta av en bättre lokal tillgänglighet i Malmö. Därmed minskar biljettintekterna och är en orsak till de små restidsnyttorna som åtgärden ger. De generella schablonerna om kapacitetspåslag vid utökad trafikering skulle kunna påverka NNK positivt. Komplicerade förändringar av trafikeringen för det här objektet kan ha stor påverkan på utfallet</i></p>

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				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - total	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.</i>			Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	GODS- TRANSPORTER	Förseningar och trafik- störningar	<i>Persontrafik på Kontinentalbanan genom Malmö utökas vilket leder till större risker för störningar och att godstrafiken därmed påverkas negativt när de delar spår med persontrafiken genom Malmö.</i>			Negativt	Negativt	Expertgrupp
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Trafikerings- kostnad	<i>I samband med att tågtrafiken börjar trafikera stationerna längs med Kontinentalbanan i Malmö (Persborg, Rosengård och Östervärn) är det rimligt att anta att befintlig busstrafik anpassas och i viss mån kan reduceras. Anpassning av busstrafiken har ej gjorts i kalkylen, men en reduktion av busstrafiken hade bidragit till lägre trafikeringskostnader.</i>			Positivt	Positivt	Expertgrupp
	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafiks- säkerhet-totalt	<i>Rosengård station möjliggör planskild korsning för gående över Amiralsgatan vilket leder till alternativ och högre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som korsar Amiralsgatan.</i>			Positivt	Positivt	Expertgrupp

EXTERNA EFFEKTER (Följefeffekter för samhället)	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.			Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Objektet innebär fler tågrörelser längs berörd bandel vilket leder till att bullerhändelserna ökar. Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för ekvivalent ljudnivå bedöms dock inte öka och bullerskyddsåtgärder längs bandelen utförs. Mindre negativa effekter kan dock uppstå.			Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	LANDSKAP	Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	Sammantaget bedöms inte landskapseffekterna som betydande och åtgärden bedöms inte påverka redan befintlig barriäreffekt.			Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
		Intrång i Landskap – Ekosystemeffekter och biologisk mångfald	Norr om Malmö folkhögskola, vid inre ringvägen finns ett område med klass "Artrik järnvägsmiljö". Åtgärden bedöms inte påverka området.			Försumbart		Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER		Ingen identifierad effekt			Ingen effekt	Försumbart	Expertgrupp
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ingen identifierad effekt			Ingen effekt	Expertgrupp		
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD		Ingen identifierad effekt			Ingen effekt	Expertgrupp		

Motivering:

Preliminära bedömningar och texter är framtagna inför expertmöte med representanter inom respektive område i två skeden. Bedömningen har sedan bearbetats och tolkats av författarna och i de fall det behövts stämts av med berörd teknikgren innan slutgiltig bedömning. Bedömningsgruppens medlemmar redovisas i kapitel 5.

De ej prisatta effekterna bedöms i sin helhet som försumbara. Störst påverkan bland de ej prissatta effekterna bedöms återfinnas i effekter för godstrafik som idag ensammar trafikerar bandelen och efter åtgärd samsas med persontrafik. De största effekterna bedöms dock fångas inom de beräknade/prissatta effekterna.

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	

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		Försumbart		Negativ (liten)		Försumbart
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

Motivering:

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara försumbara. De positiva ej prissatta effekterna uppstår framförallt på grund av anpassning av befintlig busstrafik som kan reduceras samt den potentiella trafiksäkerhetseffekt som Rosengård station (planskild) skapar, sammantaget bedöms dessa som relativt marginella. Negativa effekter bedöms uppstå i ökad anläggningsmassa som påverkar klimatet samt den ökade risk för störning på godstrafik genom Malmö som åtgärden innebär.

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 åtgärdskostnad.	181
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärdskostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	-2,38
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Underskattar
Motivering	Validering mot trafikanräkningar som Skånetrafiken genomfört visar att resandet med tågtrafik i Malmöområdet (Citytunneln) i dagsläget är underskattat i Sampers. Det är framförallt det lokala- och regionala resandet som bedöms vara underskattat. Därmed bedöms även det framtida resandet bli underskattat i Sampers och då även nyttorna med åtgärden.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	LK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 24
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Olönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

Motivering:

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt olönsam. De prissatta effekterna ger totalt sett ett negativt nettonuvärde. Ökade trafikeringkostnader är den enskilt största posten som belastar kalkylen. De största nyttorna för objektet är restidesnyttor, men totalt sett väger de samhällsekonomiska nyttorna ej upp de samhällsekonomiska kostnaderna. De ej prissatta effekterna bedöms totalt sett vara försumbara.

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 fördelar 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) fördelar 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	Neutralt	Neutralt	Neutralt	I åldersgruppen 26-39 år reser män i Skåne i genomsnitt 23 km jämfört med kvinnornas 14 km. Män reser generellt mer med bil (63%) än kvinnor (51%) och kollektivtrafikresorna (buss, tåg) uppgår till 12% respektive 17%. Dock är andelen resor med tåg för båda könen lika på 6%. Männen som grupp reser längre och har potential att nyttja tåget i större utsträckning, samlat bedöms dock åtgärden som neutral mellan könen.	Expertgrupp med stöd av RVU Skåne 2013
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Nationellt	Utökad trafik lokalt i Malmö ger ökad efterfrågan på spårkapacitet och därmed längre restider för nationella resenärer som passerar Malmö och inte i samma utsträckning som lokala resenärer får nytta av de nya stationerna.	Expertgrupp
Län	Skåne	Neutralt	Skåne	Trafiken förbättras framförallt lokalt i Malmö vilket även kranskommunerna med stora pendlingsströmmar får nytta av. Restiderna försämras för långväga resor. Åtgärden innebär ökade trafikeringskostnader som belastar Skåne.	Expertgrupp
Kommun	Malmö	Kranskommuner i Malmös närhet.	Neutralt	Trafiken förbättras framförallt lokalt i Malmö vilket även kranskommunerna med stora pendlingsströmmar får nytta av. Restiderna försämras för långväga resor.	Expertgrupp

Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Resenärer, lokalt</i>	<i>Resenärer, regionalt</i>	<i>Resenärer, långväga</i>	<i>Utökad trafik lokalt i Malmö ger större kapacitetsutnyttjande och därmed längre restider för nationella resenärer som passerar Malmö och inte i samma utsträckning som lokala resenärer får nytta av de nya stationerna.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Näringsgren	<i>Näringslivet i Malmö</i>	<i>Neutral</i>	<i>Godstransporter</i>	<i>Näringslivet i regionen och främst i Malmö kan potentiellt få ett större upptagningsområde i och med effektivare pendling. Godsstråket genom Skåne får ökad konkurrens om tåglägen och riskerar en ökad störningskänslighet.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Trafikslag	<i>Spår</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Spårtrafiken gynnas när persontrafik införs även om godstrafiken riskerar vissa negativa effekter.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Barn: <18 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Den ökade tillgängligheten till lokal- och regionaltågssystemet bedöms främst gynna lokal och regional arbets- och studiependling.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Åtgärds specifik fördelningsaspekt	<i>Boende i Rosengård</i>	<i>Boende i västra Malmö</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Boende längs aktuell sträcka på Kontinentalbana och i synnerhet Rosengård får ökad tillgänglighet till lokaltågssystemet. Åtgärden möjliggör även ett ökat utbyte mellan östra av västra Malmö.</i>	<i>Expertgrupp</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

--	--

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	<i>Nej</i>
------------------------	------------

Kommentar:

Objektet medför stora nyttor för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

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

Olönsam

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

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Föreslagen åtgärd utökar den spårbundna kollektivtrafiken i regionen och tillgängliggör lokal- och regionalstågssystemet för nya områden i Malmö. Åtgärden bidrar till en stärkt kollektivtrafik som binder samman stad och landsbygd. Lokalt skapas även ökade möjligheter till resor med spårbunden trafik. Dock ökar det totala trafikarbetet med bil pga försämringar för långväga resor vilket ger överflyttning från spårbunden persontrafik till bil och därmed ökad total mängd koldioxidekvivalenter.</i>	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Föreslagen åtgärd bidrar inte till samhällsekonomisk hållbarhet då kostnader är högre än nyttorna.</i>	Expertgrupp
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms tillsammans med övriga stadsprojekt bidra till social hållbarhet genom den förbättrade valmöjligheten i kollektivtrafiken lokalt i Malmö och att nya områden får tillgång till lokal- och regionalstågssystemet. Tillgängligheten för personer med sämre resurser eller förutsättningar att röra sig i transportsystemet förbättras. Bedömningen förstärks av Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö som menar att den fysiska planeringen av Amiralstaden, med sitt geografiska centrum vid kommande Rosengård station, kan bidra till att förbättra ojämlika förutsättningar lokalt, men på längre sikt även för hela Malmö.</i>	Expertgrupp

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bedöms inte bidra till en hållbar utveckling då den ej är samhällsekonomiskt eller ekologiskt hållbar. Åtgärden bidrar dock till en ökad tillgänglighet för nya områden i Malmö samt skapar fler valmöjligheter och ökad redundans vid störning.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

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.

Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och koncensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.

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	Negativt bidrag: Åtgärden innebär införade av samt ökad trafikering med lokal- och regionaltåg för persontrafik. Detta ökar kapacitetsutnyttjandet och risken för störningar för långväga persontrafik i och genom området.	Arbetsgrupp, 2017-03-30
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden ger förbättrat utbud med nya destinationer samt möjlighet att resa med tåg en längre del av resan. Tåg upplevs av många ha ökad trygghet och bekvämlighet framför buss.	Expertgrupp
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Negativt bidrag: Åtgärden innebär införade av samt ökad trafikering med lokal- och regionaltåg för persontrafik. Detta ökar kapacitetsutnyttjandet och risken för störningar för godstrafiken på banan ökar.	Expertgrupp
	Kvalitet	Negativt bidrag: Åtgärden innebär införade av samt ökad trafikering med lokal- och regionaltåg för persontrafik. Detta ökar kapacitetsutnyttjandet och risken för störningar för godstrafiken på banan ökar.	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Större utbud och större möjlighet för direktresor ger bättre förutsättningar för pendling i Malmöområdet och Öresundsregionen.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Större utbud och större möjlighet för direktresor ger bättre tillgänglighet i Malmöområdet.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Större utbud och större möjlighet för direktresor ger bättre tillgänglighet till Köpenhamn men delvis sämre tillgänglighet för övriga långväga resor.	Expertgrupp

<p>Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p>	<p>Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ett förbättrat kollektiv-trafikutbud ger ökad rörlighet för både kvinnor och män i regionen att utforma sina liv.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p><i>Inget bidrag: "Män som grupp har generellt ett större inflytande i planeringen, bl.a. genom att fler män än kvinnor är manade att delta i samrådsmöten i samband med planerade infrastrukturinvesteringar. Därmed är det viktigt att man inom ramen för detta (samtliga) objekt arbetar för att få en jämn representation av båda könen i de beslutande grupper som arbetar i planeringsprocessen men även att olika målgruppers åsikter kommer in under samrådsförfarandet"</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Funktionshinderade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ökat antal järnvägsstationer ger kortare avstånd för anslutningsresan vilket ökar möjligheterna för personer med funktionsnedsättning, som har start- eller målpunkt i närheten av Kontinentalbanan, att röra sig i samhället.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<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><i>Positivt bidrag: Ny station Rosengård möjliggör planskild passage över Amiralsgatan som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.</i></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><i>Positivt bidrag: Ökat resande med tåg bedöms även öka andelen anslutningsresor med gång- och cykel.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ökat trafikutbud och fler möjligheter för direktresor leder till ökad andel kollektivt resande.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

Hänsynsmål ²			
<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>Negativt bidrag: Ökat trafikutbud och fler möjligheter för direktresor leder till ökad andel kollektivt resande för kortväga resor. För långväga resor ökar trafikarbetet med bil. Lastbilstrafiken påverkas sannolikt inte.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Inget bidrag: Åtgärden leder ej till att energianvändningen per fordonskilometer förändras.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Åtgärden innebär att ny infrastruktur byggs vilket leder till att energianvändningen ökar, dels under byggnationen, men även under drifts- och underhållsskedet.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Människors hälsa</p>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Inget bidrag: Objektet innebär fler tågrörelser längs berörd bandel vilket leder till att bullerhändelserna ökar. Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för ekvivalent ljudnivå bedöms dock inte öka.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Inget bidrag: Objektet innebär fler tågrörelser längs berörd bandel vilket leder till att bullerhändelserna ökar. Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för ekvivalent ljudnivå bedöms dock inte öka.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Inget bidrag: Åtgärden påverkar endast redan bullerstörda områden. (källa: Bullerfria områden i Skåne)</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p>Positivt bidrag: Fler går och cyklar i större utsträckning i anslutning till en resa med tåg.</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>	<p>Befolkning</p>	<p>Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål</p>	<p><i>Positivt bidrag: En utbyggd kollektivtrafik är positivt för dessa grupper att friare kunna röra sig i samhället.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>	<p><i>Positivt bidrag: Förbättrat kollektivtrafikutbud leder till att tillgängligheten till utbud och aktiviteter med kollektivtrafik ökar.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Luft</p>	<p>Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).</p>	<p><i>Negativt bidrag: Åtgärden leder enligt kalkylen totalt sett till ökade utsläpp av kväveoxider och partiklar. Ökningen bedöms bero på att det långväga resandet påverkas negativt och det sker en överflyttning från tåg till bil resp. flyg. Lokalt i Malmö bedöms åtgärden leda till viss överflyttning till kollektivtrafiken.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.</p>	<p><i>Positivt bidrag: Med en attraktivare spårbunden kollektivtrafik kan vägtrafik flyttas över till hållbarare transportmedel. Malmö är aktuellt för åtgärdsprogram kopplat till överskridna miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>	<p><i>Inget bidrag: MKN för kväveoxid överskrids eller ligger nära gränsen på enstaka gator i Malmö. Objektet bedöms inte leda till minskade utsläpp i den omfattningen att MKN ej längre överskrids, men kan ha ett positivt bidrag som en delåtgärd.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Vatten</p>	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p>	<p><i>Inget bidrag: Projektet bedöms inte påverka kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt</p>	<p><i>Bedöms inte för närvarande</i></p>	<p>Ej relevant</p>
	<p>Betydelse för förorenade områden</p>	<p><i>Inget bidrag: Inget tyder på att förorenade områden påverkas av åtgärden. Åtgärden är begränsad och följer inom eller i anslutning till befintlig järnväg.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>	

	Mark	Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Inget bidrag: Norr om Malmö folkhögskola, vid inre ringvägen finns ett område med klass "Artrik järnvägsmiljö" som ej bedöms påverkas av föreslagna åtgärder.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag: Kunskapsunderlag saknas. Åtgärd följer befintlig sträckning.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag: Sulfidjord finns ej i området.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Kunskapsunderlag saknas.</i>	Expertgrupp
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	Expertgrupp
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	Expertgrupp

	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</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: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Åtgärden sker i eller i anslutning till befintlig järnväg i tätortsmiljö och bedöms har litet eller inget bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Negativt bidrag: Det totala trafikarbetet med bil ökar pga försämringar för långväga resor med överflyttning från spårbunden persontrafik till bil och därmed ökad olycksrisk i transportsystemet.</i>	<i>Expertgrupp</i>

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		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,4	D/mdkr	Sampers/Sam kalk 3.3
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	14,1	DSS/mdkr	Sampers/Sam kalk 3.3
Restid	Förändrade antal timmar (totalt) per kkr år 2030 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-10,1	tim/tkr	Sampers/Sam kalk 3.3
Koldioxid	Förändrade antal kton CO2 per mnkr år 2030 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	115,5	ton/mnkr	Sampers/Sam kalk 3.3

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet vad gäller medborgarnas resor men den ökade trafiken leder samtidigt till att bullret för de som bor längs banan ökar.

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
	Nedan redovisas Skånes utvecklingsmål för transportsystemet som anges i den Regionala Transportinfrastrukturplanen 2014–2025.		
Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne	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.	Positivt bidrag	Expertgrupp
Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov	- 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.	Positivt bidrag	Expertgrupp

<p>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>Positivt bidrag</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>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. - Stödja Kastrups roll som en viktig flygplats för interkontinentala flygförbindelser och Sturups roll som nationell flygplats. 	<p>Negativt bidrag</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>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. 	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>En nära, tät, grön och funktionsblandad stad</p>	<p>En övergripande prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Staden kan därmed få en rumslig organisation som främjar möten mellan människor, som bidrar till att minska Malmös miljöbelastning och som ökar attraktiviteten. Att i huvudsak växa inåt är en robust strategi eftersom byggandet kan anpassas efter behoven, det vill säga produktionen kan minska eller avstanna utan komplikationer.</p>	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Regional motor för grön tillväxt och sysselsättning</p>	<p>Tillväxtfrämjande insatser för att bidra till välfärd för malmöborna, fler arbetstillfällen och försörjning är av avgörande betydelse för stadens utveckling. Att stärka Malmös attraktivitet som en stad att bo och verka i och att skapa utrymme för ett mångsidigt näringsliv och för utbildning och forskning har hög prioritet.</p>	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>
<p>Staden som kulturell och demokratisk arena</p>	<p>Stadsrummets betydelse som gemensam kontaktyta för möten mellan människor och för att stimulera demokrati och delaktighet ökar i takt med att samhället på olika sätt blir allt mer fragmenterat.</p>	<p>Positivt bidrag</p>	<p>Upprättaren</p>

4.5 Målkonflikter

Åtgärden innebär ökad tillgänglighet för resenärer som har start- eller målpunkt i Malmö, speciellt längs Kontinentalbanan. Resenärer som ej har målpunkt i Malmö eller de som inte får tillgång till ett förbättrat utbud drabbas av längre restider då järnvägssystemet i Malmöregionen har högre kapacitetsutnyttjande i utredningsalternativet och därmed får ökade störnings- och förseningsrisker vilket leder till förlängda restider. Detta drabbar främst långväga resenärer som ej drar nytta av en bättre lokal tillgänglighet i Malmö.

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet för lokala och regionala personresor. Den ökade trafikeringen innebär dock till att buller för boende längs banan ökar.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	2206,00	8,20	Klimatkalkyl Sammanställning vers 4.0, 2016-12-02
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	32,81	0,15	Klimatkalkyl Sammanställning vers 4.0, 2016-12-02
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	1312,44	6,01	

Kommentar:

Byggnationen av åtgärden (hela byggfasen) bidrar till 2 206 ton CO₂-ekvivalenter. Drift och underhåll beräknas släppa ut 8,2 ton CO₂-ekvivalenter per år. Energianvändningen uppgår till 32,8 GWh under byggfasen och 0,15 GWh per år under driftskedet. Det totala utsläppet av CO₂-ekvivalenter blir under bygg- och driftskedet 1312 ton och energianvändningen uppgår till 6 GWh med 40 års kalkylperiod.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-01-29; *Andreas Almroth, trafikanalytiker, Sweco*

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2017-01-12, *Joachim Kangevall, miljöekonom (Sweco); Andreas Almroth, trafikanalytiker (Sweco)*

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

Bedömningsmöte 1 av SEB, 2017-01-13, Christina Ripa, trafikanalytiker (Trafikverket); Lova Wigvall, trafikanalytiker (Trafikverket); Helena Roslind, planerare (Trafikverket); Tore Edbring, kapacitetsanalytiker (Trafikverket); Ingegerd Johansson, bullerexpert (Trafikverket); Andreas Almroth, trafikanalytiker (Sweco), Joachim Kangevall, miljöekonom (Sweco)

Bedömningsmöte 2 av SEB, 2017-01-18, Deltagare: Christina Ripa, trafikanalytiker (Trafikverket); Lova Wigvall, trafikanalytiker (Trafikverket); Andreas Almroth, trafikanalytiker (Sweco); Joachim Kangevall, miljöekonom (Sweco)

Granskningsmöte av SEB, 2017-03-30, Deltagare: Christina Ripa, trafikanalytiker (Trafikverket); Lova Wigvall, trafikanalytiker (Trafikverket); Joachim Kangevall, miljöekonom (Sweco)

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

17-02-10

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Lova Wigvall, Trafikverket, lova.wigvall@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-05-05; *Emma Rosklint, Samhällsekonom, Trafikverket*

5.2 Godkänd av:

2017-05-05; *Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket*

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-06-14; *Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket*

6.2 Godkänd av:

2017-07-03; *Håkan Persson, ec Strategisk 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

2a) Sweco, 2016-12-14, JSY1824 Kontinentalbanan Samlad kostnads kalkyl

2b) Sweco, 2017-01-03, JSY1824_Kontinentalbanan_indexomr_kapitalisering_invkostnad.xlsx

Bilaga 3: Klimatkalkyl

3a) Trafikverket, 2016-12-02, JSY1824 Kontinentalbanan Klimatkalkyl Sammanställning

3b) Trafikverket, 2016-12-02, JSY1824 Kontinentalbanan Indata Klimatkalkyl

3c) Sweco, 2016-12-09, Kontinentalbanan antaganden och avgränsningar för Klimatkalkyl

Bilaga 4: Arbets-PM Sampers

Sweco, 2017-02-08, JSY1824 Kontinentalbanan - Arbets-PM

Bilaga 5: Sampers-/Samkalkkalkyl

Sweco, 2016-12-25, Sampersriggning, Person2040_160401_v06_KB_161225

Resultatfiler:

Sweco, 2017-01-30, SK-fil

Sweco, 2017-01-12, R-filer

Bilaga 6: Tidtabellsmodell/Kapacitetsark

6b) Trafikverket, 2016-06-17, TDTmodell_NY_BAS_REV_160617_v2.xlsx

6b) Trafikverket, 2016-09-23, TDTmodell_NY_BAS_REV_M_ring.xlsx

6c) Sweco, 2016-12-24, TDTmodell_NY_BAS_REV_160617_v2_JA_161201.xlsx

6d) Sweco, 2016-12-24, TDTmodell_NY_BAS_REV_160617_v2_M_ring_161224_ny_trafik.xlsx

6e) Sweco, 2017-02-10, Gångtider malmö ringen

Bilaga 7: Faktaunderlag, Teknisk utredning

7a) Sweco, 2016-11-09, Kontinentalbanan persontrafik (RAPPORT Kontinentalbanan Persontrafik_161109.pdf)

7a) Sweco, 2016-11-07, Alternativa trafikupplägg (Alternativa trafikupplägg Kontinentalbanan_161107.pdf)

Bilaga 8: Resvaneundersökning

Malmö Stad, 2014-06-04. Resvaneundersökning 2013

Bilaga 9: Faktaunderlag, FKB

Andreas Almroth (Sweco), 2017-01-11. JSY1824_Kontinentalbanan_fkb_verktyg_20160401

Trafikverket, 2012-04-27. Godstransporter 2012:119 (2012_119_Godstransporter.pdf)

Trafikverket, 2016-04-01. Tågtrafik i basprognos 2040 - Beskrivning av trafikering

(tagtrafik_basprognos_2040_-_beskrivning_trafikering_2016-04-01.pdf)

European Commission, Scandinavian-Mediterranean Corridor (scandinavian_mediterranean_map.pdf)

Bilaga 10: Faktaunderlag, Trafikverkets ställningstagande

Trafikverket, 2016-12-21, Faktaunderlag, Trafikverkets ställningstagande, TRV ställningstagande Kontinentalbanan 161221

Bilaga 11: Faktaunderlag, Trafiktillväxttal Gods

Trafikverket, 2016. Instruktion om tillväxttal för godstrafik på järnväg 2014-2060
(instruktion_tillvaxttal_gods_jv_160401.pdf)
Trafikverket, 2016-05-23. rev160523_tillvaxttal_gods_jvg_2014-2040_160401.xlsx

Bilaga 12: Faktaunderlag, Trafiktillväxttal Persontrafik

Trafikverket, 2016-03-31. Tillväxttal transportarbete med kollektivtrafik
(trafiktillvaxt_jv-analyser_160401.pdf)

Bilaga 13: Faktaunderlag, Kapacitetsutnyttjande

Trafikverket, 2016-02-15. Järnvägens kapacitet 2015 – uppföljning av
kapacitetsutnyttjande i det svenska järnvägsnätet. Underlag till årsredovisning 2015
(2016_038_jarnvagens_kapacitet_2015_slutversion.pdf)

Bilaga 14: Faktaunderlag, Funktion och hänsynsmål

Trafikverket, 2011. Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet, 2011:134
(2011_134_metod_for_miljobedomning_inom_transportsystemet_2.pdf)
Trafikverket, 2015-01-18. Trafikverkets Kunskapsunderlag och Klimatscenario för Energieffektivisering
och begränsad klimatpåverkan. TRV2014:137
(2014_137_trafikverkets_kunskapsunderlag_klimatsc_effektivis.pdf)
Regeringen, 2009-03-12. Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93) (mal-for-
framtidens-resor-och-transporter-pro.pdf)

Bilaga 15: Faktaunderlag, Järnvägsnätsbeskrivning

Trafikverket. Bilaga 3.4 Banstandarddata, indelningsdata; utgåva 2016
Trafikverket. Bilaga 3.5 JNB 2016 STH och medelhastighet per sträcka

Bilaga 16: Faktaunderlag, Tysta områden

Vägverket, Länsstyrelsen i Skåne län, 2003-11-28. Bullerfria områden i Skåne

Bilaga 17: Faktaunderlag, Gods

Region Skåne, 2015-09-24. Desprektiv analys av godsflöden i Skåne (20150924-
_slutrapport_gods_i_skane.pdf)
Region Skåne. Analys av godsflöden i Skåne (kortversion) (rs_analysavgodsflodenskane_oct-1.pdf)

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering