

Samlad effektbedömning

Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.,
BVG007



Objektnummer: BVGV007, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lundmark Mattias, PRp1s, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lundmark Mattias, PRp1s

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Västernorrland län och berör Sundsvalls kommun.

Nuläge och brister

Utbyggnaden av Botniabanan och Ådalsbanan, samt åtgärder i form av mötesstationer och dubbelspår på Ostkustbanan, medför en väsentlig ökning av trafiken på järnvägen genom Sundsvall. I nuläget finns 4 plattformslägen vid Sundsvall C. Den utökade trafiken genererar ett behov av fler bytesmöjligheter mellan tågen vilket kräver fler plattformslägen. I nuläget måste resenärerna passera en plankorsning för att ta sig till plattformarna. En utökad trafik gör att olycksrisken vid plankorsningen ökar.

Beskrivning av åtgärden

Plattformarna på Sundsvall C breddas och förlängs. En planskild gångförbindelse från stationshuset med nedgångar till nya plattformar anläggs. Ombyggnaden av plattformar i kombination med att ett växelkryss anläggs mellan plattformarna gör att antalet plattformslägen ökar till 5 - 8 beroende på tåglängder. Ombyggnaden medför också behov av spåråtgärder på bangården. Kompletterande stängsling av bangården görs. Nästa Ställverk 95 utökas för att även innefatta Sundsvall.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att öka tillgängligheten för resandeutbyte inom och mellan trafikslag, förbättra bytestider och öka trafiksäkerheten för resenärer som ska till och från plattformarna.

Investeringskostnad

Kostnaden är 1218 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd
---------------------------	------------

Fördelningsanalys

Störst positiva nyttor bedöms det regionala tågresandet i Västernorrlands län erhålla, följt av det nationella resandet. Kvinnor åker i högre utsträckning kollektivt än män, varför kvinnor får större nytta. Åtgärden bedöms ge störst nytta för Sundsvalls kommun i form av ökad tillgänglighet, minskad restidsosäkerhet och ökad trafiksäkerhet, eftersom den största andelen som reser till/från Sundsvall resecentrum är boende i kommunen. Sundsvall är också den kommun som får störst negativ effekt avseende kulturmiljöpåverkan och buller.

Funktionsmål och hänsynsmål

Relaterat till funktionsmålet bedöms åtgärden ge positiva effekter i form av kortare bytestider, minskade förseningar, ökad bekvämlighet och tillgänglighet för personresor. Fler plattformslägen ger ökad flexibilitet och redundans för persontransportföretag. Ett mer robust system bedöms även gynna godstrafiken på järnväg. Relaterat till hänsynsmålet ger planskild gångförbindelse och stängsling positiva trafiksäkerhetseffekter. Effekten på buller bedöms vara negativ, liksom intrång i stationsmiljöns kulturmiljövärden.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Arbete med systemhandling för åtgärderna vid Sundsvall C och bangården påbörjades hösten 2020. Bygghandlingar togs fram under 2022 och 2023. Förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenör levererades i början av 2025. Upphandlingen planeras påbörjas i september 2025. Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033. Åtgärderna har beroenden till ett antal andra projekt i närområdet: • Dubbelspår Kubikenborg-Sundsvall C, för vilket järnvägsplan är fastställd och byggstartsbeslut inväntas. • Kubalspåret – Den nya sträckningen av Kubalspåret måste vara byggd innan södra änden av bangården kan byggas om. • Byggnation av spår 30-32 vid den tidigare kombiterminalen, så att de kan fungera som uppställningsspår under byggtiden. Finansieras av en annan åtgärd. Åtgärden är också relaterad till, men inte beroende av, dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg, för vilket projektering pågår

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Med föreslagen åtgärd kan byten mellan tåg ske oftare vid samma plattform vilket ger ökad bekvämlighet.	Försumbart
Restid	Med föreslagen åtgärd kan byten mellan tåg ske oftare vid samma plattform vilket kan ge kortare bytestid.	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Ombyggnad av Nacksta ställverk medför ett mer robust system och därmed minskad restidsosäkerhet och försening.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Ny gångbro från stationshus till plattformar med rulltrappor och hissar förbättrar tillgängligheten.	Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Förseningar	Ombyggnad av Nacksta ställverk medför ett mer robust system och därmed minskade förseningar.	Förbättring

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Med en attraktivare och mer tillgänglig bytespunkt förväntas en något större andel resenärer välja tåg istället för bil.	Försumbart
Övrig effekt	Ombyggnad av Nacksta ställverk medför ett mer robust system och därmed minskad restidsosäkerhet och försening.	Förbättring
Övrig effekt	Stängsling minskar risken för spårspring, vilket ger förbättrad arbetsmiljö för lokförare.	Försumbart
Övrig effekt	Ökad flexibilitet och redundans. Ett till fyra ytterligare plattformslägen (beroende på tåglängder) ger ökad flexibilitet,	Förbättring

Objektnummer: BVGV007, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lundmark Mattias, PRp1s, 0771-921 921

Skede: Bygghandling/genomförande

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	bättre möjlighet att hantera förseningar samt förbättrade möjligheter att vända tåg.	

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden omfattar stängsling av bangården samt att växlar byts ut inne på bangården. Stängsling minskar risken för spårspring och därmed olycksrisken. Att dagens tryckluftstyrda växlar byts ut innebär minskad olycksrisk för rangeringspersonal på bangården. Anläggningen av planskild gångförbindelse till plattformarna gör att dessa kommer att kunna angöras helt planskilt. Idag måste av- och påstigande resenärer som ska ta sig till eller från ett plattformsläge korsa flera spår i plan. Även om plattformsbommar finns så förekommer det spårspring när dessa är fällda.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Maximal ljudnivå inomhus från tågtrafik bedöms överskridas för några hus på grund av högre hastighet.	Försämring
Luftkvalitet	Ökad robusthet, förbättrade möjligheter till tågbyten och att ombyggnaden gör tågresandet mer attraktivt och tillgängligt bedöms bidra till överflyttning från tåg till bil, om än en marginell sådan. Detta tillsammans med andra åtgärder bidrar till att marginellt minska luftföroreningarna. Åtgärden kan dock medföra en tillfällig ökning av luftutsläpp under byggskedet.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Sundsvalls centralstation ligger inom riksintresse Stenstaden, Sundsvall. Stationsmiljön innehåller ett flertal byggnadsminnen. Perrongtaken är statligt byggnadsminne. Flytt av perrongtak och	Försämring

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	anläggande av planskild plattformsförbindelse bedöms innebära omfattande påverkan på stationsmiljöns kulturmiljövärden.	
Intrång - människor	Den planskilda övergången innebär en påverkan på uppfattningen av skalan i stadsbilden. Övergången bedöms påverka karaktären i stationsområdet. Det nya utdragsspåret genom obruten mark kan i viss mån påverka karaktären på landskapsbilden genom minskad trädvegetation och naturmark till utökad bangård.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en på marginalen minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", och "Persontransportföretag".	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	

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

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

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggnande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	12926	45
Reinvestering per år	190	0,64
Drift och underhåll per år	7,7	0,10

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden ger kortare bytestider, ökad bekvämlighet och tillgänglighet och gör därmed resande på järnväg mer attraktivt. Åtgärden medför även minskad restidsosäkerhet och försening.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Sammantaget bedöms ökad robusthet och därmed minskade förseningar förbättra för godstrafiken.	>
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden ger ökad flexibilitet och redundans, minskade förseningar samt en attraktivare och mer tillgänglig bytespunkt.	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
En planskild gångförbindelse till plattformarna ger ökad trafiksäkerhet. Stängsling minskar risken för spårspring och därmed olycksrisken.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Effekten på buller bedöms vara negativ och effekterna för luft bedöms vara marginella. Den sammanvägda effekten bedöms vara negativ.	<
Natur- och Kulturmiljö: Flytt av perrongtak och anläggande av planskild plattformsförbindelse innebär ett intrång i stationsmiljöns kulturmiljövärden. Karaktären i stationsområdet påverkas av den planskilda förbindelsen och genom viss minskad trädvegetation och naturmark i området.	<
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en på marginalen minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	1071 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	1071 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Beräknade effekter av åtgärden har inte utförts, då det saknas vedertagna beräkningsmetoder för denna typ av objekt. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget ge förbättring. De största förbättringarna är kortare bytestid, minskade förseningar, ökad bekvämlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet samt ökad flexibilitet. Försämringarna består av påverkan på buller, kulturmiljö samt ökat behov av drift, underhåll och reinvestering till följd av ökad anläggningsmassa.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Det positiva värdet av ej beräknade effekter för persontransporter, persontransportföretag, gods och trafiksäkerhet bedöms klart överstiga 10 procent av åtgärdens utgifter. Försämringar av buller, kulturmiljö samt drift, underhåll och reinvestering bedöms understiga 10 procent av åtgärdens utgifter.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärderna har beroenden till ett antal andra projekt i närområdet: • Dubbelspår Kubikenborg-Sundsvall C, för vilket järnvägsplan är fastställd och byggstartsbeslut inväntas. • Kubalspåret – Den nya sträckningen av Kubalspåret måste vara byggd innan södra änden av bangården kan byggas om. • Byggnation av spår 30-32 vid den tidigare kombiterminalen, så att de kan fungera som uppställningsspår under byggtiden. Finansieras av en annan åtgärd. Åtgärden är också relaterad till, men inte beroende av, dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg, för vilket projektering pågår.

3 Fördelningsanalys

Störst positiva nyttor bedöms det regionala tågresandet i Västernorrlands län erhålla, följt av det nationella resandet. Kvinnor åker i högre utsträckning kollektivt än män, varför kvinnor får större nytta. Åtgärden bedöms ge störst nytta för Sundsvalls kommun i form av ökad tillgänglighet, minskad restidsosäkerhet och ökad trafiksäkerhet, eftersom den största andelen som reser till/från Sundsvall resecentrum är boende i kommunen. Sundsvall är också den kommun som får störst negativ effekt avseende kulturmiljöpåverkan och buller.

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

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Fler plattformslägen förbättrar möjligheter för tågbyte vid samma plattform och kortare bytestider, och åtgärden minskar risken för störningar/förseningar. Planskild förbindelse till plattformarna bidrar också till ökad tillgänglighet. Åtgärden bedöms därmed stärka förutsättningarna för att välja kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bedöms medföra ett mer robust system och därmed minskade förseningar för godstrafiken.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inbyggd, väderskyddad och planskild förbindelse mellan plattformarna och resecentrum underlättar användbarheten för funktionshindrade. Förbättrade möjligheter för tågbyte vid samma plattform underlättar funktionshindrades tillgänglighet ytterligare.

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

Ingen eller liten påverkan.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Åtgärden omfattar stängsling av bangården samt att växlar byts ut inne på bangården. Stängsling minskar risken för spårspring och därmed olycksrisken. Att dagens tryckluftstyrda växlar byts ut innebär minskad olycksrisk för rangeringspersonal på bangården. Anläggningen av planskild gångförbindelse till plattformarna gör att dessa kommer att kunna angöras helt planskilt. Idag måste av- och påstigande resenärer som ska ta sig till eller från ett plattformsläge korsa flera spår i plan.

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

Marginell överflyttning av resor från bil till tåg bidrar på marginalen till minskade klimatutsläpp. Åtgärden medför dock klimatutsläpp under byggskedet.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Ökad robusthet, förbättrade möjligheter till tågbyten samt att ombyggnaden gör tågresandet mer attraktivt och tillgängligt bidrar på marginalen till att fler väljer tåg istället för bil. Åtgärden kan samtidigt medföra en tillfällig ökning av luftföroreningar under byggskedet. Åtgärdens bidrag till luftkvaliteten bedöms sammantaget som försumbart.

Buller och vibrationer

Maximal ljudnivå inomhus från tågtrafik bedöms överskridas för några hus på grund av högre hastighet.

Landskap

Flytt av perrongtak och anläggande av planskild plattformsförbindelse innebär ett intrång i stationsmiljöns kulturmiljövården. Karaktären i stationsområdet påverkas av den planskilda förbindelsen och genom viss minskad trädvegetation och naturmark i området.

Vatten

Ingen påverkan. Grundvattnet i området nyttjas inte för dricksvattenförsörjning och det bedöms inte vara aktuellt i framtiden heller.

Material och kemiska produkter

Uppgift saknas

Förorenade områden och masshantering

Hantering av förorenade massor kan medföra en risk för spridning av föroreningar, men markmiljöundersökningar inför entreprenaden planeras för att uppnå en ändamålsenlig masshantering. I och med att förorenade massor avlägsnas i projektet bedöms bidraget bli positivt.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Relaterat till funktionsmålet bedöms åtgärden ge positiva effekter i form av kortare bytestider, minskade förseningar, ökad bekvämlighet och tillgänglighet för personresor. Fler plattformslägen ger ökad flexibilitet och redundans för persontransportföretag. Ett mer robust system bedöms även gynna godstrafiken på järnväg. Relaterat till hänsynsmålet ger planskild gångförbindelse och stängsling positiva trafiksäkerhetseffekter. Effekten på buller bedöms vara negativ, liksom intrång i stationsmiljöns kulturmiljövärden.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: BVGV007, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lundmark Mattias, PRp1s, 0771-921 921

Skede: Bygghandling/genomförande

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.
Objekt-id	BVG007
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västernorrland
Kommun	Sundsvalls
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Bygghandling/genomförande
Typ av planläggning	Typfall 1 Små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning, endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, frivillig markåtkomst

Nuläge och brister

Utbyggnaden av Botniabanan och Ådalsbanan, samt åtgärder i form av mötesstationer och dubbelspår på Ostkustbanan, medför en väsentlig ökning av trafiken på järnvägen genom Sundsvall. I nuläget finns 4 plattformslägen vid Sundsvall C. Den utökade trafiken genererar ett behov av fler bytesmöjligheter mellan tågen vilket kräver fler plattformslägen. I nuläget måste resenärerna passera en plankorsning för att ta sig till plattformarna. En utökad trafik gör att olycksrisken vid plankorsningen ökar.

Det förekommer spårspring över bangården, vilket innebär en ökad olycksrisk och en försämrad arbetsmiljö för lokförare.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Ca 6,8 km (Sundsvall - Nacksta). Bansträckan i fokus är vid Sundsvall C, ca 1,6 km.
Banstandard	4 plattformslägen, anslutning till plattformar i plan. Driftplats Sundsvall har i nuläget System H (Fjb+ATC). Sth 40 på huvudspåret, södra delen.
Bantrafik	112 persontåg respektive 48 godståg per vardagsmedeldygn (Trafikverkets basprognos, prognosår 2045).
Banflöde	1,2 miljoner av- och påstigande på Sundsvall C (Trafikverkets basprognos, prognosår 2045). Godsvolym Sundsvall central-Nacksta: 7,9 miljoner ton (Trafikverkets basprognos, prognosår 2045)

Beskrivning av åtgärden

Plattformarna på Sundsvall C breddas och förlängs. En planskild gångförbindelse från stationshuset med nedgångar till nya plattformar anläggs. Ombyggnaden av plattformar i kombination med att ett växelkryss anläggs mellan plattformarna gör att antalet plattformslägen ökar till 5 - 8 beroende på tåglängder. Ombyggnaden medför också behov av spåråtgärder på bangården. Kompletterande stängsling av bangården görs. Nacksta Ställverk 95 utökas för att även innefatta Sundsvall.

Ett nytt utdragsspår för rangering byggs österut, norr om dubbelspåret, med motsvarande längd som befintligt utdragsspår söder om dubbelspåret, som rivs. Ny växelförbindelse mot Kubals industriområde installeras. En plankorsning (truckväg) och låsbara grindar byggs. Plankorsningen är avsedd för drift och underhåll av plattformar. Området för åtgärderna sträcker sig från änden av det nya utdragsspåret österut och upp till västra driftplatsgränsen i Nacksta (km 351+700). Fokus för åtgärderna är vid Sundsvalls centralstation och bangård. Signalåtgärder mellan Sundsvall och Nacksta ingår också. Perrongtaken på Sundsvall C är av kulturhistoriskt värde. I nära samverkan med Riksantikvarieämbetet har ett program för demontering, förvaring, remontering och återuppsättning av perrongtaken i västra delen av av plattformarna tagits fram.



1 Spårmodell för åtgärderna vid Sundsvall C och bangården. Det nedre utdragsspåret i mitten av bilden ingår ej i åtgärden, inte heller dubbelspåret söderifrån upp till just innan den östra änden av plattformen (gråmarkerad), vilket tillhör järnvägsplanen för dubbelspår Sundsvall C-Kubikenborg. Utöver åtgärderna vid Sundsvall C och bangården ingår signalåtgärder mellan Sundsvall och Nacksta.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Ca 6,8 km, inkl. Nacksta Ställverk 95 utökas för att även innefatta Sundsvall. Fokus för åtgärderna är vid Sundsvall C, ca 1,6 km.
Banstandard	5 - 8 plattformslägen (beroende på tåglängder), planskild anslutning till plattformar. System H (Fjb+ATC). Sth 80 på dubbelspåret, södra delen.
Bantrafik	112 persontåg respektive 48 godståg per vardagsmedeldygn (Trafikverkets basprognos, prognosår 2045).

Banflöde	1,2 miljoner av- och påstigande på Sundsvall C (Trafikverkets basprognos, prognosår 2045). Godsvolym Sundsvall central-Nacksta: 7,9 miljoner ton (Trafikverkets basprognos, prognosår 2045)
----------	---

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att öka tillgängligheten för resandeutbyte inom och mellan trafikslag, förbättra bytestider och öka trafiksäkerheten för resenärer som ska till och från plattformarna.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-02-01	2021-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	996	120	1218	146

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	5	1071

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Ökad anläggningsmassa ger ökade kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Ökad anläggningsmassa ger ökade reinvesteringskostnader.	Försämring

Planeringsläge

Arbete med systemhandling för åtgärderna vid Sundsvall C och bangården påbörjades hösten 2020. Bygghandlingar togs fram under 2022 och 2023. Förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenör levererades i början av 2025. Upphandlingen planeras påbörjas i september 2025. Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033. Åtgärderna har beroenden till ett antal andra projekt i närområdet: • Dubbelspår Kubikenborg-Sundsvall C, för vilket järnvägsplan är fastställd och byggstartsbeslut inväntas. • Kubalspåret – Den nya sträckningen av Kubalspåret måste vara byggd innan södra änden av bangården kan byggas om. • Byggnation av spår 30-32 vid den tidigare kombiterminalen, så att de kan fungera som uppställningsspår under byggtiden. Finansieras av en annan åtgärd. Åtgärden är också relaterad till, men inte beroende av, dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg, för vilket projektering pågår

För att minska kostnaden för objektet togs ett reviderat alternativ fram till byggstartsrapporteringen 2023, utifrån ursprungligt alternativ för att hitta kostnadsminskningar utan att effekterna påverkas i allt för stor utsträckning. Kostnadsminskningen bestod bl.a. av att befintliga vägskyddsanläggningar inte byggs om till ALEX-anläggningar samt att styrområde Töva utgår. 2024 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor, identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för objektet. De kostnadsreducerande åtgärderna innebär besparingar avseende: * anpassning av tidigare kombiterminal till nattuppställning för persontrafik. * frilastspåret för uppställning av gods * förlängning av uppställningsspår för godstrafik * ALEX-införande på Truckvägen * förlängning av utdragsspår.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Prognos för persontrafiken 2045 - Trafikverkets basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Prognos för godstransporter 2045 - Trafikverkets basprognos 2024
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2033
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	5
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Beräknade effekter av åtgärden har inte utförts, då det saknas vedertagna beräkningsmetoder för denna typ av objekt.

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Åtgärderna har beroenden till ett antal andra projekt i närområdet: • Dubbelspår Kubikenborg-Sundsvall C, för vilket järnvägsplan är fastställd och byggstartsbeslut inväntas. • Kubalspåret – Den nya sträckningen av Kubalspåret måste vara byggd innan södra änden av bangården kan byggas om. • Byggnation av spår 30-32 vid den tidigare kombiterminalen, så att de kan fungera som uppställningsspår under byggtiden. Finansieras av en annan åtgärd. Åtgärden är också relaterad till, men inte beroende av, dubbelspår Dingersjö-Kubikenborg, för vilket projektering pågår.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM bca utan kalkyl
10	Trafikprognos 2045
2	Fastställd kalkylsammanställning (FKS)
3	Klimatkalkyl
4	PM Trafik
5	PM Stadsbildsbeskrivning
6	PM Gestaltungsavsikter
7	Kulturarvsanalys
8	Svar på fråga avseende Landskap_kulturmiljö
9	Kostnadsreducerande åtgärder, Trafikverket
11	PM Kapacitet för Sundsvall resecentrum och bangårdsombyggnad, Trafikverket, 2016-11-10
12	PM Trafik 210907
13	SEB Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. 2023-01-25 System-id: 88519994-3b7d-4a2c-ac80-a0bd57874df1
14	SEB Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. rev alt 2023-02-28 System-id: c7f406a4-5134-4c93-b3e6-5a787e124941
15	SEB Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. rev alt 2021-02-11 System-id: a233190f-58da-4178-b868-d4414e564df1
16	SEB Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. 2017-01-30
17	SEB Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. 2016-11-28

SEB Id för denna SEB: 74d7d68f-9f06-46b9-a243-2b5a8e1cc254

Objektnummer: BVGV007, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lundmark Mattias, PRp1s, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lundmark Mattias, PRp1s
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00