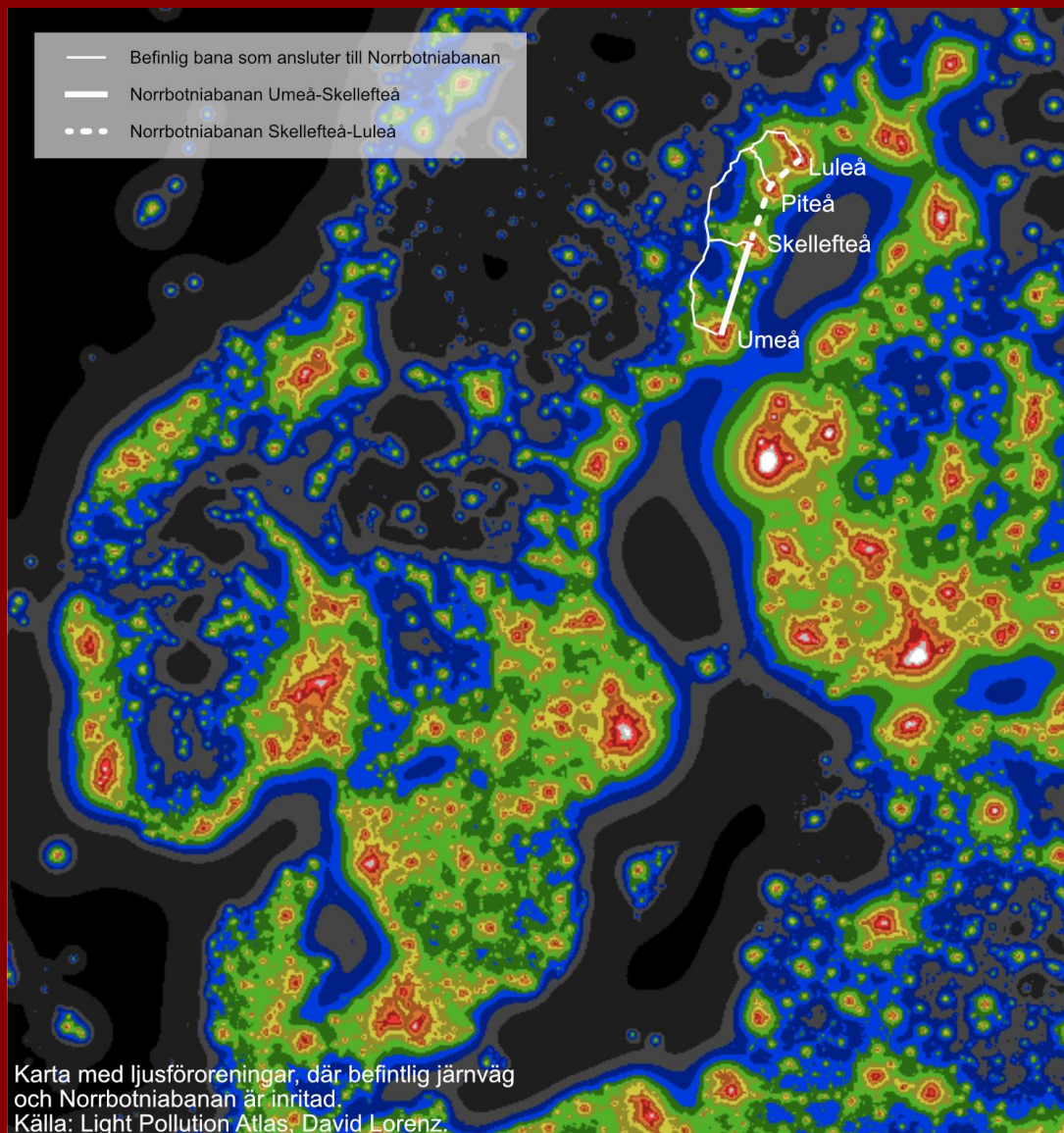


Samlad effektbedömning

Norrbotniabanan Skellefteå-Luleå ny järnväg, JN2201



Objektnummer: JN2201, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eriksson Urban, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-16



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-09-18

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eriksson Urban, PLnri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomisk lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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

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

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

där, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll

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

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

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

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Västerbotten och Norrbotten län och berör Skellefteå, Piteå och Luleå kommun.

Nuläge och brister

Det befolknings- och industritäta kuststråket Umeå och Luleå har idag stora brister i form av långa res- och transporttider med låg tillgänglighet som följd då direkt förbindelse med järnväg saknas och vägsystemet inte klarar att tillgodose önskad tillgänglighet. När den för Norrbotniabanan (NBB) beslutade och delvis påbörjade delsträckan Umeå och Skellefteå är färdigbyggd kvarstår bristerna på stråket mellan Skellefteå och Luleå.

Beskrivning av åtgärden

Föreslagen åtgärd omfattar ett ca 14 mil långt kustnära enkelspår på sträckan Skellefteå-Luleå med högre standard som möjliggör trafikering med längre och tyngre tåg i högre hastigheter för både gods- och persontåg med kraftigt förkortade restider som följd. I åtgärden ingår stationslägen i Byske, Piteå C och Norrfjärden. Åtgärden ansluter mot stationslägen i Notviken och Luleå C där anslutningen mot Luleå innebär en säckstation. Sträckan Notviken-Luleå C kompletteras med dubbelspår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden möjliggör ökad tillgänglighet för näringsliv och medborgare genom effektivare gods- och persontransporter. Åtgärden bidrar också till ökad trafiksäkerhet och redundans i transportsystemet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 37266 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-18809 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,58
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller persontrafiken på järnvägen och näst störst nytta godstrafiken på järnvägen och då främst för långväga resor och godstransporter. Primärt är det berörda kommuner (Skellefteå, Piteå och Luleå) och indirekt berörda kommuner (Robertsfors, Umeå, Nordmaling och Örnsköldsvik) som får störst nytta tack vare ökad tillgänglighet dem emellan och till viktiga målpunkter. Alla åldrar gynnas av förbättrade möjligheter att åka med tåg men yrkesverksamma och studenter bedöms ha störst nytta av åtgärden. Lokala intrång är de mest negativa nyttorna.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på funktionsmålet restid men medför samtidigt en viss negativ påverkan på hänsynsmålet landskap då den medför intrång och barriäreffekter vilket innebär en försämring för växt- och djurliv. Föreslagen järnvägssträckning undviker dock områden med höga naturvärden och bedöms ha en försumbar effekt på områdets produktion av ekosystemtjänster. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

För Norrbotniabanan är järnvägsutredningar sedan tidigare genomförda och beslutade för hela sträckan Umeå-Luleå. Planeringen har fortsatt för sträckan Umeå-Skellefteå där järnvägsplaner har vunnit laga kraft. Bygghandlingar för sträckan Däva-Skellefteå är i slutfasen. För sträckan Umeå – Däva pågår produktion. För sträckan Skellefteå-Luleå som denna SEB avser har järnvägsplaner påbörjats. Aktuell SEB är baserad på skede för järnvägsutredningen där korridorer är beslutade vilken utgör underlag för nästa revidering av nationell plan för transportinfrastruktur åren 2026-2037. Den nya järnvägen kommer inte medföra påtaglig skada på något riksintresseområde och sammanfaller med den kommunala planeringen enligt Trafikverkets bedömning. Tidigare har planläggningstyp 5 bedömts som aktuell men kan komma att ändras till planläggningstyp 4. Utredningarna, som påbörjades 2003, förordades av regeringen. En byggstart 2010 återfanns också finansierad i Banverkets Framtidsplan 2004-2015 men togs bort vid återföljande revidering. Sedan år 2018 finns sträckan Umeå-Skellefteå med i nationella transportplanen, sträckan är medfinansierad via länstransportsplanerna för Västerbotten och Norrbotten samt CINEA (EU). Norrbotniabanan ingår i Botniska korridoren och är av EU utpekad som TEN-T Core-network, ScanMed-korridoren. Norrbotniabanan ansluter även till North Sea - Baltic i Luleå. EU:s prioritering för TEN-T nätet är att Botniska korridoren inklusive Norrbotniabanan ska vara färdigställd senast år 2030. Botniska korridoren sammanbinder Northern Axis och Nordiska Triangeln. I ett nordiskt och europeiskt perspektiv kommer Norrbotniabanan därför att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan norra Norge och Finland och den europeiska kontinenten. Norrbotniabanan är nödvändig för att uppnå ett sammanhållet och bättre fungerande nät för persontrafik och godstransporter genom landet samt för internationella transporter. Norrbotniabanan är en viktig systemlänk för att uppnå en komplett kustnära bana från Stockholm till Haparanda längs den sträcka där industrier och befolkning är koncentrerad. Norrbotniabanan är den sista länken för att binda samman hela ScanMed-korridoren.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Komfort	Ny bana med högre spårgeometrisk standard ger ökad komfort.	9,5 mnkr/år	231
Reskostnad personbil, regionalt	Ökad framkomlighet i vägnätet pga av överflyttning från bil till tåg medför möjlighet att välja målpunkter på längre avstånd vilket ger en ökad reskostnad.	0,10 mnkr/år	-1,3
Reskostnad tåg, långväga	Minskade reskostnader i form av biljettkostnader för långväga tågresor till följd av att ny bana medför kortare resväg.	-51 mnkr/år	1117
Restid	Åtgärden innebär en ny järnvägssträckning vilket ger en barriäreffekt. Det medför således ökad restid och för personresor som behöver korsa järnvägen. I nuläget är passagebehov inte tillgodosedda vid befintlig järnväg genom t ex Piteå. Med åtgärden anläggs planskildheter samt anslutande gång- och cykelvägar för ökad tillgänglighet vilket innebär en förbättring av restid. Sammantaget bedöms restidseffekten som försumbar		Försumbart
Restid kollektivtrafik, regionalt	Restidsvinster för regionala tågresor till följd av ny bana med högre hastighet som knyter samman regionen med ett nytt trafikutbud. Nya stationer med resandeppehåll i Byske, Piteå och Norrfjärden.	-212 kptim/år	925

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid personbil, regionalt	Restidsvinster för personbilar till följd av överflytt av resenärer från väg till järnväg vilket minskar trängsel på vägnätet.	-59 kptim/år	188
Restid tåg, långväga	Minskad restid för långväga tågresor till följd av ny bana med högre hastighet, kortare resväg samt nytt trafikutbud.	-1923 kptim/år	9842
Restidsosäkerhet och förseningar	Förseningseffekter har ej varit möjliga att beräkna då olika persontrafikutbud antas med och utan ny järnväg Skellefteå-Luleå. Med den nya järnvägen blir det kortare mellan orterna och kapaciteten ökar vilket innebär att förseningarna minskar. De persontåglinjer som startar i Skellefteå och går söderut men som flyttas till att starta i Luleå när järnvägen är byggd leder till att resenärer i Skellefteå och söder om Skellefteå får något ökad risk för förseningar. Den sammanvägda bedömningen är att minskade förseningar Skellefteå-Luleå överväger de förseningar som kan uppstå för de resenärer som reser söderut från Skellefteå eller från någon station söder om Skellefteå. I relation till åtgärdens utgifter bedöms effekten som försumbar.		Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden skapar möjlighet till omledning vid planerade avbrott (banarbeten) samt oplanerade (olyckor m.m) vilket leder till bättre återhämtning i järnvägssystemet och därmed mindre totala kostnader för resenärer.		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Minskad förseningstid till följd av ett lägre kapacitetsutnyttjande.	1,4 mnkr/år	29
Godstidskostnad	Minskade godstidskostnader till följd av kortare transporttider och kortare körväg.	25 mnkr/år	505
Reskostnad personbil yrkestrafik	Ökad framkomlighet i vägnätet pga av överflyttning från bil till tåg medför möjlighet att välja snabbare väg men med längre avstånd vilket ger en ökad reskostnad.	0,10 mnkr/år	-1,4
Restid personbil yrkestrafik	Minskade restid för personbil yrkestrafik till följd av överflytt av resenärer från väg till järnväg vilket minskar trängsel på vägnätet.	-5,8 kptim/år	43
Tidsberoende och avståndsberoende och övriga operativa	Minskade transportkostnader till följd av kortare transporttid, kortare körväg och ökad vagnvikt.	252 mnkr/år	5093
Övrig effekt	Åtgärden skapar möjlighet till omledning vid planerade avbrott (banarbeten) samt oplanerade (olyckor m.m) vilket leder till bättre återhämtning i järnvägssystemet och därmed mindre totala kostnader för godstransporter.		Förbättring

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökade banavgifter till följd av förändrat trafikutbud med ny järnvägssträckning.	2,8 mnkr/år	-61
Biljettintäkter	Ökade biljettintäkter till följd av fler resenärer.	88 mnkr/år	1928
Fordonskostnader kollektivtrafik	Minskade fordonskostnader till följd av förändrat trafikutbud med ny järnvägssträckning.	-28 mnkr/år	514

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Moms på biljettintäkter	Ökade kostnader för moms till följd av ökade biljettintäkter.	5,0 mnkr/år	-109
Övrig effekt	Åtgärden skapar möjlighet till omledning vid planerade avbrott och förseningar vilket leder till bättre återhämtning i järnvägssystemet och därmed mindre totala kostnader för persontrafikföretag.		Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerhetsvinster uppkommer till följd av minskad trafik på befintlig järnväg med plankorsningar och som saknar stängsling. Anläggningen anpassas också för att minska barriäreffekten i befintliga tätortsmiljöer. Passagebehov är i nuläget inte tillgodosedda vid befintlig järnväg genom t ex Piteå. Med åtgärden anläggs planskildheter samt anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsvinster uppkommer även genom minskat behov av omledningar på väg för person- och godstransporter vid avbrott på järnväg.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Trafiksäkerhet totalt sett förbättras till följd av överflyttad godstrafik från väg till järnväg. Möjlighet till högre vagnvikt medför också färre tåg vilket minskar antalet tågtrafikolyckor.	17 mnkr/år	375
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Trafiksäkerheten totalt sett försämras något på grund av ett ökat antal tågtrafikolyckor pga ökad tågtrafik som inte vägs upp av ett	-0,30 mnkr/år	-3,9

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	minskat antal biltrafikolyckor pga överflyttning. Modellen tar dock inte hänsyn till att den nya banan mellan Skellefteå och Luleå inte har några plankorsningar samt att åtgärden omfattar stängsling. Det medför att åtgärdens effekt på trafiksäkerheten underskattas.		

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Utbyggnaden av järnvägen bidrar till att flytta över gods från lastbil till tåg och till följd av det minskar utsläpp av avgaspartiklar något.	-0,80 ton/år	0,87
Avgaspartiklar	Utbyggnaden av järnvägen bidrar till att flytta över resenärer från bil till tåg men påverkan på utsläpp av avgaspartiklar är marginell.	0 ton/år	0,0074
Buller	Utbyggnaden av järnvägen bidrar till att flytta över gods från lastbil till tåg och vilket ger ett minskat buller.	7,9 mnkr/år	176
Kväveoxider	Utbyggnaden av järnvägen bidrar till att flytta över gods från lastbil till tåg och till följd av det minskar utsläpp av kväveoxider något.	-7,4 ton/år	3,4
Kväveoxider	Utbyggnaden av järnvägen bidrar till att flytta över resande från bil till tåg och till följd av det minskar utsläpp av kväveoxider något.	-32 ton/år	3,3
Luftkvalitet	Hälsovinster i form av minskade utsläpp genom minskat behov av omledningar på väg för person- och godstransporter vid avbrott på järnväg.		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Minskade slitagepartiklar till följd av minskad vägtrafik.	-11 ton/år	125
Slitagepartiklar	Minskade slitagepartiklar till följd av minskad vägtrafik.	-4,8 ton/år	8,2
Vattenkvalitet	Åtgärden innebär en ökad risk för förorening. Skyddsåtgärder vidtas vid passager av vattentäcker vilket medför att effekten bedöms som försumbar.		Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden gynnar kollektivtrafik vilket leder till ökad fysisk aktivitet i form av gång- och cykelresor från dörr till dörr vilket förbättrar människors hälsa.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	I val av alternativ och utformning är hänsyn taget till intrång i områden med kända forn- och kulturlämningar, känsliga områden och livsmiljöer. Utformning av korridor har anpassats med hänsyn till landskapets skala och struktur. Gestaltungsprogram/principer finns framtaget och kommer att förfinas och tillämpas.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Barriäreffekter i jungfrulig mark innebär en försämring för växt- och djurliv då den nya järnvägen anläggs i en ny sträckning. Föreslagen järnvägssträckning undviker dock områden med höga naturvärden och anläggningen kommer att anpassas med t.ex. förlängda broar, passager och ekodukter,		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	vilket kommer innebära en dämpning av försämringen för växt- och djurlivet. Emellertid innebär den nya järnvägen ett hinder för djur att röra sig fritt i sina naturliga habitat. Då det råder osäkerheter kring storleken på försämringen så bedöms åtgärden ha en försumbar effekt på områdets produktion av ekosystemtjänster.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		
Höghöjdseffekter	Minskade utsläpp till följd av minskat flygresande.	-5241 ton/år	124

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Rennäring	Ny järnväg innebär en barriär och påverkan i ett område som delvis är klassat som riksintresse för rennäringen. Åtgärden innebär en försämring för rennäringen då risken för påkörning ökar och att kostnaden för		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	renskötsel potentiellt ökar. Samtidigt omfattar objektet stängselåtgärder tillsammans med ekodukter och passager som placeras och utformas i samråd med rennäringsen för att skapa och underlätta säkra passagemöjligheter. Aktuell sträckning medför således en försumbar effekt för rennäringsen.		

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-44,13
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-17,62
Energianvändning (kwh/prognosår)	uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	322820202
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	-73,93
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	105,75

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-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	uppgift saknas
Prognosår (kton)	-9,91
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-469,86

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	621,48
---	--------

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

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

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	359210	1136
Reinvestering per år	2048	7,1
Drift och underhåll per år	287	4,5

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

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

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

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför främst restideffekter för långväga tågresor men även för regionala tågresor. Restidseffekter erhålls också för personbilsresenärer pga minskad trängsel på vägnätet. Åtgärden leder också till minskade reskostnader i form av minskade biljettkostnader för långväga tågresor.	12302 mnkr	> 0,38
Åtgärden leder till minskade tågförseningar samt skapar möjlighet till omledning vid avbrott vilket leder till bättre återhämtning i järnvägssystemet och därmed mindre totala kostnader för resenärer. Den samlade bedömningen innebär en förbättring för personresor.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför effekter i form av minskade transportkostnader för godstrafiken samt lägre godstidskostnader pga kortare transporttider.	5669 mnkr	> 0,18
Åtgärden skapar möjlighet till omledning vid avbrott vilket leder till bättre återhämtning i järnvägssystemet och därmed mindre totala kostnader för godstransporter.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför ökade biljettintäkter till följd av fler resenärer samt minskade fordonskostnader till följd av förändrat trafikutbud. Ökat antal resenärer samt förändrat tågutbud medför ökade kostnader för moms på biljettintäkter samt ökade banavgifter.	2272 mnkr	0,07
Åtgärden skapar möjlighet till omledning vid avbrott och förseningar vilket leder till bättre återhämtning i järnvägssystemet och därmed mindre totala kostnader för persontrafikföretag.	≈ 0	
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför trafiksäkerhetseffekter på grund av överflyttad godstrafik från väg till järnväg. Möjlighet till högre vagnvikt medför också färre godståg vilket minskar antalet tågtrafikolyckor.	371 mnkr	0,01
Trafiksäkerhetsvinster uppkommer till följd av av minskad trafik på befintlig järnväg med plankorsningar samt genom minskat behov av omledningar på väg för person- och godstransporter vid avbrott på järnväg	≈ 0	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden medför effekter i form av minskat buller samt minskade slitagepartiklar till följd av minskad vägtrafik vid överflyttning av gods från väg till järnväg.	318 mnkr	0,01
Hälsa: Hälsovinster uppkommer i form av minskade utsläpp genom minskat behov av omledningar på väg för person- och godstransporter vid avbrott på järnväg. Åtgärden bidrar även till hälsovinster tack vare ökad fysisk aktivitet i form av gång- och cykelresor från dörr till dörr. Den sammantagna effekten bedöms som försumbar.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär intrång i landskapet och medför barriäreffekter. I samband med utformning av korridorer och val av alternativ har stor	≈ 0	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
hänsyn tagits till landskapets värden och intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer har undvikits. Sammantaget bedöms därmed effekterna som försumbara.		
Klimat (höghöjdseffekter): Åtgärden ger climateffekter i form av minskade utsläpp till följd av minskat flygresande.	124 mnkr	0,00
Klimat (övrigt): Värden för förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
Åtgärden innebär en försumbar effekt på rennäringen.	≈ 0

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Åtgärden innebär främst minskade skatteintäkter på grund av minskad vägtrafik samt minskade intäkter från banavgifter.	-1148 mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-6449 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	13458 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	32000 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	720 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	-453 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	32267 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-18809 mnkr
-------------------	-------------

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,58
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Sammantaget bedöms utbyggnad av ny järnväg Skellefteå-Luleå vara robust olönsam. De beräknade kostnaderna överstiger de beräknade nyttorna i huvudanalysen och i samtliga känslighetsanalyser. De ej beräknade effekterna har bedömts vara försumbara och påverkar därför inte bedömningen.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Nettonuvärdet kan beaktas utifrån att kvalitet på indata för analyserna är god. Beräkningsverktygen har tillämpats enligt gängse metodik. Kvalitet på handkalkyler för underhålls- och reinvesteringskostnader är god.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms inte överstiga 10 procent av åtgärdens utgifter och bedöms därför som försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Beräknade nyttor är starkt beroende av att det namngivna objektet YSN001a Norrbottenbanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg genomförs, utan etappen Dåva-Skellefteå skulle en sammanhållen kustnära järnväg inte realiseras med genomförandet av Norrbottenbanan Skellefteå-Luleå. Ett annat beroende för att beräknade nyttor ska realiseras är att det namngivna objektet JM2209 Ådalsbanan Västerasby Vändslinga genomförs för att möjliggöra tung godstrafik mellan Övre Ådalsbanan och Botniabanan utan riktningsbyte i Västerasby, investeringskostnaden för denna åtgärd har dock inkluderats i den samhällsekonomiska analysen. Beräknade nyttor har till viss del även beroenden till andra infrastrukturinvesteringar men de två nämnda objekten är de som har störst beroende.

3 Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller persontrafiken på järnvägen och näst störst nytta godstrafiken på järnvägen och då främst för långväga resor och godstransporter. Primärt är det berörda kommuner (Skellefteå, Piteå och Luleå) och indirekt berörda kommuner (Robertsfors, Umeå, Nordmaling och Örnsköldsvik) som får störst nytta tack vare ökad tillgänglighet dem emellan och till viktiga målpunkter. Alla åldrar gynnas av förbättrade möjligheter att åka med tåg men yrkesverksamma och studenter bedöms ha störst nytta av åtgärden. Lokala intrång är de mest negativa nyttorna.

Persontrafik på järnväg får stora tidsvinster genom att två huvudorter knyts ihop med järnväg. Åtgärden domineras av nyttor avseende restid, reskostnad och restidsosäkerhet. Godstrafiken på järnväg får ökad kapacitet, kortare transportsträckor, kortare transporttider och ökad robusthet. Alla näringsgrenar som är beroende av godstransporter i sydlig/nordlig riktning från/till Västerbotten och Norrbotten får nyttor av åtgärden. Nyttorna fördelas schablonmässigt efter respektive köns andel av dagens trafikarbete på nationell nivå (Kvinnor 55% och Män 45%). Nyttofördelningen visar dock inte i vilken utsträckning män och kvinnor förändrar sitt resebeteende till följd av åtgärden. Alla näringsgrenar som är beroende av godstransporter får nyttor.

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

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärden skapar bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik genom kortare restider och ett förbättrat trafikutbud. Åtgärden innebär planskildheter vilket skapar bättre förutsättningar för gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden innebär en helt ny bana vilket mer än dubblar kapaciteten, och även att tågvikten kan höjas från 1000 till 1600 ton per tåg. Åtgärden höjer kvaliteten genom mer effektiva anslutningar till viktiga målpunkter och godstransportlösningar avseende lokalisering och utformning av anslutningar till industrispår, godsterminaler och hamnar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Resandeutbyte lokaliseras centralt med god tillgänglighet för alla, oberoende av eventuella funktionshinder.

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

Resandeutbyte lokaliseras centralt med god tillgänglighet för alla, oberoende av ålderskategori.

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.

Den huvudsakliga nyttan uppstår till följd av en överflyttning av transporter från väg till järnväg. Till följd av en överflyttning till järnväg förväntas också antalet oskyddade trafikanter öka kring stationerna. Detta kan både få positiva effekter som en effekt av att det är färre bilar och negativa effekter till följd av att de oskyddade trafikanterna är mer utsatta. Trafiksäkerhetsvinster uppkommer till följd av av minskad trafik på befintlig järnväg med plankorsningar.

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

Byggnad, drift och underhåll av Norrbotniabanan ger ökad klimatpåverkan. Norrbotniabanan medför en överflyttning till järnväg genom en avsevärd förkortning av restiderna för persontrafik. Ett effektivare resandebutbyte mellan olika trafikslag gör det mer attraktivt att resa kollektivt. Kortare transporttider och minskade transportkostnader för godstrafiken medför också en överflyttning av gods från väg till järnväg. Överflyttningen av resenärer och gods till järnväg leder till en minskning av klimatpåverkande utsläpp. Effekten är dock begränsad med hänsyn till att alla transportslag antas vara koldioxidneutrala till 2045–2050. Gällande energianvändning per fordonskilometer kommer, å ena sidan, längre snabbare och tyngre tåg öka den marginella energianvändningen. Å andra sidan kommer banans högre standard avseende plan och profil minska energiförbrukningen per fordonskilometer. Sammantaget bedöms bidragen ta ut varandra.

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

Åtgärden leder till överflyttning av gods- och persontransporter från väg till järnväg vilket minskar utsläpp av kväveoxider och partiklar. Transporter på järnväg ses som en del i åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer för att minska utsläppen i stadsmiljön.

Buller och vibrationer

Skyddsåtgärder vidtas där riktvärdena för buller överskrids.

Landskap

Åtgärden medför intrång och barriäreffekter vilket innebär en försämring för växt- och djurliv . Föreslagen järnvägssträckning undviker dock områden med höga naturvärden och anläggningen kommer anpassas med t.ex. förlängda broar, passager och ekodukter, vilket kommer innebära en dämpning av försämringen för växt- och djurlivet. Åtgärden bedöms ha en försumbar effekt på områdets produktion av ekosystemtjänster.

Vatten

Skyddsåtgärder vidtas vid passager av vattentäkter.

Material och kemiska produkter

Ej relevant

Förorenade områden och masshantering

Förorenade områden som påverkas åtgärdas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och mål-synergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på funktionsmålet restid men medför samtidigt en viss negativ påverkan på hänsynsmålet landskap då den medför intrång och barriäreffekter vilket innebär en försämring för växt- och djurliv . Föreslagen järnvägssträckning undviker dock områden med höga naturvärden och bedöms ha en försumbar effekt på områdets produktion av ekosystemtjänster.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUK _{fm})	0,63
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUK _{hm})	0,03
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUK _{klimat})	0,01926

Objektnummer: JN2201, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eriksson Urban, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-16

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Norrbotniabanan Skellefteå-Luleå ny järnväg
Objekt-id	JN2201
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västerbotten och Norrbotten
Kommun	Skellefteå, Piteå och Luleå
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Annan utredning (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Varierande (se Planeringsläge)

Nuläge och brister

Det befolknings- och industritäta kuststråket Umeå och Luleå har idag stora brister i form av långa res- och transporttider med låg tillgänglighet som följd då direkt förbindelse med järnväg saknas och vägsystemet inte klarar att tillgodose önskad tillgänglighet. När den för Norrbotniabanan (NBB) beslutade och delvis påbörjade delsträckan Umeå och Skellefteå är färdigbyggd kvarstår bristerna på stråket mellan Skellefteå och Luleå.

Persontrafikens konkurrenskraft är i dag också svag p.g.a det geografiska läget av den enkelspåriga Stambanan genom övre Norrland (SgÖN), långa restider samt låg turtäthet. Brister i järnvägssystemet medför att en större del av person- och godstransporter går på väg än det som efterfrågas. Detta medför ökad miljöbelastning och flera trafikolyckor samt överskridande av miljökvalitetsnormen vilket medför brister i förhållandet till hänsynsmålet för miljö, trafiksäkerhet och hälsa. När NBB:s delsträcka Umeå-Skellefteå är byggd sker nord-sydliga järnvägstransporter av gods och resenärer norr om snittet Skellefteå-Bastuträsk till största del längs SgÖN på sträckan Bastuträsk-Älvsbyn-Boden. Kombinationen av ett långt enkelspår utan möjlighet till omledning samt otillräckligt antal mötesstationer innebär att SgÖN är sårbar vid avbrott med stora förseningar som följd. Kapacitetsutnyttjandet är högt redan idag, framförallt vid maxtimmarna. Banans branta lutningar och snäva kurvor begränsar tillåtna vagnvikter och hastigheter. Det geografiska läget och den låga standarden på SgÖN minskar därför konkurrenskraften för bl.a. stål- och skogsbruksindustrier, vilka tillsammans utgör en viktig bas för Sveriges exportinkomster samt för förädling och arbetstillfällen längre söderut i Sverige och Europa. Effekten är även att näringslivets kompetensförsörjning försvåras vilket hämmar tillväxten. Tillväxten av den starkt växande turistbranschen försvåras vars bidrag till Sveriges exportinkomst förväntas öka.

Figur A: Bantrafik och banflöde i JA 2045

Jämförelsealternativet (JA) förutsätter att delen Umeå - Skellefteå av Norrbottenbanan är tagen i bruk.

Förklaring:

Bantrafik:

P: Persontåg per dygn

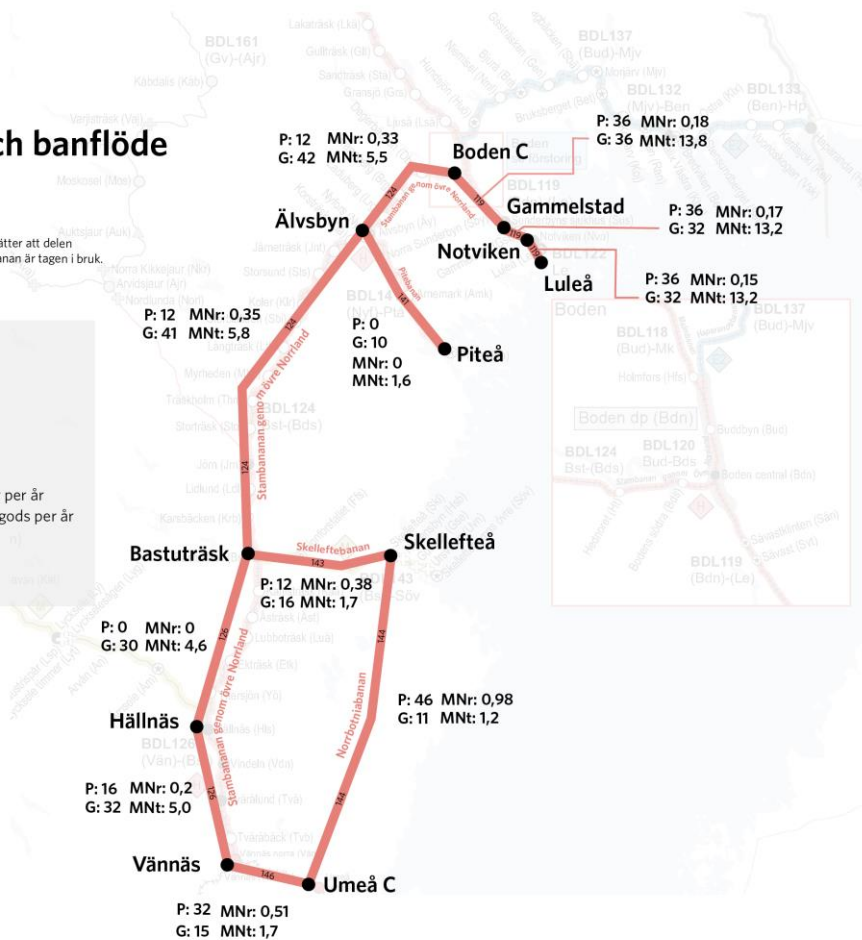
G: Godståg per dygn

Banflöde:

MNr: Miljoner resenärer per år

MNT: Miljoner nettoton gods per år

123 : Bandel



Figur A. Bantrafik och banflöde i jämförelsealternativet (JA, utan åtgärd)

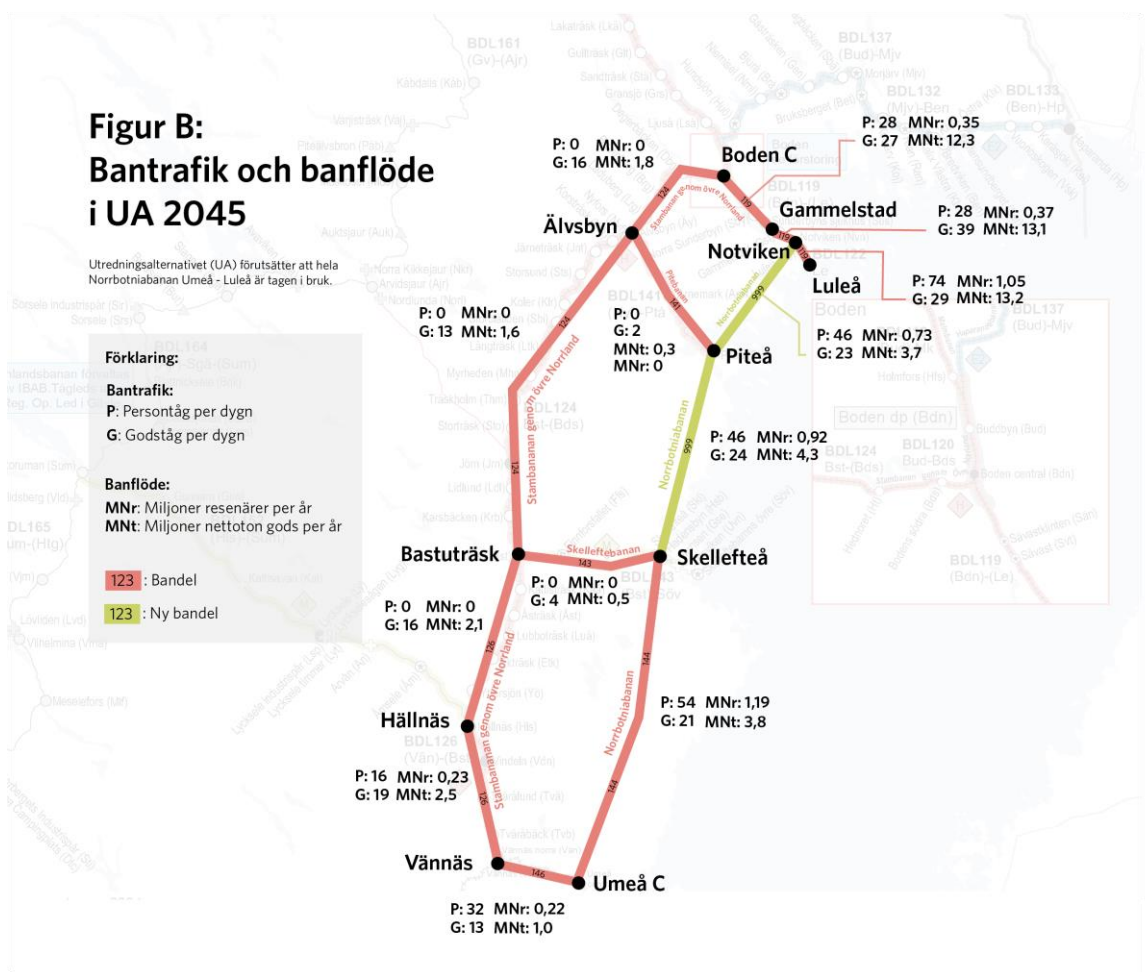
Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Avståndet för sträckan Skellefteå-Luleå via Stambanan genom övre Norrland är 256 km.
Banstandard	Bantyp: Enkelspår. Banans lutning varierar mellan 15 och 17,8 ‰. Sliperstyp: Betong. STH: 40-140 km/h. STAX: 25 ton. STVM: 8 ton. Lastprofil: A. Möjlig vagnvikt med Rc4-lok: 1100 ton i sydgång och 1700 ton i nordgång. Endast en av tio mötesstationer (ej symmetriskt placerade) medger tågmöte för 750 meter långa tåg med max 10 km/h. Ingen medger samtidig infart med 750 m långa tåg. Drifttyp: EL BT. Trafikledningssystem: Fjärrblockering + ATC.
Bantrafik	Se bifogad Figur A för bantrafik och banflöde i jämförelsealternativet (JA).
Banflöde	Se bifogad Figur A för bantrafik och banflöde i i jämförelsealternativet (JA).
Annan anläggning (dimension)	Ej relevant: Då det i nuläget saknas uppgift om storlek på anläggningar efter åtgärd bedöms det inte relevant ange dimension på befintliga anläggningar då syftet är att kunna jämföra anläggningar före och efter åtgärd.
Annan anläggning (standard)	Byske saknar tillgång till järnväg; I Piteå finns i nuläget en centralt belägen godsbangård. Piteå har tillgång till järnväg (tvärbana) men saknar möjlighet till resandeutbyte; Norrfjärden saknar tillgång till järnväg; I Luleå finns i nuläget en centralt belägen godsbangård samt en kombiterminal i Gammelstad mellan Boden och Luleå. I Luleå finns en järnvägsstation i nära anslutning till busstationen.
Annan anläggning (trafik)	Jämför Bantrafik och Banflöde ovan.

Beskrivning av åtgärden

Föreslagen åtgärd omfattar ett ca 14 mil långt kustnära enkelspår på sträckan Skellefteå-Luleå med högre standard som möjliggör trafikering med längre och tyngre tåg i högre hastigheter för både gods- och persontåg med kraftigt förkortade restider som följd. I åtgärden ingår stationslägen i Byske, Piteå C och Norrfjärden. Åtgärden ansluter mot stationslägen i Notviken och Luleå C där anslutningen mot Luleå innebär en säckstation. Sträckan Notviken-Luleå C kompletteras med dubbelspår.

I åtgärden ingår miljö- och skyddsåtgärder i form av t ex bulleråtgärder, viltstängsel och faunapassager.



Figur B. Bantrafik och banflöde i utredningsalternativet (UA, med åtgärd)

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Avståndet för sträckan Skellefteå-Luleå via Norrbotniabanan är 134 km. Detta är ca 120 km kortare jämfört med dagens sträckning via Stambanan genom övre Norrland.
----------	--

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Banstandard	Bantyp: Enkelspår. Banans lutning: max 10 %. Sliperstyp: Betong. STH: 250 km/h (120 km/h för godståg STAX 25). STAX överbyggnad/underbyggnad: 25 ton/30 ton. STVM överbyggnad/underbyggnad: 8 ton/12 ton. Lastprofil: "Normalsektion för fria rummet ovan 50 mm över RÖK" (motsvarar utökad C). Möjlig vagnvikt med Rc4-lok: 1800 ton i sydgång och 1600 ton i nordgång. 17 symmetriskt placerade mötesstationer medger samtidigt möte i hög hastighet (100 km/h) med tåg som är max 750 m långa. Dubbel-spår Notviken-Luleå C. Drifttyp: EL AT. Trafikledningssystem: ERTMS 2.
Bantrafik	Se bifogad Figur B för bantrafik och banflöde i utredningsalternativet (UA).
Banflöde	Se bifogad Figur B för bantrafik och banflöde i utredningsalternativet (UA).
Annan anläggning (dimension)	Ej relevant: I nuläget saknas uppgift om storlek på anläggningar efter åtgärd.
Annan anläggning (standard)	Gods: Kostnader för byggnad av nya godsbangårdar och sanering av befintliga bangårdar som byggs om eller minskas ingår i investeringskostnaden. Piteå: Ny godsbangård på Pitholm. För säkerställa anslutning för trafiken från Smurfit-Kappa och Backens industriområde skapas även mötesspår för lokvändning i centralt läge; Luleå: Godsbangård i befintligt läge behålls i samma omfattning. Person: Nya centralt belägna RC planeras i städer (klass 1), tätorter (klass 2 och 3) och mindre orter (klass 4). Kostnader för Trafikverkets grundutbud i form av plattformanslutningar, plattformar och väderskydd ingår i investeringskostnaden. Kostnader för anslutningsytor för GC, buss och bil samt väntsal och WC ingår inte i investeringskostnaden. Byske: Centralt placerad RC (klass 4); Piteå: Centralt placerad RC (klass 3); Norrfjärden: Möjliggör centralt placerad RC (klass 4); Luleå: Centralt placerad RC (klass 2) i närheten av befintlig vänthall. Ingår i separat projekt.
Annan anläggning (trafik)	Jämför prognosticerad bantrafik och prognosticerat banflöde ovan.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden möjliggör ökad tillgänglighet för näringsliv och medborgare genom effektivare gods- och persontransporter. Åtgärden bidrar också till ökad trafiksäkerhet och redundans i transportsystemet.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-09-05	2023-6	Osäkerhetsanalys enligt succesivprincipen (endast ÅVS/Funktionsutredning)	37266	5590	37266	5590

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	8	32000

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskade underhållskostnader till följd av minskad vägtrafik.	422
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ökade underhållskostnader till följd av tillkommande järnvägsanläggning. Inkluderar trafikberoende kostnad för underhåll.	-24
Underhållskostnad trafikberoende väg	Minskade underhållskostnader till följd av minskad vägtrafik.	55

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringso stnad	Ökade reinvesteringso stnader till följd av tillkommande järnvägsanläggning.	-592

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Reinvesteringsskostnad	Tillkommande investeringskostnad för en vändslinga i Västerasby som möjliggör tung godstrafik mellan övre Ådalsbanan (Västerasby-Långsele) och Botniabanan utan riktningsbyte i Västerasby. Denna investering är en förutsättning för att del av beräknade nyttor ska kunna realiseras och investeringskostnaden för denna har därför lagts till.	-128
------------------------	---	------

Planeringsläge

För Norrbotten är järnvägsutredningar sedan tidigare genomförda och beslutade för hela sträckan Umeå-Luleå. Planeringen har fortsatt för sträckan Umeå-Skellefteå där järnvägsplaner har vunnit laga kraft. Bygghandlingar för sträckan Dåva-Skellefteå är i slutfasen. För sträckan Umeå – Dåva pågår produktion. För sträckan Skellefteå-Luleå som denna SEB avser har järnvägsplaner påbörjats. Aktuell SEB är baserad på skede för järnvägsutredningen där korridorer är beslutade vilken utgör underlag för nästa revidering av nationell plan för transportinfrastruktur åren 2026-2037. Den nya järnvägen kommer inte medföra påtaglig skada på något riksintresseområde och sammanfaller med den kommunala planeringen enligt Trafikverkets bedömning. Tidigare har planläggningstyp 5 bedömts som aktuell men kan komma att ändras till planläggningstyp 4. Utredningarna, som påbörjades 2003, förordades av regeringen. En byggstart 2010 återfanns också finansierad i Banverkets Framtidsplan 2004-2015 men togs bort vid återföljande revidering. Sedan år 2018 finns sträckan Umeå-Skellefteå med i nationella transportplanen, sträckan är medfinansierad via länstransportsplanerna för Västerbotten och Norrbotten samt CINEA (EU). Norrbotten ingår i Botniska korridoren och är av EU utpekad som TEN-T Core-network, ScanMed-korridoren. Norrbotten ansluter även till North Sea - Baltic i Luleå. EU:s prioritering för TEN-T nätet är att Botniska korridoren inklusive Norrbotten ska vara färdigställd senast år 2030. Botniska korridoren sammanbinder Northern Axis och Nordiska Triangeln. I ett nordiskt och europeiskt perspektiv kommer Norrbotten därför att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan norra Norge och Finland och den europeiska kontinenten. Norrbotten är nödvändig för att uppnå ett sammanhållet och bättre fungerande nät för persontrafik och godstransporter genom landet samt för internationella transporter. Norrbotten är en viktig systemlänk för att uppnå en komplett kustnära bana från Stockholm till Haparanda längs den sträcka där industrier och befolkning är koncentrerad. Norrbotten är den sista länken för att binda samman hela ScanMed-korridoren.

Norrbotniabanan är av strategisk betydelse för Sveriges industri och Europas råvaruförsörjning. För att kunna utvinna och förädla råvaror krävs ekonomiska förutsättningar i form av bl.a. en väl fungerande infrastruktur. Konkurrenskraften i senare förädlingssteg förbättras om transportinfrastrukturen förstärks med Norrbotniabanan. Järnvägssystemets funktion för sträckan Skellefteå-Luleå står självständig då den ansluter mot befintlig bana i Skellefteå, Piteå och Luleå. Åtgärden är en andra etapp av Norrbotniabanan som ingår som en viktig del i det nordsydliga stråket längs norra Sveriges kust, Botniska korridoren. Norrbotniabanan ansluter mot ombyggnation av Luleå C, etapp 1 och 2, samt dubbelspår Luleå - Boden. Dubbelspårsutbyggnaden mellan Luleå och Boden saknar dock finansiering i dagsläget. Kapacitetsutbyggnaden av Ostkustbanan är också en viktig åtgärd för att stärka stråkets funktion för godstrafiken, den långväga persontrafiken samt den regionala tillgängligheten.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-02
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2036
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	8
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk 4, Bansek gods 2045.1, Handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-11-27

Namn	Tillväxttal
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	1,1
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	0,44
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	1,4
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,55
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,5
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,28
Godstrafik på järnväg period 2019-2045, % per år	0,97
Godstrafik på järnväg period 2045-2065, % per år	0,54

Kommentar:

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: JN2201, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eriksson Urban, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-16

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
32000 mnkr	267 mnkr	13458 mnkr	-18809 mnkr	-0,58

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	44800	267	10898	-34169	-0,76
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	32000	260	17082	-15177	-0,47
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	32000	274	9655	-22619	-0,70
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	32000	267	13573	-18694	-0,58
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	32000	267	13551	-18716	-0,58
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	32000	267	13366	-18901	-0,59
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	32000	267	13707	-18560	-0,58
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	32000	267	13529	-18738	-0,58
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	32000	267	13388	-18879	-0,59

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Beräknade nyttor är starkt beroende av att det namngivna objektet YSN001a Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg genomförs, utan etappen Dåva-Skellefteå skulle en sammanhållen kustnära järnväg inte realiseras med genomförandet av Norrbotniabanan Skellefteå-

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Luleå. Ett annat beroende för att beräknade nyttor ska realiseras är att det namngivna objektet JM2209 Ådalsbanan Västerasby Vändslinga genomförs för att möjliggöra tung godstrafik mellan Övre Ådalsbanan och Botniabanan utan riktningsbyte i Västerasby, investeringskostnaden för denna åtgärd har dock inkluderats i den samhällsekonomiska analysen. Beräknade nyttor har till viss del även beroenden till andra infrastrukturinvesteringar men de två nämnda objekten är de som har störst beroende.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
10	Arbets-PM Ej beräknade effekter
2	Fastställd kalkylsammanställning (FKS)
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM Sampers/Samkalk
4b	SEK-importkälla SK Huvudanalys
4c	SK Känslighetsanalys Högre transportflöden +20%
4d	SK Känslighetsanalys lägre transportflöden -20%
4e	SK Känslighetsanalys enhetligt åktidvärdeprivata resor
4f	Komfortberäkning Huvudanalys
4g	Komfortberäkning Känslighetsanalys Lägre transportflöden +20%
4h	Komfortberäkningar Känslighetsanalys Högre transportflöden +20%
4i	Bansek Diskontering av komfoteffekter
4j	Tidtabellsunderlag Trafikering JA till Sampers
4k	Kompletterande text till Arbets-PM Sampers/Samkalk
4l	SK Huvudanalys omräkning ny skaftning Piteå Norrfjärden
5a	Arbets-PM Bansek gods inkl DoU och reinvesteingar
5b	Bansek Gods samt Dou
6	Bruttoton till DoU och reinvesteringskalkyler
7	DoU-simulering
8a	Arbets-PM Reinvesteringskalkyl
8b	Reinvesteringskalkyl

-
- | | |
|----|---|
| 9 | SEK-sammanställning |
| 11 | SEB Norrbotniabanan Skellefteå-Luleå ny järnväg 2025-06-17 Systemid: 19296a20-fe0c-4df1-81dd-703422e1b962 |
| 12 | SEB Norrbotniabanan Skellefteå-Luleå ny järnväg 2022-01-28 Systemid: 9684a3bf-1935-40af-845e-2b203ecf850a |

SEB Id för denna SEB: b96a2e5d-3a5e-4748-a353-4a5908d8a1a4

Objektnummer: JN2201, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eriksson Urban, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-16



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-09-18
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eriksson Urban, PLnri
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning