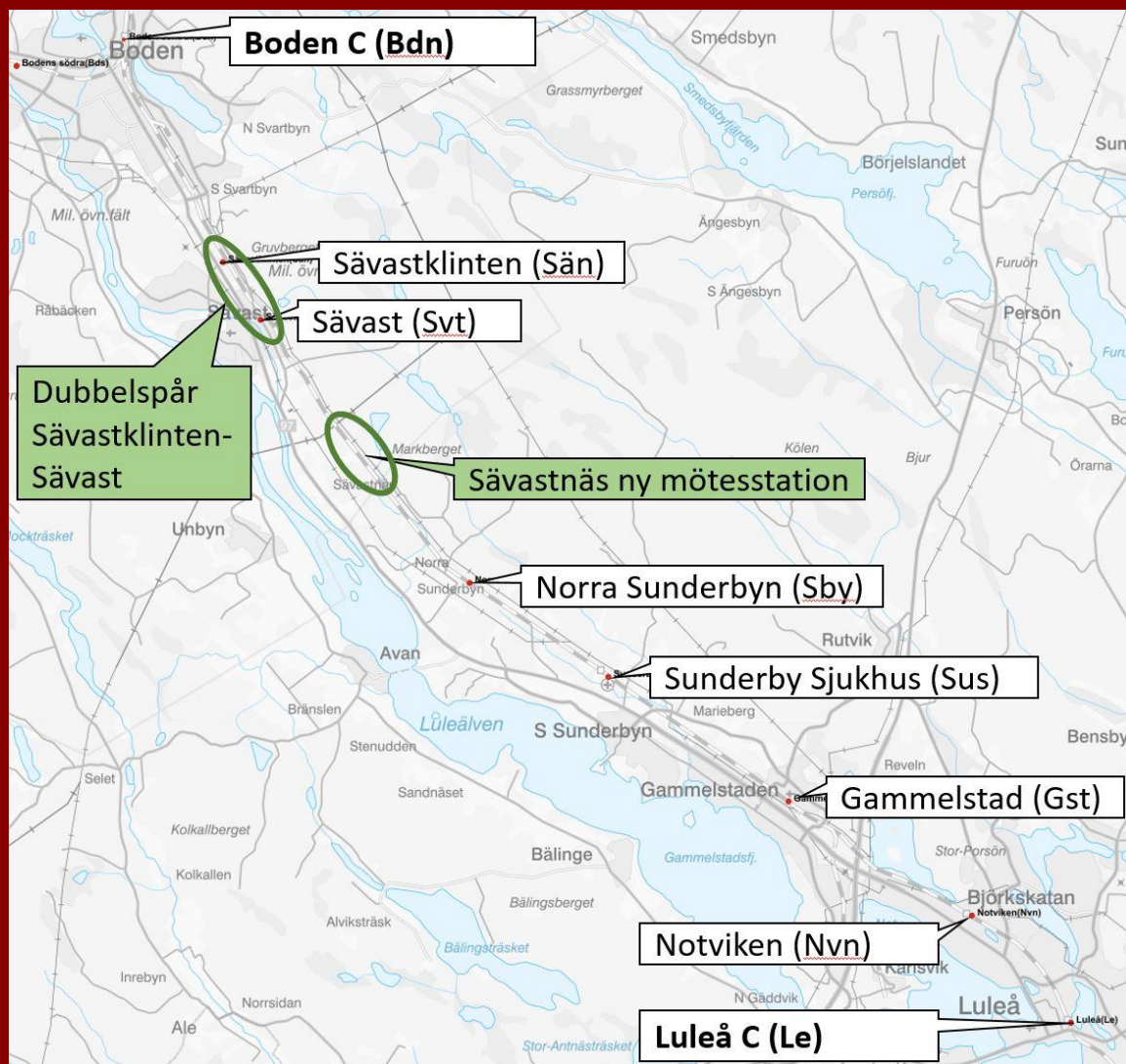


Samlad effektbedömning

SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår, JN2206



Objektnummer: JN2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Gärtner Jöran, IVnvj1, 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: Gärtner Jöran, IVnvj1

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. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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

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

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

där, 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 Norrbotten län och berör Boden kommun.

Nuläge och brister

Sträckan Boden-Luleå på Stambanan genom Övre Norrland är hårt belastad och har kapacitetsproblem, vilka förväntas öka med prognosticerad trafik. Sträckan är cirka 36 km lång med sex mötesstationer varav två stycken har resandeutbyte (Sunderbyns sjukhus och Notviken). Tillåten axellast (STAX) är 30 ton. Banan är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med ATC. Största tillåtna hastighet (STH) för persontågen är 130-140 km/h och påverkas framförallt vid några snäva kurvor i anslutning till Sävast.

Beskrivning av åtgärden

Mötesplatserna Sävastklinten (900 m) och Sävast (700 m) byggs ihop med hjälp av cirka 800 m enkelspår (900 m inkl växlar) bredvid befintligt enkelspår. Sträckan Sävast-Norra Sunderbyn kompletteras med en ny mötesstation "Sävastnäs". Den nya mötesstationen blir cirka 1,18 km lång vilket medger möten för 750 meter långa tåg med samtidig infart.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten och därmed minska kapacitetsutnyttjandet mellan Boden och Luleå.

Investeringskostnad

Kostnaden är 418 mnkr i prisnivå 2023-06. Kostnaden är inkl signalkostnad då byggstart är satt i närtid och den anläggs med ATC. Objektet bär därmed sina egna signalkostnader.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-340 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,92
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för högt resande med tåg, framförallt för långväga tjänsteresor, vilket innebär att de beräknade nyttorna i denna kalkyl kan vara överskattade. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller malmtransporterna samt det regionala resandet eftersom mötesmöjligheterna för långa tåg förbättras, vilket skapar ett mer flexibelt och robust järnvägssystem.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger påverkan på restider men innebär en försämring för landskapet och kulturmiljön. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår är ett namngivet objekt i Nationell Transportplan 2026-2037. Objektet är uppdelat i två järnvägsplaner, en järnvägsplan för den nya mötesstationen i Sävastnäs och en för det partiella dubbelspåret Sävast-Sävastklinten. Länsstyrelsen har beslutat att Sävastnäs mötesstation inte utgör betydande miljöpåverkan och är därför att beakta som typfall 2. Det partiella dubbelspåret har beslutats kunna ha betydande miljöpåverkan. Både järnvägsplanerna har vunnit laga kraft. Åtgärden ersätter Underhålls planerade växelbyten på sträckan. Inga andra åtgärder är beroende av den aktuella åtgärden. Åtgärderna anpassas för att passa in med en framtida komplett dubbelspårsutbyggnad mellan Luleå och Boden. SEB finns framtagna i skedet för Åtgärdsvalsstudie, Samrådsunderlag och Samrådshandling. Denna SEB baseras på skede Bygghandling. Referenser finns längst ner i dokumentet.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid persontåg	Ökad kapacitet leder till mindre risk för förseningar för kollektivtrafikresenärerna på järnväg.	-0,70 ktim/år	12
Restid	Det partiella dubbelspåret och mötesstationen ger en förbättrad robusthet och flexibilitet och innebär större möjligheter att trafikera med styv tidtabell för persontrafiken. Vidare ger åtgärderna större möjligheter att trafikera med både persontåg och godståg, främst under högtrafiken. För resenärerna innebär det att persontrafikens avgångar blir mer förutsägbara och jämnare och minskar resenärernas restid.		Förbättring
Åktid	Ökad kapacitet leder till bättre restider för kollektivtrafikresenärerna på järnväg.	-6,0 ktim/år	28

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Det partiella dubbelspåret och mötesstationen ger en förbättrad robusthet och flexibilitet och innebär större möjligheter att trafikera med både person- och godstrafik, främst under högtrafiken. Det kommer godstrafiken till godo då deras möjligheter att gå ut, även med längre tåg, och vid högtrafikerade timmar ökar och därmed minskar deras risk för förseningar.		Förbättring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid godståg	Ökad kapacitet leder till mindre risk för förseningar för godstrafiken på järnväg.	0,10 mnkr/år	1,6
Transportkostnader	Ökad kapacitet leder till förbättrade transporttider sedermera lägre transportkostnader för godstrafiken på järnväg samt en schablonmässig överflyttningseffekt av gods.	0,90 mnkr/år	20
Transporttid	Ökad kapacitet leder till förbättrade transporttider för godstrafiken på järnväg och kommer godskunderna tillgodo genom en schablonmässig överflyttningseffekt från väg till järnväg av gods.	0,40 mnkr/år	9,0

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) / Bedömning
Banavgifter persontåg	Schablonmässig överflyttningseffekt från väg till järnväg samt nygenerering av resenärer till följd av bättre restid på järnväg ger ökade banavgifter.	0 mnkr/år	-0,10
Biljettintäkter	Schablonmässig överflyttningseffekt från väg till järnväg samt nygenerering av resenärer till följd av bättre restid på järnväg ger ökade biljettintäkter.	0,70 mnkr/år	18
Fordonskostnader persontåg	Ökad kapacitet leder till lägre restider och tillika lägre fordonskostnader för persontrafiken på järnväg.	0,30 mnkr/år	8,8
Moms på biljettintäkter	Schablonmässig överflyttningseffekt från väg till järnväg samt nygenerering av resenärer till följd av bättre restid på järnväg ger ökade momsbetalningar.	0 mnkr/år	-1,0

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Omkostnader	Schablonmässig överflyttningseffekt från väg till järnväg samt nygenerering av resenärer till följd av bättre restid på järnväg ger ökade omkostnader.	0 mnkr/år	-0,73

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	I Sävastklinten, längs det nya partiella dubbelspåret, flyttas befintlig plankorsning vid Häradsvägen till ett nytt läge. Det innebär att bomanläggningen uppgraderas till en ny. Då befintlig plankorsning idag redan har bommar så bör säkerheten vid ny plankorsning förbättras marginellt.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrad restid på järnväg.	0,10 mnkr/år	3,4

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrad restid på järnväg.	0 ton/år	0,14
Buller	I Sävastklinten, längs området för det partiella dubbelspåret, anläggs bullerskärmar och fastighetsnära åtgärder genomförs, exempelvis vid Sävast. I Sävastnäs, längs området för mötesspåret, har inga bullerberörda byggnader identifierats vilket innebär att ingen fortsatt utredning av		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	bullerskyddsåtgärder genomförs. De bulleråtgärder som genomförs innebär att negativa effekter för boende, till följd av nya spår, elimineras och bullereffekterna således blir försumbara.		
Buller	Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrad restid på järnväg ger totalt sett minskat buller.	0 mnkr/år	1,2
Kväveoxider	Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrad restid på järnväg.	-0,10 ton/år	0,05
Slitagepartiklar	Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrad restid på järnväg.	-0,10 ton/år	4,4

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	I utredningsområdet för det partiella dubbelspåret, vid Sävastklinten, finns möjliga fornlämningar registrerade som by/gårdstomter. Bullerskärmar längs spåret kan dock förändra kulturmiljön i området och flytt av plankorsningen innebär brutna kulturhistoriska samband mellan Gamla Sävastvägen och Häradsvägen. Längs området för mötesstationen, vid Sävastnäs, finns inga identifierade fornlämningar. Arkeologiska utredningar är planerade för att klargöra fornlämningsförekomsterna i i båda områdena. Sammantaget innebär åtgärden en försämring till följd av brutna kulturhistoriska samband.		Försämring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Längs området för det partiella dubbelspåret, vid Sävastklinten, kommer bullerskärmar utgöra en visuell barriär mellan bebyggelsen på östra och västra sidan av järnvägen utöver att mark tas i anspråk för både partiellt dubbelspår och mötesstation vilket leder till att infrastrukturen blir ett större inslag. Sammantaget en svag försämring av människors upplevelsevärden på grund av intrånget eftersom det sker längs befintlig järnväg.		Försämring
Masshantering	Sulfidhaltig jord har påträffats i området för både det partiella dubbelspåret och mötesspåret. Vid exponering för syre och vatten, som exempelvis kan ske vid byggprojekt, så kan surt lakvatten bildas, vilket kan påverka omgivande miljö negativt. Undersökning har visat att jordens buffrande förmåga gör att leran inte är syraproducerande (försurande). Särskild hänsyn bör dock tas i samband med schaktning och grundvattensänkning för att minimera spridningen av surt lakvatten. Massor som inte kan återanvändas inom projektet transporteras till godkända mottagningsanläggningar.		Försumbart
Vibrationer	I området längs det partiella dubbelspåret, vid Sävastklinten, bedöms gällande riktvärden för vibrationer om fem överskridanden per medelnatt (22-06) med 0,4mm/s, uppfyllas. Åtgärden innebär liten konsekvens för omkringliggande fastigheter gällande komfortvärderingar. Längs området för mötesspåret, vid Sävastnäs, så kommer inga fastigheter att utsättas för vibrationer till följd		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	av järnvägsplanen. Sammantaget försumbara effekter gällande vibrationer eftersom det sker längs befintlig järnväg.		
Växt- och djurlivseffekt	Nytt dubbelspår och mötesstation tar mark i anspråk. Åtgärderna påverkar biotopskyddade diken men få viktiga naturvärden eller strukturer som är viktiga för fågelarter i området. Ett dike rensas och får ny trumma vilket är positivt för groddjur. Invasiva arter, exempelvis jättebalsamin, tas bort längs spåret i samband med åtgärd, vilket minskar behovet av bekämpningsinsatser. Sammantaget innebär åtgärden en svag försämring för växt- och djurliv i område men där ekosystemtjänster som marken tillhandahåller bör påverkas i liten utsträckning, även om vissa förluster görs men där mängden invasiva arter också minskar.		Försumbart

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 nuvärden för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Rennäring	Området längs det partiella dubbelspåret innebär en lokal påverkan på rennäringen inom Gällivare samebys vinterbetesområde. Störningar för rennäringen kan förekomma främst under byggtiden beroende på tidpunkt för arbeten. Rennäringens markanspråk påverkas inte eftersom ny mark endast tas i anslutning till befintlig järnväg. Området längs mötesstationen, vid Sävastnäs, ligger i utkanten av Gällivare samebys vinterbetesområde som används under tiden 1 oktober till och med den 30 april. Inga viktiga områden för renen eller riksintressen för rennäringen finns i anslutning till järnvägen.		Försumbart

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-0,16
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,10
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-0,28
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	0,55

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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)	-0,11
Prognosår (kton)	-0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-1,23

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	3,85
---	------

* 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	2201	8,6
Reinvestering per år	12	0,0025
Drift och underhåll per år	0,04	0,0011

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*
Ökad kapacitet leder till bättre restider och mindre risk för förseningar för kollektivtrafikresenärerna på järnväg.	40 mnkr	> 0,11
Större möjligheter att trafikera med styv tidtabell för persontrafiken ger mer förutsägbara och jämnare avgångar.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet leder till mindre risk för förseningar, bättre transporttid och lägre transportkostnader för godstrafiken på järnväg samt en schablonmässig överflyttningseffekt från väg till järnväg av gods.	31 mnkr	> 0,08
Större möjligheter för godstrafiken att gå kunna gå ut även vid högtrafikerade timmar minskar deras risk för förseningar.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet på järnväg leder till lägre fordonskostnader och ökade biljettintäkter för persontransportföretagen till följd av schablonmässig överflyttningseffekt från väg till järnväg samt nygenerering av resenärer.	25 mnkr	0,07
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrad restid på järnväg.	3,4 mnkr	
Ny plankorsning ersätter befintlig längs det partiella dubbelspåret vilket ger marginella effekter på trafiksäkerheten.	≈ 0	0,01
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläpp till luft minskar på väg till följd av överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrad restid på järnväg.	5,8 mnkr	0,02
Hälsa: Bulleråtgärder genomförs längs det partiella dubbelspåret, vilket eliminerar negativa bullereffekter av nya spår.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: En svag försämring av naturvärden i området, men liten inverkan på ekosystemtjänster, tillsammans med minskning av invasiva arter. Hantering av sulfidhaltig jord i samband med byggskedet. Försämring av visuellt upplevelsevärde och brutna kulturhistoriska samband.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärden och bedömningar för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
Området längs det partiella dubbelspåret ger en lokal påverkan på rennaringen under byggtiden. Inga markanspråk påverkas då ny mark tas i anslutning till befintlig järnväg.	≈ 0
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Överflyttningseffekt från väg till järnväg till följd av förbättrade restider på järnväg.	-3,0 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-73 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	28 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	373 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	-12 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	7,7 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	369 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-340 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,92
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

De beräknade effekterna visar på en negativ samhällsekonomisk lönsamhet. De ej beräknade effekterna har totalt sett bedömts innebära en förbättring. Sammantaget bedöms de föreslagna åtgärderna som samhällsekonomiskt olönsamma när beräknade och ej beräknade effekter vägs samman. Genomförda känslighetsanalyser med en högre kostnad samt lägre respektive högre tillväxt visar på att kalkylresultatet är robust eftersom inget resultat från någon av känslighetsanalyserna byter tecken. Detta gäller även känslighetsanalyser med förändrat antal godståg och volymer enligt scenario 1 och 2.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bansek tillsammans med underlag från Kapacitetscenter bedöms fånga nyttorna relativt väl. De underskattas delvis av beräkningstekniska skäl, där en längre linjedel delats in i flera kortare. Samtliga effekter som uppstår vid högtrafik bedöms inte heller fångas och hanteras som ej beräknade effekter

Ej beräknade effekter:

Styv tidtabell för persontrafiken och möjlighet att trafikera under högtrafiktimmarna för godstrafiken bedöms innebära en förbättring. Effekter på landskap och naturmiljö har bedömts som försämring. Sammantaget positiva ej beräknade effekter, då åtgärden sker längs befintlig järnväg.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärderna anpassas för att passa in med en framtida komplett dubbelspårsutbyggnad mellan Luleå och Boden. I Basprognosen förutsätts att Norrbotniabanan är byggd i sin helhet vilket har påverkan på trafikeringen på sträckan Sävastklinten - Norra Sunderbyn. Utan Norrbotniabanan skulle antalet tåg på sträckan på sträckan Sävastklinten - Norra Sunderbyn vara högre.

3 Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller malmtransporterna samt det regionala resandet eftersom mötesmöjligheterna för långa tåg förbättras, vilket skapar ett mer flexibelt och robust järnvägssystem.

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

Genom ett minskat kapacitetsutnyttjande minskar res- och förseningstiderna och tillförlitligheten ökar. Robustheten på banan ökar och tågtrafiken blir mer punktlig och pålitlig, exempelvis ges möjligheter till styv tidtabell för persontrafiken.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Genom ett minskat kapacitetsutnyttjande minskar res- och förseningstiderna och tillförlitligheten ökar. Robustheten på banan ökar och tågtrafiken blir mer punktlig och pålitlig, exempelvis ges godstrafiken möjlighet att även trafikera sträckan i högtrafiktimmarna.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden påverkar inte tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

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

Åtgärden påverkar inte barns möjligheter att själva, på ett säkert sätt, använda transportsystemet eller vistas i trafikmiljöer.

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

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

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

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

En kalkylmässig överflyttning av resenärer och gods från bil respektive lastbil till järnväg medför minskade olycksrisker på vägsidan vilket leder till färre döda och allvarligt skadade. Ny plankorsning ersätter befintlig längs sträckan för det partiella dubbelspåret vilket bör innebära marginella effekter på trafiksäkerheten längs med spåret.

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

Byggandet av partiellt dubbelspår och en ny mötesstation innebär en ökad energianvändning. Detsamma gäller också alla reinvesterings- och underhållsåtgärder då anläggningsmassan ökar. Samtidigt kan överflyttningseffekten från väg till järnväg verka för att minska utsläppen på vägsidan.

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

I Sävastklinten, längs området för det partiella dubbelspåret, berörs miljö kvalitetsnormen för utomhusluft men bedöms inte överskridas. En kalkylmässig överflyttning av resenärer och gods från bil respektive lastbil till järnväg medför minskade utsläpp av luftföroreningar.

Buller och vibrationer

Sävastklinten, längs området för det partiella dubbelspåret, anläggs bullerskärmar och fastighetsnära åtgärder genomförs, exempelvis vid Sävast. Gällande riktvärden för vibrationer om fem överskridanden per medelnatt (22-06) med 0,4mm/s, uppfyllas. Åtgärden innebär liten konsekvens för omkringliggande fastigheter gällande komfortvärderingar för vibrationer men fornlämningar i området kan påverkas negativt av vibrationer från tågtrafiken. I Sävastnäs, längs området för mötesspåret, har inga bullerberörda byggnader identifierats vilket innebär att ingen fortsatt utredning av bullerskyddsåtgärder genomförs. Inga fastigheter kommer att utsättas för vibrationer till följd av järnvägsplanen. Sammantaget innebär de bulleråtgärder som genomförs att negativa effekter för boende, till följd av nya spår, elimineras och bullereffekterna således blir försumbara.

Landskap

I Sävastklinten, längs området för det partiella dubbelspåret, kommer bullerskyddsskärmar att påverka den äldre miljön inom utredningsområdet och ge upphov till en visuell barriärverkan och därmed ett brutet samband mellan bebyggelsen på den östra och västra sidan av järnvägen. Vidare kan flytten av plankorsningen göra att relationen mellan Gamla Sävastvägen och Häradsvägen bryts. Ett partiellt dubbelspår och en ny mötesstation innebär att ny mark tas i anspråk. Det leder till att infrastrukturen blir ett större inslag i landskapet och påverkar det visuella upplevelsevärdet negativt. Samtidigt så sker åtgärderna längs med befintlig järnväg vilket gör att effekterna blir mindre. Inga identifierade fornlämningar påverkas i området för partiellt dubbelspår eller ny mötesstation. Arkeologiska utredningar är planerade och eventuella effekter på icke identifierade kulturmiljövärden är föremål för vidare utredning. Biotopskyddade diken påverkas, där de exempelvis kortas vilket är negativt men samtidigt rensas diken och trummor byts ut vilket är positivt för groddjur.

Vatten

I Sävastklinten, längs området för det partiella dubbelspåret, kommer en tillfällig grundvattensänkning behöva utföras vid schaktning. Det kan ge upphov till sättningar i jorden till följd av ökade effektivspänningar vid grundvattensänkningen. Eftersom sänkningen är relativt liten och moränen har gynnsamma deformationsegenskaper bedöms ingen sättning uppstå. I området för det partiella dubbelspåret finns dricksvattenbrunnar 150-200m från spårsträckan och energibrunnar cirka 20-100m från spårsträckan. I övrigt har ingen brunnsinventering utförts inom projektet eftersom identifierad grundvattensänkning är så pass begränsad och lokal. För området längs mötesstationen, vid Sävastnäs, ligger Bodån som närmast cirka 400m från utredningsområdet. Vattenskyddsområdet Gäddvik ligger cirka 1km väster om spåret och sträcker sig längs med hela spårsträckan. Även i Sävastnäs behöver en tillfällig grundvattensänkning ske i samband med schaktning. Inga vatten som omfattas av strandskydd finns i anslutning till järnvägen.

Material och kemiska produkter

Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Förorenade områden och masshantering

Längs området för det partiella dubbelspåret, vid Sävastklinten, uppvisar samtliga jordmassor föroreningshalter under MKM och bedöms därför kunna återanvändas i projektet utifrån föroreningssynpunkt. Asfaltsprover visar inga överskridande halter på tjärasfalt eller farligt avfall. Ingen provtagning intill spårväxlar har gjorts. Om föroreningar förekommer är det vanligt med oljor innehållande PCB. Kompletterande provtagning bör göras av jordmassor kring spårväxlar. I området längs det partiella dubbelspåret har sulfidhaltig lera påträffats. Sulfidjordar är stabila när de är orörda, exploaterings- och anläggningsprojekt bildar exponeringsytor. När dessa ytor exponeras för syre och vatten kan surt lakvatten bildas som kan påverka omgivande miljö negativt. Undersökning har visat att jordens buffrande förmåga gör att leran inte är syraproducerande (försurande). I området för ny mötesstation, vid Sävastnäs, har prover påvisat halter över riktvärden för känslig markanvändning (KM), men under mindre känslig markanvändning (MKM), avseende alifater, PAH-H, arsenik och/eller koppar och i de allra ytligaste jordlagren. Även i området för ny mötesstation har misstänkt sulfidhaltig jord påträffats i 8 av 10 prover, som grundast redan vid cirka 1,4m och djupast 3,3m. Särskild hänsyn bör därför tas till detta inom det aktuella området. Analys av pH efter oxidering har inte indikerat ett syraproducerande material. I och med att sulfidhaltig jord har påträffats så bedöms en risk för spridning av surt lakvatten vara möjlig och särskild hänsyn bör tas till vid schakt och grundvattensänkning. Förorenade massor som inte kan återanvändas inom projektet transporteras till godkända mottagningsanläggningar.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger påverkan på restider men innebär en försämring för landskapet och kulturmiljön.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>0,26
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,02
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,01046

Objektnummer: JN2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Gärtner Jöran, IVnvj1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
Objekt-id	JN2206
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Norrbotten
Kommun	Boden
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Bygghandling/genomförande
Typ av planläggning	Varierande (se Planeringsläge)

Nuläge och brister

Sträckan Boden-Luleå på Stambanan genom Övre Norrland är hårt belastad och har kapacitetsproblem, vilka förväntas öka med prognosticerad trafik. Sträckan är cirka 36 km lång med sex mötesstationer varav två stycken har resandeutbyte (Sunderbyns sjukhus och Notviken). Tillåten axellast (STAX) är 30 ton. Banan är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med ATC. Största tillåtna hastighet (STH) för persontågen är 130-140 km/h och påverkas framförallt vid några snäva kurvor i anslutning till Sävast.

Sträckan mellan Sävastklinten och Sävast har sedan tidigare gemensamt viltstängsel med väg 97. Bantrafik år 2023 avser genomförd trafik. Antal persontåg prognosår 2045 avser Basprognosen och antalet godståg är enligt rättad Basprognos samt 12 tillkommande tåg från det planerade stålverket i Boden.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	Norra Sunderbyn till Sävast: 8,6 km. Sävast till Sävastklinten: 1,7 km.
Banstandard	Enkelspår, 30/12,0/A.
Bantrafik	År 2023: 28 persontåg/dygn, 14 godståg/dygn, 12 malmtåg/dygn. Prognosår 2045, Bansek: 28 persontåg/dygn, 29 godståg/dygn, 10 malmtåg/dygn.
Banflöde	År 2023: Okänt. Prognosår 2045, Bansek: 0,46 miljoner resenärer/år, 16,9 mnton/år.

Beskrivning av åtgärden

Mötesplatserna Sävastklinten (900 m) och Sävast (700 m) byggs ihop med hjälp av cirka 800 m enkelspår (900 m inkl växlar) bredvid befintligt enkelspår. Sträckan Sävast-Norra Sunderbyn kompletteras med en ny mötesstation "Sävastnäs". Den nya mötesstationen blir cirka 1,18 km lång vilket medger möten för 750 meter långa tåg med samtidig infart.

Åtgärderna vid mötesstation Sävastnäs inkluderar också en utformning som möjliggör en kommande hastighetshöjning till 200 km/h samt förbereda för ett framtida komplett dubbelspår mellan Boden och Luleå. Åtgärderna för det partiella dubbelspåret inkluderar två enkelväxlar för att medge kryssning från nuvarande spår till det nya dubbelspåret. I Sävast behålls spår 1 och 2 med viss baxning och det tredje spåret tas bort. Funktionen kompletteras med urspåringsväxel i driftsplats Sävastklinten.

Bulleråtgärder, i form av skärmar och fastighetsnära åtgärder, genomförs i området längs med det partiella dubbelspåret. 400 m viltstängsel sätts upp och anpassas till bullerskärmar samt till befintligt viltstängsel vid Sävastklinten. En ny plankorsning, som ersätter befintlig, anläggs längs sträckan för det partiella dubbelspåret.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	Norra Sunderbyn till Sävast: 8,6 km. Sävast till Sävastklinten: 1,7 km. Totalt cirka 2,5 km partiellt dubbelspår mellan Sävastklinten och Sävast + cirka 1,18 km ny mötesstation.
Banstandard	Enkelspår, 30/12,0/A, partiellt dubbelspår samt nytt mötesspår med samtidig infart för 750 m långa tåg.
Bantrafik	År 2023: 28 persontåg/dygn, 14 godståg/dygn, 12 malmtåg/dygn. Prognosår 2045, Bansek: 28 persontåg/dygn, 29 godståg/dygn, 10 malmtåg/dygn.
Banflöde	År 2023: Okänt. Prognosår 2045, Bansek: 0,46 miljoner resenärer/år, 16,9 mnton/år.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten och därmed minska kapacitetsutnyttjandet mellan Boden och Luleå.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-02-13	2024-12	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	417	88	418	88

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	373

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Befintlig plankorsning byts ut mot ny. Det bör ge marginella effekter i förändrat drift- och underhåll under kalkylperioden.	Försumbart
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Förändring av drift- och underhållsbehov till följd av överflyttning från väg till järnväg.	-1,7
Underhållskostnad trafikberoende väg	Förändring av drift- och underhållsbehov till följd av överflyttning från väg till järnväg.	3,0
Underhållskostnad trafikberoende	Förändring av drift- och underhållsbehov till följd av förändrad anläggningsmassa.	-9,0

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Förändring av reinvesteringsbehov till följd av förändrad anläggningsmassa och tidigareläggning av växelbyte.	12

Planeringsläge

SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår är ett namngivet objekt i Nationell Transportplan 2026-2037. Objektet är uppdelat i två järnvägsplaner, en järnvägsplan för den nya mötesstationen i Sävastnäs och en för det partiella dubbelspåret Sävast-Sävastklinten.

Länsstyrelsen har beslutat att Sävastnäs mötesstation inte utgör betydande miljöpåverkan och är därför att beakta som typfall 2. Det partiella dubbelspåret har beslutats kunna ha betydande miljöpåverkan. Både järnvägsplanerna har vunnit laga kraft. Åtgärden ersätter Underhålls planerade växelbyten på sträckan. Inga andra åtgärder är beroende av den aktuella åtgärden. Åtgärderna anpassas för att passa in med en framtida komplett dubbelspårsutbyggnad mellan Luleå och Boden. SEB finns framtagen i skedet för Åtgärdsvalsstudie, Samrådsunderlag och Samrådshandling. Denna SEB baseras på skede Bygghandling. Referenser finns längst ner i dokumentet.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-25

Namn	Tillväxttal
godstrafik på järnväg period t o m 2045	0,0097
persontrafik på järnväg period t o m 2045	0,01
godstrafik på järnväg period 2045-2065	0,0054
persontrafik på järnväg period 2045-2065	0,01

Kommentar: Prognos godstrafik avviker från gällande basprognos eftersom att 12 tåg till/från H2 Green Steel AB har lagts till. 12 tillkommande tåg uppstår när fas 1 av stålverket är i drift med en årlig produktion på 2,5 miljoner ton stål. Ytterligare 12 tillkommande tåg kan uppstå när fas 2 av stålverket är i drift med en total årlig produktion på 5 miljoner ton stål. Eftersom att fas 1 är under byggnation och en rad förutsättningar är säkrade utgör detta godstrafikeringen i huvudanalysen. Fas 1 + fas 2 redovisas som en känslighetsanalys och får anses spegla ett maximum-scenario. Endast basprognosens trafik redovisas också som en känslighetsanalys och får anses spegla ett minimum-scenario.

Objektnummer: JN2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Gärtner Jöran, IVnvj1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05

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
373 mnkr	-4,1 mnkr	28 mnkr	-340 mnkr	-0,92

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	485	-4,1	6,0	-474	-0,99
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	373	4,1	42	-335	-0,89
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	373	4,1	15	-362	-0,96
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	373	-4,1	29	-340	-0,92
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	373	-4,1	29	-339	-0,92
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	373	-4,1	27	-341	-0,93
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	373	-4,1	30	-339	-0,92
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	373	-4,1	31	-338	-0,92
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	373	-4,1	26	-343	-0,93

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

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

Kommentar: Åtgärderna anpassas för att passa in med en framtida komplett dubbelspårsutbyggnad mellan Luleå och Boden. I Basprognosen förutsätts att Norrbotniabanan är byggd i sin helhet vilket har påverkan på trafikeringen på sträckan Sävastklinten - Norra Sunderbyn. Utan Norrbotniabanan skulle antalet tåg på sträckan på sträckan Sävastklinten - Norra Sunderbyn vara högre.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonvärde	NNK
Scenario 2 (högscenario)	369	-315	-0,85
Scenario 1 (lågscenario)	370	-368	-1,0

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Granskningshandling SgöN Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår
1b	Granskningshandling SgöN Sävastnäs, ny mötesstation
1c	AKJ 2020
1d	AKJ Anläggningsspecifika krav järnväg, SgöN Sävastklinten-Sävast partiellt dubbelspår
1e	PM Buller SgöN Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår
1f	PM Vibrationer SgöN Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår
1g	SgöN Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår Miljökonsekvensbeskrivning
2a	Sammanställning av anläggningskostnadskalkyler
2b	Indexomräkning av investeringskostnad
3a	Sammanställning klimatalkyler JP Sävast 2024-07-05
3b	BilagaSEB-IC8277-2024-08-27
3c	BilagaSEB-IC8278-2024-08-27
4a	Arbets-PM Bansek 2025-06-02
4b	SEK-importkälla Bansek känslighetsanalys scenario 2 högsenario
4c	SEK-importkälla Bansek känslighetsanalys scenario 1 lågsenario
4d	SEK-importkälla Bansek huvudanalys och obligatoriska känslighetsanalyser
4e	Trafikering och beräkning 2024-10-11
5a	Kapacitetsberäkningar huvudanalys, 2024-06-24
5b	Kapacitetsberäkningar scenario 1 (lågscenario), 2024-05-29
5c	Kapacitetsberäkningar scenario 2 (högscenario), 2024-05-29

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

- 6 SEB skede åtgärdsvalsstudie 2021-03-29 System-id: e51ea0be-fdcf-4726-a8e5-da3c220d124c
- 7 SEB skede samrådsunderlag 2024-01-31 System-id: e0fb119c-2238-485d-9f6a-16e36a67cf85
- 8 SEB skede samrådshandling 2025-04-03 System-id: 72b0743f-0366-4913-b427-d2905d11b065

SEB Id för denna SEB: fbc91c99-e468-4d2b-801b-789cb21af65c

Objektnummer: JN2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Gärtner Jöran, IVnvj1, 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: Gärtner Jöran, IVnvj1
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