

# Samlad effektbedömning

SgöN Umeå C förlängning av plattform, JN2208



Objektnummer: JN2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Forssell Elaine, PLnri, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-05-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Forssell Elaine, 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 län och berör Umeå kommun.

## Nuläge och brister

Idag råder det kapacitetsproblem vid Umeå C och på angränsande sträckor pga. stor mängd persontrafik och vändande tåg. På Umeå central finns behov av ett ytterligare plattformsläge utan att hindra möte.

## Beskrivning av åtgärden

Föreslagen åtgärd är att plattformen vid spår 3 förlängs samt att nya växlar läggs in mellan spår 2 och 3 för utökade möjligheter till möten, avgångar respektive ankomster. Bredden på de förlängda delarna av plattformen anpassas till befintlig plattform och det förväntade resandeutbytet på stationen.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är öka kapaciteten på Umeå C och möjliggöra för tåg att avgå/ankomma även när andra tåg finns vid samma plattform, såväl för södergående som norrgående tåg. Även att förenkla byten på Umeå C.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 136 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning.

## Analysresultat

### Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	14 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,09
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

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](http://www.trafikverket.se/sampers).

## Fördelningsanalys

Åtgärden medför störst nytta för det regionala, kollektiva resandet med tåg till/från Umeå.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på tillgänglighet och trafiksäkerhet men också osäker påverkan på landskap.

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

Reviderad Samlad effektbedömning (SEB) tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026-2037. En tidigare SEB finns framtagna, referens anges sist i denna SEB.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Bytestid	Förlängning av plattformen möjliggör fler möten, avgångar och ankomster och i sin tur kortare väntetid och mer optimerade byten genom "knutpunktsupplägg". Utan ett fjärde plattformsläge måste resenärer vänta till nästa förbindelse.	1,8 mnkr/år	48
Restidsosäkerhet och förseningar	Genom att införa ett nytt plattformsläge kan situationen med förseningar och upptagna plattformsspår undvikas. Detta minskar behovet av att persontåg stannar vid mer avlägsna driftplatser och minimerar risken för följdförseningar hela vägen till Stockholm. Åtgärden bidrar även till att undvika att förseningar sprider sig till andra anslutande tåg vid knutpunkter, vilket förbättrar trafikflödet i hela systemet.		Förbättring
Åktid	Åtgärden ger förbättrad kapacitet och minskad åktid genom att ett av snabbtågen och ett av regionaltågen kan angöra knutpunkten tidigare.	-19 ktim/år	84

### Godstransporter

#### Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ökat resande ger ökade banavgifter.	0 mnkr/år	-1,1

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Ökat resande ger ökade biljettintäkter.	2,1 mnkr/år	55
Fordonskostnader persontåg	Minskad restid leder till minskade fordonskostnader.	0,30 mnkr/år	18
Moms på biljettintäkter	Ökade momsutgifter till följd av ökade biljettintäkter.	-0,10 mnkr/år	-3,1
Omkostnader	Ökat resande ger ökade omkostnader, ex. overhead-kostnader (kostnader för biljettförsäljning och annan administration)	-0,20 mnkr/år	-4,2

### Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden förbättrar kapaciteten och gör spårbunden trafik mer attraktiv som ett alternativ för gods/persontransportföretag och för resenärer. Detta genererar i sin tur en överflyttning av vägtrafiken till järnväg vilket ger en trafiksäkerhetsvinst.	0 mnkr/år	0,18

### Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärden förbättrar kapaciteten och gör spårbundentrafik mer attraktiv som ett alternativ för gods/persontransportföretag och för resenärer. Detta genererar i sin tur en överflyttning av vägtrafiken till järnväg vilket leder till minskade utsläpp.	0 ton/år	0,10

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Åtgärden förbättrar kapaciteten och gör spårbundentrafik mer attraktiv som ett alternativ för gods/persontransportföretag och för resenärer. Detta genererar i sin tur en överflyttning av vägtrafiken till järnväg vilket leder till minskat buller.	0 mnkr/år	0,47
Kväveoxider	Åtgärden förbättrar kapaciteten och gör spårbundentrafik mer attraktiv som ett alternativ för gods/persontransportföretag och för resenärer. Detta genererar i sin tur en överflyttning av vägtrafiken till järnväg vilket leder till minskade utsläpp.	0 ton/år	0,04
Slitagepartiklar	Åtgärden förbättrar kapaciteten och gör spårbundentrafik mer attraktiv som ett alternativ för gods/persontransportföretag och för resenärer. Detta genererar i sin tur en överflyttning av vägtrafiken till järnväg vilket leder till minskade utsläpp.	-0,10 ton/år	1,3

### Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Påverkan på växt- och djurlivet bedöms bli försumbar eftersom området där plattformsförlängningen ska ske redan är förhållandevis sterilt på grund av nyligen genomförda ombyggnationer och tydlig påverkan från befintlig järnvägsinfrastruktur.		Försumbart

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

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

## Övriga effekter

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-0,42
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-4,809018111033472E-13
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	-0,77
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	1,53

## 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 CO<sub>2</sub>-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	-0,04
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-0,38

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	1,27
---	------

\* 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	449	2,0
Reinvestering per år	3,3	0,01
Drift och underhåll per år	0,03	0

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*
Förlängningen av plattformen vid Umeå C ökar stationens kapacitet, vilket förbättrar möjligheterna att hantera förseningar och minskar väntetiderna. Detta gynnar både person- och godståg genom fler möten, avgångar och ankomster, samt mer optimerade bytesintervall.	132 mnkr	> 0,86
Genom att införa ett nytt plattformsläge kan situationen med förseningar och upptagna plattformsspår undvikas. Detta minskar behovet av att persontåg stannar vid mer avlägsna driftplatser och minimerar risken för följdförseningar hela vägen till Stockholm. Åtgärden bidrar även till att undvika att förseningar sprider sig till andra anslutande tåg vid knutpunkter, vilket förbättrar trafikflödet i hela systemet.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad trafik leder till högre banavgifter, medan ökat resande genererar större biljettintäkter men högre momsutgifter. Minskad restid minskar fordonskostnaderna.	65 mnkr	0,43

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket ger en förbättrad total trafiksäkerhet.	0,18 mnkr	0,00

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden innebär överflyttning från väg till järnväg vilket leder till minskade utsläpp och minskat buller.	1,9 mnkr	0,01
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Påverkan på natur- och kulturmiljö bedöms som försumbar eftersom åtgärden genomförs i ett område med redan befintlig järnväg.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Övriga effekter	Nuvärde
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökad trafik leder till högre banavgifter och momsintäkter för staten, men överflyttning från väg till järnväg minskar skatteintäkterna från vägtrafik på grund av överflyttning till järnväg.	-1,7 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-30 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	167 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	124 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	18 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	12 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
<b>Totala utgifter</b>	<b>154 mnkr</b>

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	14 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,09
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärdeskvoten i huvudanalysen är nära noll och känslighetsanalyser visar nettonuvärdeskvoter både över och under noll. Det finns en stor ej beräknad effekt avseende förseningstidsvinster som resulterar i att den slutliga bedömningen är att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

Åtgärden medför enbart nyttor för persontrafik där posterna bytestid, åktid och biljettintäkter är de största. Det följer åtgärdens syfte även om några nyttor utifrån bättre kapacitet på Umeå C för godståg inte finns med.

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kvaliteten på kalkylen bedöms vara god. Tidsvinsterna har tagits fram genom tidtabellsanalys och värderats i Bansek, bytestidsvinster har beräknats i handkalkyl med hjälp av resultat från Sampers om antalet bytesresenärer på Umeå C.

#### Ej beräknade effekter:

Åtgärden förbättrar personresor genom att minska risken för förseningar, vilket gynnar hela järnvägssystemet. Det nya plattformsläget optimerar trafikflödet, minskar behovet av att persontåg väntar vid avlägsna driftplatser och förhindrar att förseningar sprids.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har en nära relation till utbyggnadsplanerna för Norrbotniabanan, utan vilken tågtrafiken inte utvecklas på samma sätt.

## 3 Fördelningsanalys

Åtgärden medför störst nytta för det regionala, kollektiva resandet med tåg till/från Umeå.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på [www.trafikverket.se](http://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 bidrar positivt till tillgängligheten genom ökade plattformslägen och ökad flexibilitet i systemet att hantera störningar, vilket ökar tillförlitligheten.

#### Näringslivets tillgänglighet

##### Stärkt internationell konkurrenskraft

Tillförlitligheten för godstransporter förväntas förbättras något tack vare den ökade flexibiliteten för persontrafiken, men denna effekt anses vara marginell.

#### Funktionshindrades tillgänglighet

Dagens plattformar är redan tillgänglighetsanpassade.

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

Åtgärden påverkar inte någon skolväg, eller möjligheterna att gå eller cykla på egen hand.

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

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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.**

Överflyttning från väg till järnväg ger positivt bidrag till trafiksäkerheten. Smidigare byten vid samma plattform kan även minska spårspning och därmed relaterade olyckor.

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

Positivt bidrag genom överflyttning från väg till järnväg. Anläggning av ny infrastruktur, drift och underhåll, reinvesteringar och rivning av befintlig infrastruktur ökar energianvändningen och ger negativt bidrag.

**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***

Överflyttning från väg till järnväg bidrar till minskade utsläpp och bättre luftkvalitet.

### ***Buller och vibrationer***

Åtgärden bedöms inte medföra något betydande bidrag.

### ***Landskap***

Åtgärden bedöms förstärka intrycket av Umeå central, osäkert om detta är positivt eller negativt. Redan etablerade barriärer påverkas inte. Enligt ÅVS är hela Umeå centrum av riksintresse för kulturmiljövård. Det finns fornminnen bestående av minnesstenar och minnesmärken i anslutning till järnvägen norr om Umeå centrum men dessa bedöms inte påverkas av åtgärden. Alla lämningar nära järnvägen mellan Umeå godsbangård och Holmsund är klassade som övriga kulturhistoriska lämningar. Åtgärden bedöms inte påverka någon strukturomvandling avseende bebyggelse, kulturarv eller liknande.

### ***Vatten***

Åtgärden utförs inte i anslutning till någon dricksvattentäkt, grundvattenförekomst eller vattendrag.

### **Material och kemiska produkter**

Inga kända uppgifter om material och kemiska produkter.

### **Förorenade områden och masshantering**

Åtgärden bedöms inte medföra något betydande bidrag. De potentiellt förorenade områdena som finns identifierade i Länsstyrelsens EBH-karta bedöms som ej riskklassade.

## **4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier**

Åtgärden har stor positiv påverkan på tillgänglighet och trafiksäkerhet men också osäker påverkan på landskap.

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

<b>Mål</b>	<b>NUK</b>
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUK <sub>fm</sub> )	>1,29
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUK <sub>hm</sub> )	0,01
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUK <sub>klimat</sub> )	0,00825

Objektnummer: JN2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Forssell Elaine, PLnri, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

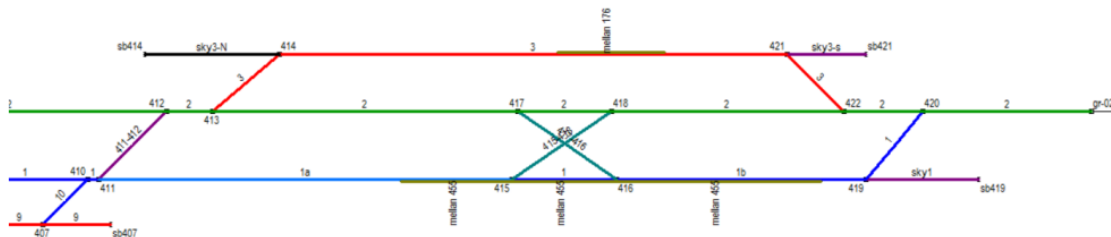
## Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	SgöN Umeå C förlängning av plattform
Objekt-id	JN2208
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västerbotten
Kommun	Umeå
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

Idag råder det kapacitetsproblem vid Umeå C och på angränsande sträckor pga. stor mängd persontrafik och vändande tåg. På Umeå central finns behov av ett ytterligare plattformsläge utan att hindra möte.

Flera persontåg längs Norrlandskusten vänder på Umeå C (tåg i relationen Umeå C – söderut), dvs. de kommer först i norrgående riktning från Sundsvall/Örnsköldsvik och har Umeå C som ändstation och byter sedan färdriktning. De stannar därmed vid stationen ("blockerar" spår och plattform) och har Umeå C som avgångsstation för trafiken i södergående riktning. Detta medför problem för passerande tåg, t.ex. för de som har Umeå Ö som vändstation och där tågen vänder för avgång norrut.



Schematisk bild över Umeå C. Nästa driftplats, till höger i bild, är Umeå Ö. Närmaste driftplats till vänster är Umeå godsbangård

## Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Objektnummer: JN2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Forssell Elaine, PLnri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18

Banlängd	ca 0,5 km
Banstandard	Umeå C med 3 spår, STH 70 km/h
Bantrafik	2045: 86 persontåg/dygn, 33 godståg/dygn.
Banflöde	2045: 1,8 miljoner resor/år. Godstrafik 4,9 miljoner nettoton/år

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Beskrivning av åtgärden

Föreslagen åtgärd är att plattformen vid spår 3 förlängs samt att nya växlar läggs in mellan spår 2 och 3 för utökade möjligheter till möten, avgångar respektive ankomster. Bredden på de förlängda delarna av plattformen anpassas till befintlig plattform och det förväntade resandeutbytet på stationen.

### Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	ca 0,5 km
Banstandard	Umeå C med 3 spår, STH 70 km/h
Bantrafik	2045: 86 persontåg/dygn, 33 godståg/dygn.
Banflöde	2045: 1,8 miljoner resor/år. Godstrafik 4,9 miljoner nettoton/år

## Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är öka kapaciteten på Umeå C och möjliggöra för tåg att avgå/ankomma även när andra tåg finns vid samma plattform, såväl för södergående som norrgående tåg. Även att förenkla byten på Umeå C.

## Kostnader

### Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)	Omräknad totalkostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standardavvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-27	2020-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	109	33	136	41

### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	124

## Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnr)/Bedömning
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Åtgärden förbättrar kapaciteten och gör spårbundentrafik mer attraktiv som ett alternativ för gods/persontransportföretag och för resenärer. Detta genererar i sin tur en överflyttning av vägtrafiken till järnväg vilket ger ökade trafikberoende underhållskostnader på järnväg.	-1,2
Underhållskostnad trafikberoende väg	Åtgärden förbättrar kapaciteten och gör spårbundentrafik mer attraktiv som ett alternativ för gods/persontransportföretag och för resenärer. Detta genererar i sin tur en överflyttning av vägtrafiken till järnväg vilket minskar kostnaderna för underhåll på väg.	0,62
Underhållskostnad trafikberoende	Mer anläggningsmassa ger ökade underhållskostnader.	-11

## Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnr)/Bedömning
Reinvesteringskostnad	Mer anläggningsmassa ökar behovet av framtida reinvesteringssåtgärder vilket har beräknats till ett nuvärde av -3,6 mkr. En tillkommande signalkostnad i utredningsalternativet (UA), del av investeringskostnaden har beräknats till ett nuvärde av -14,5 mkr. Sammantaget ger detta ett negativt nuvärde på -18,1 mkr.	-18
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden.	

## Planeringsläge

Reviderad Samlad effektbedömning (SEB) tas fram inom åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026-2037. En tidigare SEB finns framtagen, referens anges sist i denna SEB.

Åtgärden har en nära relation till utbyggnad av dubbelspår Umeå C - Umeå Ö. Det finns samtidigt inget beroende mellan de två åtgärderna, utan de kan genomföras oberoende av varandra.

## 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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Bansek 2024.5 och handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-11-22

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

Kommentar:

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
124 mnkr	30 mnkr	167 mnkr	14 mnkr	0,09

## Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	173	30	157	-46	-0,22
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	124	30	201	48	0,31
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	124	30	130	-24	-0,16
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	124	30	172	18	0,12
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	124	30	167	14	0,09
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	124	30	167	14	0,09
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	124	30	168	14	0,09
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	124	30	168	14	0,09
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	124	30	167	13	0,08

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: Åtgärden har en nära relation till utbyggnadsplanerna för Norrbotniabanan, utan vilken tågtrafiken inte utvecklas på samma sätt.

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

### Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	Handkalkyl
2a	Grov kostnadsindikation (GKI)
2b.	Indexomräkning
3.	Klimatkalkyl
4	Arbets-PM samhällsekonomisk kalkyl
5	Indexomräkning av tillkommande signalkostnad
6.	Knutpunktseffekter
7	Tidigare genomförd SEB 2021-06-01: Systemid: 55a25376-3858-4e30-99c6-bbb5fcc1ba01

SEB Id för denna SEB: 28391427-a1dc-4eb0-bb76-73d094921709

Objektnummer: JN2208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Forssell Elaine, PLnri, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-18



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-28  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Forssell Elaine, 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**