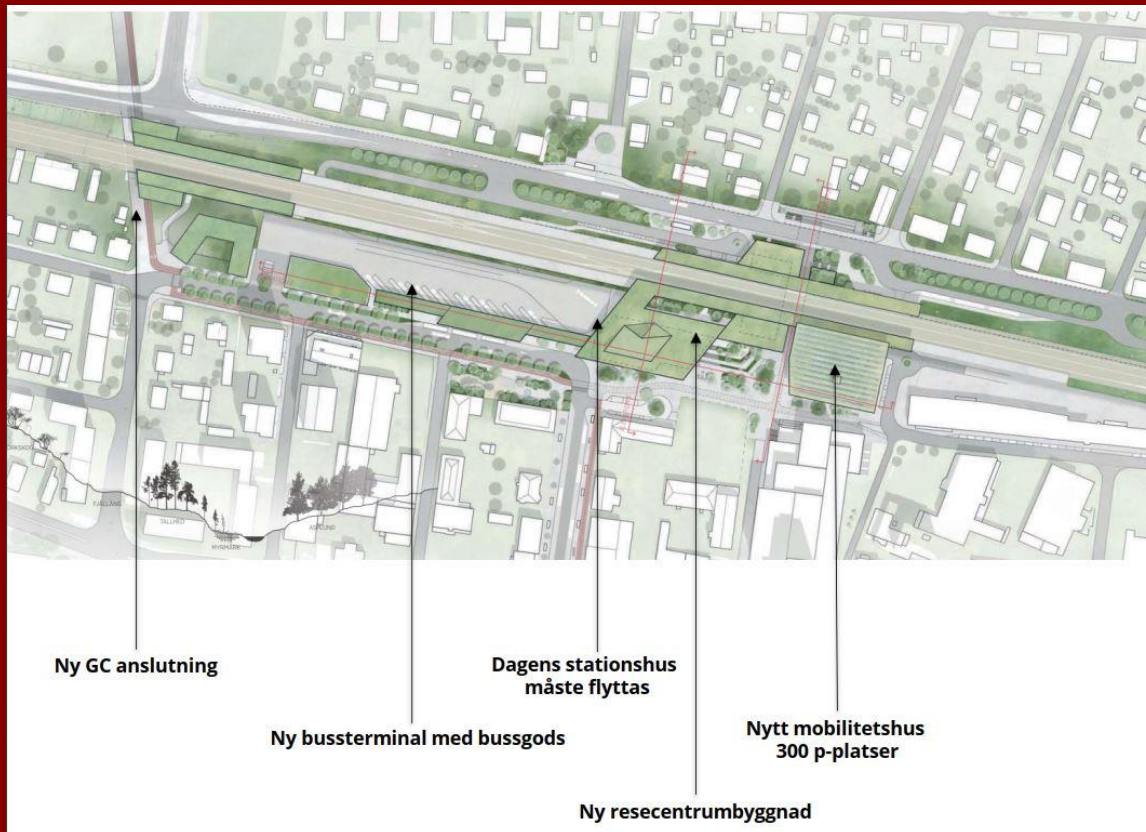


Samlad effektbedömning

Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering, JNR2604



Objektnummer: JNR2604, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lejon Mats, 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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

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.

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

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

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

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

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

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Västerbotten län och berör Skellefteå kommun.

Nuläge och brister

Stambanan genom övre Norrland kan inte tillgodose landets behov av järnvägstransporter genom Norrland och passerar inte där merparten av befolkningen bor. Beslut har tagits att bygga den kustnära Norrbotniabanan, Umeå-Luleå, utbyggnaden har påbörjats. Skellefteå saknar idag ett resecentrum, vilket är en brist för att integrera Norrbotniabanan med övrig infrastruktur. Ett välutvecklat resecentrum är avgörande för att möjliggöra smidiga byten och stärka stadens roll som transportknutpunkt.

Beskrivning av åtgärden

Skellefteå kommun planerar för ett resecentrum vid Norrbotniabanans stationsläge (annan åtgärd) i Skellefteå. Vid resecentrum planeras för resecentrumbyggnad och bussterminal, samt cykel- och bilparkering, hämta/lämna-funktion samt mobilitetshus. Skellefteå kommun har nyligen genomfört en tävling avseende resecentrums gestaltning och utformning av bland annat resefunktioner och tillgänglighet.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Skellefteå resecentrum ska knyta ihop tågtrafiken på Norrbotniabanan med busstrafik, biltrafik, gång och cykel. Det ska vara välkommande, tryggt, och är en förutsättning för utvecklingen av staden.

Investeringskostnad

Kostnaden är 744 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Bedömningen är att utbyggnaden av resecentrum är till störst nytta för vuxna i arbetsför ålder, 18-65 år, samt gymnasieungdom som pendlar till arbete/utbildning mellan orter utmed Norrbotniabanans sträckning. Nyttan är störst lokal, för boende och verksamheter i Skellefteå, och bedöms bidra positivt till ortens framtida utvecklingen. En viss regional nytta finns också till följd av bättre pendlingsmöjligheter och arbetsmarknadsförstoring.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv effekt på reskomfort, trygghet och trafiksäkerhet. Samtidigt medför den vissa påverkan på natur- och kulturmiljön i form av intrång och barriäreffekter, men dessa bedöms vara försumbara.

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

Planeringsläge

Utbyggnaden av resecentrum Skellefteå är förenlig med gällande detaljplan för området. Eventuellt kommer dock ny detaljplan tas fram för att möjliggöra andra utbyggnader i området. Plattform och plattformsförbindelse ingår i Norrbotniabanan, JPO7, vilken är fastställd och har vunnit laga kraft. Aktuell sträcka av Norrbotniabanan ingår i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 med planerad byggstart 2025-2027. Kommunen ansöker om statlig medfinansiering för utbyggnaden av resecentrum med kringfunktioner. Statlig medfinansiering innebär att staten kan bidra till genomförande av t ex regionala kollektivtrafikanläggningar. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur, de så kallade länsplanerna, och inom nationell plan för transportsystemet.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Säkerhet för resenärer kommer att prioriteras vid utformningen av resecentrum i Skellefteå. Oskyddade trafikanter ska styras så att de inte korsar bussars eller bilars angöringsytor. Trygghet och tillgänglighet ska genomsyra hela resecentrumets utformning och anpassas för alla trafikanter vilket kommer att öka resenärernas reskomfort. Byggnationen av resecentrum med tillhörande funktioner kommer även att bidra till ökad komfort och trygghet genom väderskyddade och välbelysta väntplatser samt tydlig skyltning, vilket gör området mer tillgängligt och inbjudande, även under kvälls- och nattetid. Antalet resenärer är många varför effekten bedöms medföra en förbättring sett över kalkylperioden trots en hög anläggningskostnad.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Tillgänglighetsanpassning av resecentrum och stationen förbättrar möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa med tåg. Effekten bedöms medföra en förbättring sett över hela kalkylperioden.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Möjligheterna att gå och cykla separerade från biltrafik förbättras med nya planskilda passager och separerade gång- och cykelvägar vilket ökar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Totalt sett bedöms effekten för trafiksäkerheten dock vara försumbar.	Förbättring

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Förorenade områden	Resecentrumets planerade lokalisering ligger intill den befintliga järnvägen. Tidigare verksamheter i området kan ha bidragit till att det finns en risk för föroreningar och att förorenad mark kan komma att påträffas. Detta kan innefatta exempelvis spill av bränsle och olja. Förorenad mark som upptäcks kommer att kräva saneringsåtgärder för att säkerställa en säker miljö för resecentrum och den framtida markanvändningen. Då det finns omfattande regelverk för hur arbete med förorenad mark ska genomföras bedöms effekten vara försumbar.	Försumbart
Övrig effekt	Fysisk aktivitet - utbyggnad av goda gång- och cykelmöjligheter för att ta sig till/från stationen medför att fler kan välja att gå och cykla, vilket är positivt för hälsan.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Skellefteås gamla stationsbyggnad står idag i norra fonden av Stationsgatan. Dess placering utgör idag en del av den centrala stadens längsta obrutna siktlinje. Den gamla stationsbyggnaden är utpekad som särskilt värdefull i kommunens byggnadsordning för Centrala stan, men saknar skydd i detaljplan. Stationsbyggnaden kommer sannolikt att flyttas eller rivas i samband med utbyggnaden av resecentrum.	Försumbart
Intrång - människor	Norrbotniabanans barriär för boende i Skellefteå minskar då nya passager under väg och järnväg anläggs, fler möjligheter att passera skapas jämfört med idag. Kommunen medfinansierar nya passager tillsammans med Trafikverket. Nytt resecentrum och nytt mobilitetshus innebär ett intrång i landskapsbilden och påverkar den visuella helheten i staden. Effekten bedöms dock vara försumbar ur ett helhetsperspektiv.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Det planerade resecentrumet bedöms ha en marginell ytterligare påverkan på den totala barriäreffekten, eftersom dess fysiska omfattning och lokalisering förväntas vara relativt begränsad.	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	Växt- och djurlivet i det aktuella läget är sannolikt begränsat. Påverkan bedöms vara försumbar.	

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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

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

Förändring av fossila och biogena CO₂-equivallter

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

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

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

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt		
Reinvestering per år		
Drift och underhåll per år		

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

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

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

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Resecentret bidrar till ökad komfort och trygghet för resenärer, framför allt kvälls/nattetid, i samband med byte mellan tåg och andra färdmedel. Utbyggnaden bedöms även bidra till ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Dessa effekter är små men bedöms medföra en förbättring sett över hela kalkylperioden.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Utbyggnad av gång- och cykelvägar separerade från motortrafik, planskilda passager mm medför förbättrade förutsättningar att ta sig till/från resecentrum på ett trafiksäkert och tryggt sätt.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: De ej beräknade effekterna kopplade till hälsoaspekter är relevanta men bedöms vara försumbara totalt sett.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Resecentrum bedöms ha liten påverkan på intrång och barriärer för människor, växt- och djurliv. Dock byggs fler passager under järnvägen och väg 95, som medfinansieras av kommunen. Den gamla stationsbyggnaden är särskilt värdefull i kommunens byggnadsordning, men måste flyttas eller rivas till följd av utbyggnaden.	≈ 0
Klimat (övrigt):	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	609 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	609 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Effekterna av utbyggnaden av resecentrum är små och i stor utsträckning försumbara. De effekter som berör resenärerna bedöms dock vara positiva och medföra en förbättring jämfört med om utbyggnaden inte sker. Framför allt bedöms trygghet för resenärerna vara en viktig aspekt tillsammans med trafiksäkra anslutningar till resecentrat och stationen. Effekternas storlek i förhållande till anläggningskostnaden är dock sannolikt små varför utbyggnadens lönsamhet är svårbedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Resecentret bedöms medföra mindre men i huvudsak positiva effekter. För resenärerna bedöms relevanta positiva effekter som ökad reskomfort och trygghet, samt ökade möjligheter för funktionshindrade att åka kollektivt uppstå. Dessa bedöms överstiga resecentrets intrång i känsliga miljöer mm.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Utbyggnaden av resecentrum i Skellefteå är kopplat till utbyggnaden av Norrbotniabanan med stationsläge i Skellefteå som Trafikverket planerar för och där utbyggnaden har påbörjats. Projektet kopplar också an till objektet Väg 95 ombyggnad vid Skellefteå resecentrum.

3 Fördelningsanalys

Bedömningen är att utbyggnaden av resecentrum är till störst nytta för vuxna i arbetsför ålder, 18-65 år, samt gymnasieungdom som pendlar till arbete/utbildning mellan orter utmed Norrbotniabanans sträckning. Nyttan är störst lokal, för boende och verksamheter i Skellefteå, och bedöms bidra positivt till ortens framtida utvecklingen. En viss regional nytta finns också till följd av bättre pendlingsmöjligheter och arbetsmarknadsförstoring.

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

Resecentret i Skellefteå bedöms bidra till förbättrad tillgänglighet för boende och verksamma i orten. Utbyggnaden ger ökade förutsättningar att välja att resa kollektivt med tåg till arbete och utbildning. Arbetsmarknaden blir större. Utbyggnaden ger även ökade förutsättningar att välja att gå eller cykla till stationen.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Utbyggnaden har liten påverkan på näringslivets tillgänglighet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Då resecentrum tillgänglighetsanpassas kan funktionshindrade erhålla ökad tillgänglighet.

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

Utbyggnaden bedöms ha liten om än positiv inverkan på barns möjlighet att själva använda transportssystemet.

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.

Utbyggnad av gång- och cykelbanor ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

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

Fler kan tänkas välja att gå eller cykla till stationen, men påverkan på klimatet till följd av utbyggnaden bedöms vara liten, utöver själva byggnationens klimatpåverkan.

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

Fler kan tänkas välja att gå eller cykla till stationen, men effekten bedöms vara försumbar.

Buller och vibrationer

Utbyggnaden av resecentrum bedöms inte ha någon påverkan på buller och vibrationer.

Landskap

Utbyggnadens påverkan på landskapet bedöms vara försumbar.

Vatten

Utbyggnaden av resecentret påverkar inga vattenförekomster.

Material och kemiska produkter

Okänt i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Stationen och resecentret ligger i område som tidigare använts för järnvägstrafik. Tidigare verksamheter i området kan bidra till att det finns risk för att förorenad mark kommer att påträffas. Detta kommer att ställa krav på hantering av massor under byggtiden av såväl Norrbotniabanan som resecentret.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv effekt på reskomfort, trygghet och trafiksäkerhet. Samtidigt medför den vissa påverkan på natur- och kulturmiljön i form av intrång och barriäreffekter, men dessa bedöms vara försumbara.

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

Objektnummer: JNR2604, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering
Objekt-id	JNR2604
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västerbotten
Kommun	Skellefteå
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Flera trafikslag
Skede	Annan utredning (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Varierande (se Planeringsläge)

Nuläge och brister

Stambanan genom övre Norrland kan inte tillgodose landets behov av järnvägstransporter genom Norrland och passerar inte där merparten av befolkningen bor. Beslut har tagits att bygga den kustnära Norrbotniabanan, Umeå-Luleå, utbyggnaden har påbörjats. Skellefteå saknar idag ett resecentrum, vilket är en brist för att integrera Norrbotniabanan med övrig infrastruktur. Ett välutvecklat resecentrum är avgörande för att möjliggöra smidiga byten och stärka stadens roll som transportknutpunkt.

Skellefteå växer och här pågår en av de största samhällsomvandlingarna i modern tid. Detta ställer ökade krav på transportinfrastruktur och logistik. Skellefteå kommun planerar för att Skellefteås befolkning ska växa till 100 000 invånare år 2040, 25 000 fler än idag.

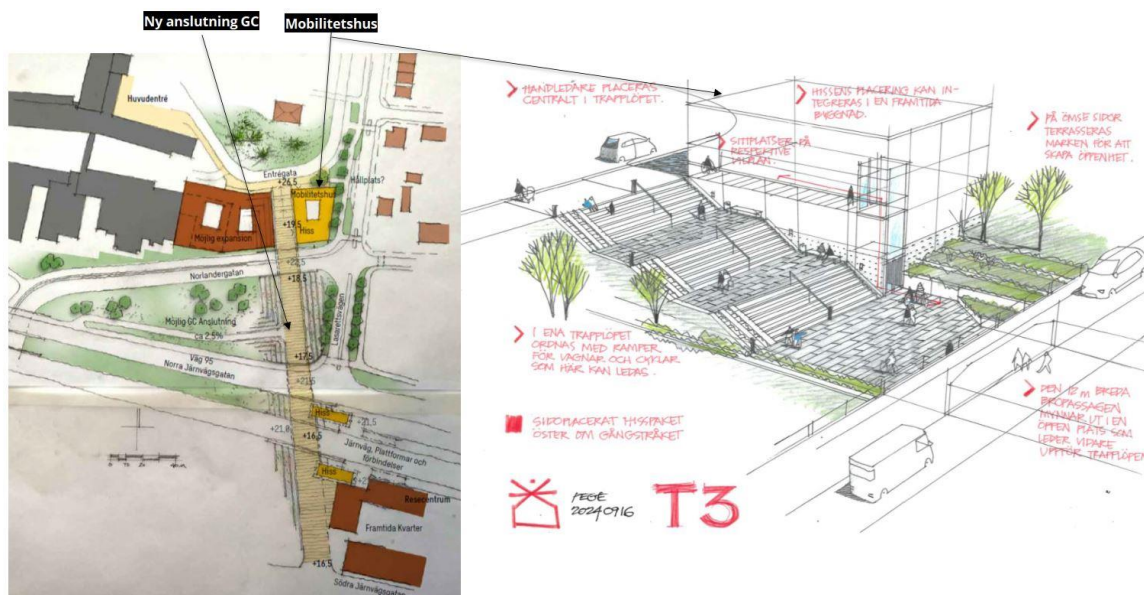
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Annan anläggning (standard)	Resecentrum finns vid Umeå C och Umeå Ö. Skellefteå m fl orter på den kustnära sträckan Umeå-Skellefteå saknar tillgång till järnväg.
-----------------------------	---

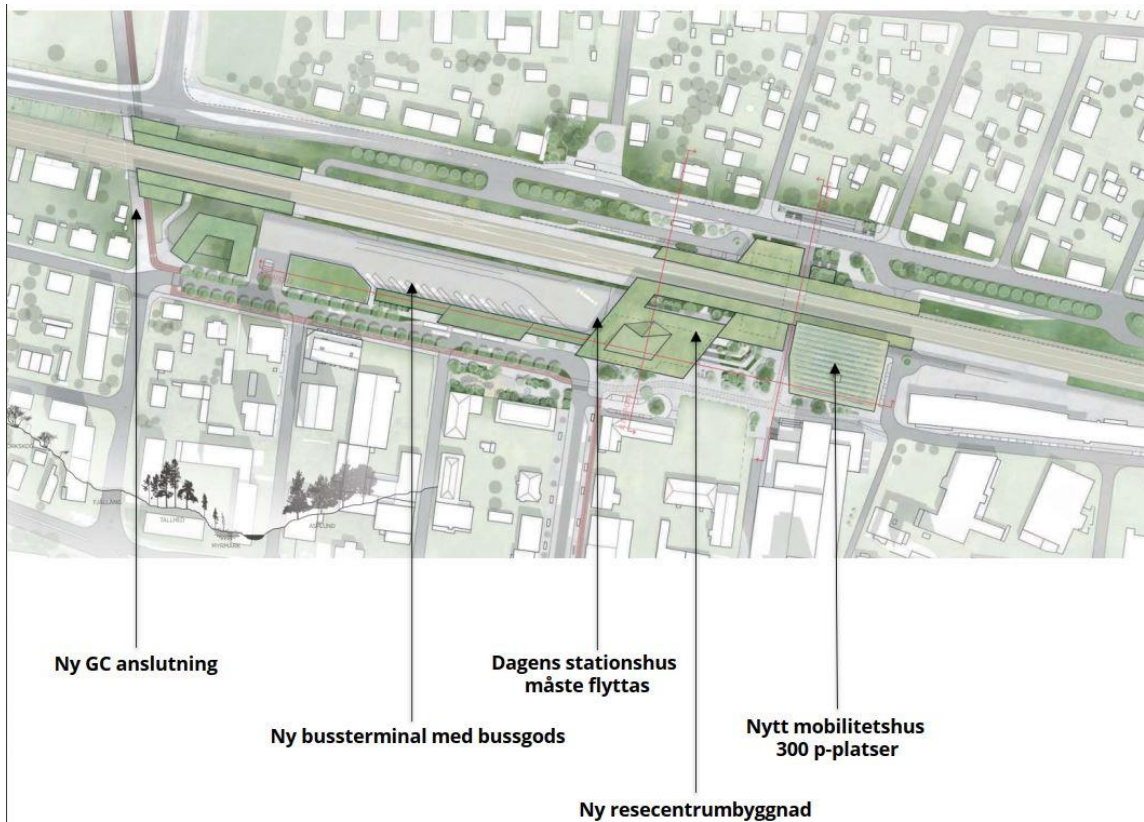
Beskrivning av åtgärden

Skellefteå kommun planerar för ett resecentrum vid Norrbotniabanans stationsläge (annan åtgärd) i Skellefteå. Vid resecentrum planeras för resecentrumbyggnad och bussterminal, samt cykel- och bilparkering, hämta/lämna-funktion samt mobilitetshus. Skellefteå kommun har nyligen genomfört en tävling avseende resecentrums gestaltning och utformning av bland annat resefunktioner och tillgänglighet.

Projektet omfattar även ombyggnad av Södra Järnvägsgatan för att anpassa gatan till resecentrumets nya struktur, vilket bland annat omfattar förbättrade gång- och cykelvägar längs gatan. Torgytor och grönska ska också anläggas runt resecentrum för att skapa en trivsamt och inbjudande miljö för besökare.



Detalj västra entrén till resecentrum Skellefteå. Källa: Skellefteå kommun.



Översikt tänkbar utformning av resecentrum i Skellefteå. Källa: Skellefteå kommun.



Detalj resecentrum Skellefteå. Källa: Skellefteå kommun.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Annan anläggning (dimension)	Nytt resecentrum med plattform och plattformsanslutningar, ny bussterminal, angörings- och
------------------------------	--

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

	anslutningsytor för bil, gång och cykel, anslutande gång- och cykelvägar och ombyggnad av anslutande bilvägar samt anläggande av mobilitetshus.
--	---

Syfte och viktigaste effekt

Skellefteå resecentrum ska knyta ihop tågtrafiken på Norrbotniabanan med busstrafik, biltrafik, gång och cykel. Det ska vara välkomnande, tryggt, och är en förutsättning för utvecklingen av staden.

Norrbottniabananans övergripande mål är att bidra till långsiktigt hållbar utveckling genom hållbar näringslivsutveckling, regionförstoring och samverkan mellan bebyggelse och transportsystem. Norrbotniabanan ingår inte i denna åtgärd.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)	Omräknad totalkostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standardavvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-12	2024-10	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	746	224	744	223

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	7	609

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Ökad anläggningsmassa medför ökat behov av drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Planeringsläge

Utbyggnaden av resecentrum Skellefteå är förenlig med gällande detaljplan för området. Eventuellt kommer dock ny detaljplan tas fram för att möjliggöra andra utbyggnader i området. Plattform och plattformsförbindelse ingår i Norrbotniabanan, JPO7, vilken är fastställd och har vunnit laga kraft. Aktuell sträcka av Norrbotniabanan ingår i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 med planerad byggstart 2025-2027. Kommunen ansöker om statlig medfinansiering för utbyggnaden av resecentrum med kringfunktioner. Statlig medfinansiering innebär att staten kan bidra till genomförande av t ex regionala kollektivtrafikanläggningar. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur, de så kallade länsplanerna, och inom nationell plan för transportsystemet.

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	2028
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	7
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Inga samhällsekonomiska beräkningar har genomförts. Samhällsekonomiska beräkningar har gjorts för Norrbotniabanan där stationsläge i Skellefteå ingår, vilka redovisas i SEB för Norrbotniabanan daterad 2023-09-26. Trafik och flöde är hämtat från tidigare underlag samt från underlag från kommunen avseende utbyggnad av resecentrum i Skellefteå. Byggtiden är satt till 7 år enligt uppgifter från projektet.

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Utbyggnaden av resecentrum i Skellefteå är kopplat till utbyggnaden av Norrbotniabanan med stationsläge i Skellefteå som Trafikverket planerar för och där utbyggnaden har påbörjats. Projektet kopplar också an till objektet Väg 95 ombyggnad vid Skellefteå resecentrum.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1 ArbetsPM ej beräknade effekter.	ArbetsPM ej beräknade effekter resecentrum Skellefteå
2	Grov kostnadsindikation för resecentrum i Skellefteå
3 Bilder och illustrationer till GKI	Bilder och illustrationer som underlag till GKI mm.

SEB Id för denna SEB: 7a9f4874-d4f8-4aa9-9254-6d5ceb84520e

Objektnummer: JNR2604, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, PLnri, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lejon Mats, 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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader