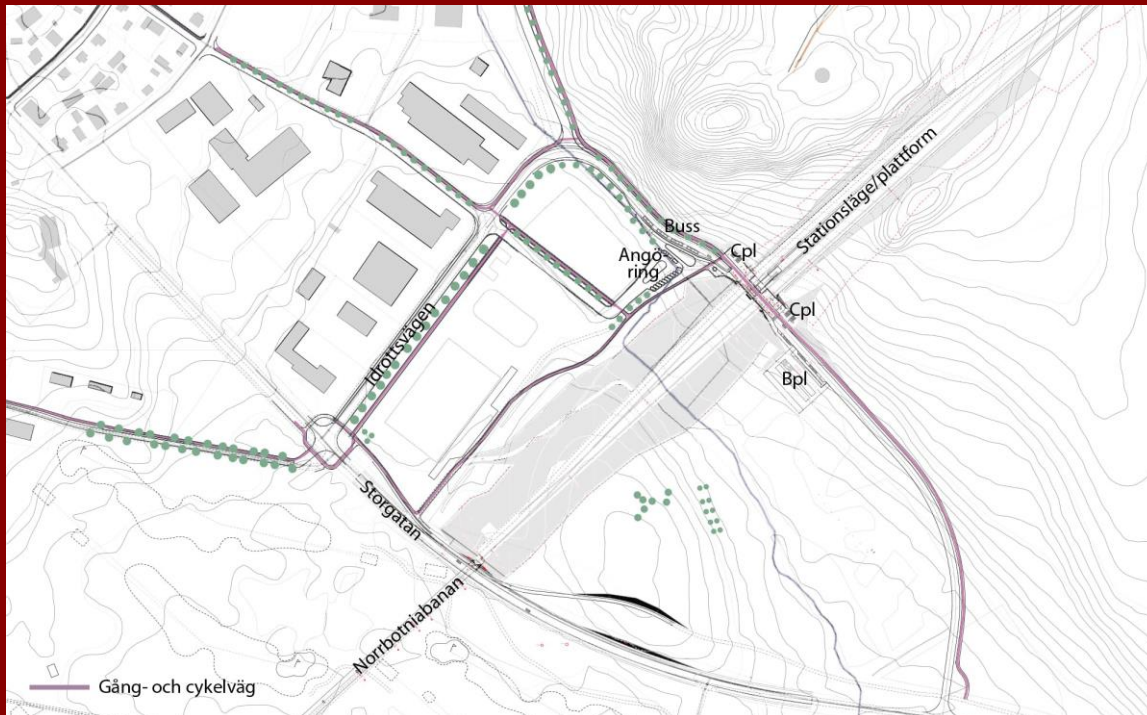


# Samlad effektbedömning

Norrbotniabanan, resecentrum Robertsfors, statlig medfinansiering, JNR2603



Objektnummer: JNR2603, 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 prognosåreffeckter, 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 Robertsfors 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 ut den kustnära Norrbottenbanan mellan Umeå och Luleå, utbyggnaden har påbörjats. Trafikverket planerar för stationslägen i ett antal samhällen utmed banan, bland annat i Robertsfors. Med utbyggnaden kommer ett behov att skapa ett resecentrum för att tillgodose ett effektivt och tryggt resandeutbyte i Robertsfors.

## Beskrivning av åtgärden

Robertsfors kommun planerar för ett resecentrum vid Norrbottenbanans stationsläge (annan åtgärd). Resecentrum omfattar ytor för kollektivtrafik-buss, samt cykel- och bilparkering. En ny huvudgata binder ihop Storgatan med stationen och med bostads- och rekreationsområden i norr. Gatuutbyggnaden ger nya kopplingar och utökade gång- och cykelmöjligheter.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Robertsfors resecentrum ska knyta ihop tågtrafiken på Norrbottenbanan med busstrafik, biltrafik, gång och cykel. Det ska vara välkommande och tryggt, en viktig förutsättning för utvecklingen av orten.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 192 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 Norrbotniabananans sträckning. Nyttan är störst lokal, för boende och verksamheter i Robertsfors, och bedöms bidra positivt till ortens framtida utvecklingen. Bland annat bedöms förutsättningarna att rekrytera personal med rätt kompetens till ett nytt stationsnära verksamhetsområde som ska utvecklas i Robertsfors bli bättre. Personresor med tåg främjas av utbyggnaden.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Utbyggnaden av Norrbotniabanan står för merparten av effekterna för tillgänglighet och omgivningspåverkan. Effekterna av denna hanteras i den SEB som tagits fram för Norrbotniabanan. Utbyggnaden av resecentret i Robertsfors bedöms bidra ytterligare till funktionsmålen avseende medborgarnas tillgänglighet, men bedöms ha liten påverkan på hänsynsmålen. 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 ingår i den kommunala planeringen, varför skedet har angivits som annan utredning. Resecentrum Robertsfors omfattas av planprogram. På sikt ska detaljplan för tas fram. Robertsfors kommun ansöker om statlig medfinansiering till utbyggnaden av resecentrum med anslutande vägar, gång- och cykelvägar mm. 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. Plattform och plattformsförbindelse ingår i Norrbotniabanan, JPO2, 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.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Utbyggnaden av resecentrum med kringfunktioner bidrar till ökad komfort och trygghet, framför allt kvälls/nattetid, i samband med byte mellan tåg och andra färdmedel. Resecentret bidrar även till ökad flexibilitet för resenärer att ta sig till stationen med bil, buss eller cykel. Effekten bedöms medföra en förbättring.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Tillgänglighetsanpassning av resecentrum och stationen ökar möjligheten för funktionshindrade att välja att resa med tåg. Effekten bedöms medföra en förbättringar för personer med funktionsnedsättning.	Förbättring

### Godstransporter

### Persontransportföretag

### Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Utbyggnaden omfattar utbyggnad av nya gång- och cykelvägar till resecentret vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Effekten bedöms dock vara försumbar.	Försumbart

### Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Förorenade områden	Stationen och resecentrumet anläggs i område med hög risk för potentiella markföroreningar vilket kommer att ställa krav på sanering, hantering och deponering av massor i samband med byggandet. Detta kommer från att marken tidigare har nyttjats för industriverksamhet och brandstation. Då det finns omfattande	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	regelverk för hantering av förorenad mark bedöms effekten vara försumbar.	
Övrig effekt	Fysisk aktivitet - Utbyggnad av kompletterande gång- och cykelvägar till stationen ökar möjligheterna för resenärer att välja att gå eller cykla till stationen, vilket bidrar till ökad folkhälsa. Omfattningen är dock begränsad totalt sett och bedöms vara försumbar.	Försumbart

### Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Stora delar av Robertsfors tätort utgör riksintresse för kulturmiljövården, med det öppna odlingslandskapet söder och öster om bruksområdet som ett tydligt uttryck för detta. Utbyggnaden av resecentrum bidrar till den nya barriären i det öppna landskapet. Effekten av utbyggnaden av resecentrum bedöms dock vara försumbar.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Det planerade resecentret med tillkommande nya vägar och gång- och cykelvägar mm bidrar till ökad barriäreffekt för växt och djurlivet. Resecentrumen kommer att lokaliseras i anslutning till Rismyrsbäcken (även kallad Klockarbäcken) vilket kan påverka de biologiska värden som bäcken innehar. Rismyrbäcken kommer att hanteras i en separat tillståndsansökan i Norrbotniabanans projekt. Effekten på växt- och djurliv bedöms vara försumbar för projektet med etablering av resecentret i Robertsfors.	Försumbart

### 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 (Mpkkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	

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

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

## Förändring av fossila och biogena CO<sub>2</sub>-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/natttid, 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 nya gång- och cykelvägar ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Effekten bedöms dock vara försumbar.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Förutsättningarna att gå eller cykla till stationen blir bättre vilket bidrar till ökad fysisk aktivitet. I området där resecentret ska byggas finns risk för markföroreningar, vilka kommer att hanteras enligt gällande regelverk. Totalt sett bedöms effekterna vara försumbara.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Utbyggnaden av resecentrum bidrar till intrång i riksintresse för kulturmiljön samt till ökad barriäreffekt för växt- och djurliv. Resecentrat kommer även att ligga i anslutning till Rismyräsbäcken som har biologiska värden. Resecentrats effekt bedöms dock vara försumbar i det totala sammanhanget.	≈ 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	159 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
<b>Totala utgifter</b>	<b>159 mnkr</b>

## 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. Då ingen samhällsekonomisk kalkyl gjorts är åtgärdens lönsamhet svårbedömd.

### Kvalitetsbedömning

#### Ej beräknade effekter:

Resecentrum Robertsfors förväntas medföra mindre effekter. För resenärerna bedöms dock relevanta positiva effekter som ökad reskomfort och trygghet och ökad möjlighet för funktionshindrade att åka kollektivt uppstå. Dessa bedöms överstiga resecentrets intrång i känsliga miljöer mm.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Utbyggnaden av resecentrum i Robertsfors är kopplat till utbyggnaden av Norrbotniabanan med stationsläge i Robertsfors som Trafikverket planerar för och där utbyggnaden har påbörjats.

## 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 Robertsfors, och bedöms bidra positivt till ortens framtida utvecklingen. Bland annat bedöms förutsättningarna att rekrytera personal med rätt kompetens till ett nytt stationsnära verksamhetsområde som ska utvecklas i Robertsfors bli bättre. Personresor med tåg främjas av utbyggnaden.

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

Resecentret i Robertsfors 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 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](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.**

Utbyggnad av gång- och cykelbanor ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter något, men bedöms vara försumbart.

**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, effekten bedöms dock vara försumbar.

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

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

### ***Landskap***

Resecentrets påverkan på landskapet bedöms vara försumbar.

### ***Vatten***

Utbyggnaden ligger nära Rismyrsbäcken och riskerar att påverka bäckens biologiska värden, effekten bedöms dock vara försumbar.

### ***Material och kemiska produkter***

Okänt i detta skede.

### ***Förorenade områden och masshantering***

Resecentrat anläggs i område med hög risk för potentiella markföroreningar vilket kommer att ställa krav på sanering, hantering och deponering av massor i samband med byggandet av resecentret.

## 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Utbyggnaden av Norrbotniabanan står för merparten av effekterna för tillgänglighet och omgivningspåverkan. Effekterna av denna hanteras i den SEB som tagits fram för Norrbotniabanan. Utbyggnaden av resecentret i Robertsfors bedöms bidra ytterligare till funktionsmålen avseende medborgarnas tillgänglighet, men bedöms ha liten påverkan på hänsynsmålen.

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

Objektnummer: JNR2603, 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, resecentrum Robertsfors, statlig medfinansiering
Objekt-id	JNR2603
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västerbotten
Kommun	Robertsfors
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 ut den kustnära Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå, utbyggnaden har påbörjats. Trafikverket planerar för stationslägen i ett antal samhällen utmed banan, bland annat i Robertsfors. Med utbyggnaden kommer ett behov att skapa ett resecentrum för att tillgodose ett effektivt och tryggt resandeutbyte i Robertsfors.

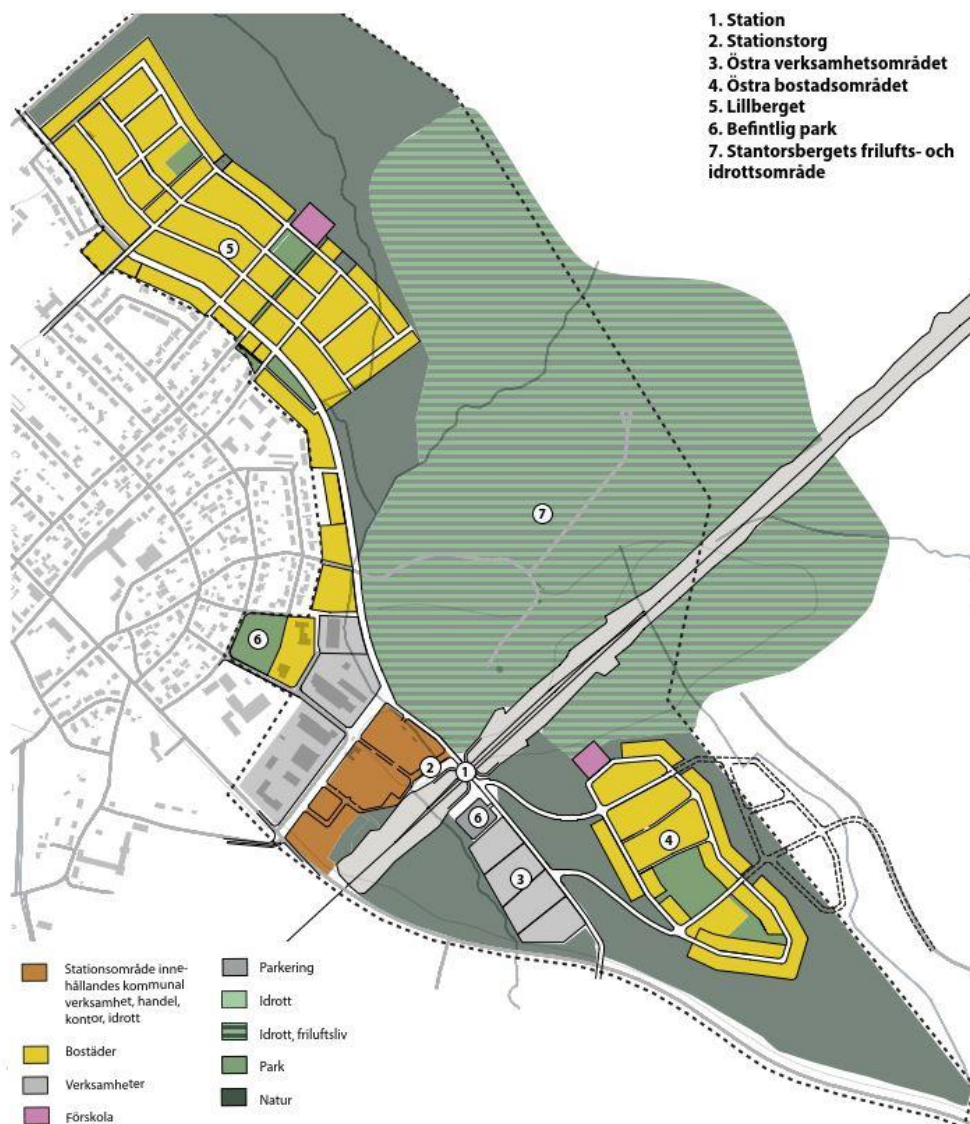
Robertsfors kommun planerar för att kommunens befolkning ska växa till 7500 invånare från dagens ca 6700 invånare. Det är troligt att anta att de nytillkomna invånarna kommer att välja Robertsfors tätort bland annat utifrån att det finns möjlighet att åka regionaltåg både söderut och norrut för att nå arbetsplatser och andra målpunkter. Orten ligger strategiskt mellan Skellefteå och Umeå, två orter med kompletterande arbetsmarknader.

## Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

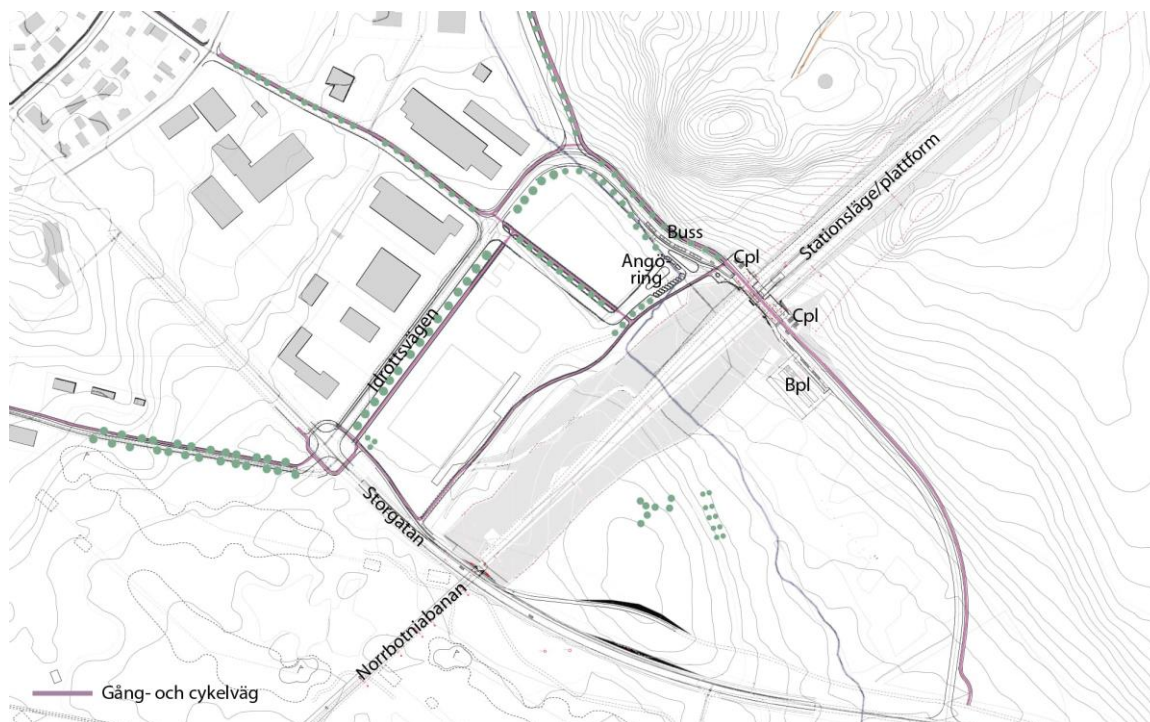
Annan anläggning (standard)	Resecentrum finns vid Umeå C och Umeå Ö. Robertsfors m fl orter på den kustnära sträckan Umeå-Skellefteå saknar tillgång till järnväg.
-----------------------------	--

## Beskrivning av åtgärden

Robertsfors kommun planerar för ett resecentrum vid Norrbotniabanans stationsläge (annan åtgärd). Resecentrum omfattar ytor för kollektivtrafik-buss, samt cykel- och bilparkering. En ny huvudgata binder ihop Storgatan med stationen och med bostads- och rekreationsområden i norr. Gatoutbyggnaden ger nya kopplingar och utökade gång- och cykelmöjligheter.



Översikt framtida gatunät mm i Robertsfors. Källa: Planprogram Robertsfors 2022.



Resecentrum i Robertsfors. Källa: Robertsfors kommun.

### Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Annan anläggning (dimension)	Nytt resecentrum med angörings- och anslutningsytor för bil, buss, gång och cykel, anslutande gång- och cykelvägar och ombyggnad av anslutande bilvägar.
------------------------------	--

### Syfte och viktigaste effekt

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

Norrbotniabanans 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	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-10	2022-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	170	51	192	58

### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	6	159

### Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

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

### Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

## Planeringsläge

Utbyggnaden av resecentrum ingår i den kommunala planeringen, varför skedet har angivits som annan utredning. Resecentrum Robertsfors omfattas av planprogram. På sikt ska detaljplan för tas fram. Robertsfors kommun ansöker om statlig medfinansiering till utbyggnaden av resecentrum med anslutande vägar, gång- och cykelvägar mm. 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. Plattform och plattformsförbindelse ingår i

Objektnummer: JNR2603, 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

Norrbotniabanan, JPO2, 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.

## 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)	6
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Inga samhällsekonomiska beräkningar har genomförts. Samhällsekonomiska beräkningar har gjorts för Norrbotniabanan där stationsläge i Robertsfors ingår, vilka redovisas i SEB för Norrbotniabanan daterad 2023-09-26. Trafik och flöde är hämtat från tidigare underlag samt från underlag på Trafikverkets hemsida samt från Rambölls utredning kring dimensionering och resandeunderlag. Byggtiden är satt till 6 år enligt GKI.

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 Robertsfors är kopplat till utbyggnaden av Norrbotniabanan med stationsläge i Robertsfors som Trafikverket planerar för och där utbyggnaden har påbörjats.

## Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
ArbetsPM ej beräknade effekter.	ArbetsPM ej beräknade effekter resecentrum Robertsfors
Grov kostnadsindikation	Grov kostnadsindikation för resecentrum i Robertsfors

SEB Id för denna SEB: 976ca3d8-d93b-4c1e-b43c-5bdb7b6dd842

Objektnummer: JNR2603, 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**