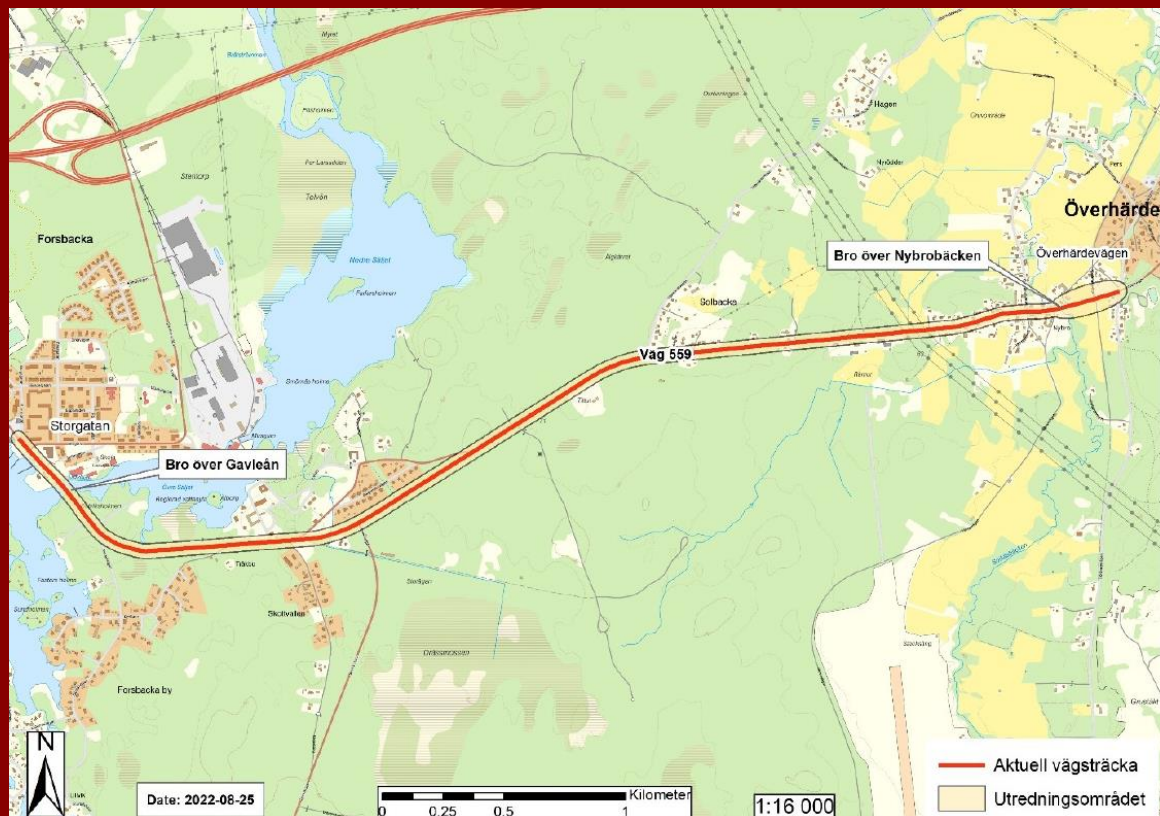


Samlad effektbedömning

v 559 Forsbacka - Överhärde GC, VM2263



Objektnummer: VM2263, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blom Jonas, IVmr1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-23



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-07-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blom Jonas, IVmr1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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.

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 prognosäreffekter, 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 Gävleborg län och berör Gävle kommun.

Nuläge och brister

Sträckan Forsbacka - Överhärde, längs väg 559, är en prioriterad sträcka i den regionala cykelplanen för att sammanbinda gång- och cykelvägnätet inom Gävle kommun. Idag är trafiksäkerheten för gående och cyklister längs sträckan bristande då de hänvisas till körbanan på väg 559 och väg 56. På grund av den bristande trafiksäkerheten för gående och cyklister är det sannolikt att många väljer att åka bil trots att de förhållandevis korta avstånden skulle gynna framförallt arbetspendling med cykel.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar en separerad gång- och cykelväg med belysning längs väg 559 på sträckan mellan korsningen med Storgatan i Forsbacka och Överhärdevägen (öster om Spikåsbäcken) i Överhärde, totalt 4,9 km. Gång- och cykelvägen sammanbinder därmed Forsbacka med det befintliga gång- och cykelvägnätet i Valbo (via Överhärdevägen/Tavelvägen). Det ingår även anläggning av busshållplatser och en vattenskyddsåtgärd avseende grundvattenmagasinet Gävle-Valboåsen längs Valbovägen, 0,25km.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter samt att skydda grundvattenmagasinet från potentiella föroreningar vid olyckor längs sträckan.

Investeringskostnad

Kostnaden är 79 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam - endast bedömd
---------------------------	-------------------------

Fördelningsanalys

Åtgärden förbättrar möjligheten att ta sig till utbud och aktiviteter till fots eller med cykel. Nyttan kommer alla åldersgrupper till del, men bedöms främst gynna vuxna eftersom de utgör en större andel av dem som rör sig i transportsystemet. Även barn och äldre påverkas dock även de positivt.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden påverkar trafiksäkerheten och komfortnivån för oskyddade trafikanter och vattenskydd positivt. Åtgärden har ingen tydlig negativ effekt bland funktions- och hänsynsmål.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Objektet finns med i region Gävleborgs länstransportplan för perioden 2022-2033. Objektet har genomgått planläggningsprocessen och har en fastställd vägplan, planerad byggstart år 2026.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg samt föreslagna passager, jämfört mot att transportera sig i blandtrafik.	Förbättring
Restid	Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas öka något på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Framkomligheten för motorfordon kan påverkas något negativt på grund av de föreslagna passagerna. Riktning på sammantagen effekt är oklar men bedöms som försumbar i förhållande till investeringskostnaden.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	En separerad gång- och cykelväg samt passager innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång och cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Vattenkvalitet	Vattenskyddsåtgärder avseende grundvattenmagasinet Gävle-Valboåsen minskar risken för vattenföroreningar.	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Övrig effekt	Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärdens förbättrade gång- och cykelbana. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Inga fornlämningar finns längs vägen men ett väganslutet kulturminne (milstolpe av järnplatta) kan komma att påverkas av åtgärden.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte växt- och djurliv nämnvärt.	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 (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-ekvivalenter

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	302	2,0
Reinvestering per år	11	0,11
Drift och underhåll per år	0	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)	Bedömning
En separerad gång-cykelbana innebär ökad reskomfort och trygghet samt något minskad restid för gång- och cykeltrafikanter.	>

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
En separerad gång- och cykelväg samt passager innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång och cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv.	>

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärdens förbättrade gång- och cykelbana. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Inga fornlämningar finns längs vägen men ett väganslutet kulturminne (milstolpe av järnplatta) kan komma att påverkas av åtgärden. Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte växt- och djurliv nämnvärt.	≈ 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	70 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	70 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärdens trafiksäkerhets-, komfort- och vattenskyddsnyttor bedöms ej överstiga dess kostnader. Åtgärden bedöms därför vara samhällsekonomiskt olönsam.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Objektet ger positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet och reskomfort för oskyddade trafikanter samt ökat skydd av grundvattenmagasin, men ger negativa effekter som ökad drift och underhållskostnad.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden förbättrar möjligheten att ta sig till utbud och aktiviteter till fots eller med cykel. Nyttan kommer alla åldersgrupper till del, men bedöms främst gynna vuxna eftersom de utgör en större andel av dem som rör sig i transportsystemet. Även barn och äldre påverkas dock även de positivt.

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

Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas bli jämnare på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Nya busshållplatser ger bättre förutsättningar att välja kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Inget bidrag.

Funktionshindrades tillgänglighet

Positivt bidrag då funktionshindrades möjlighet att säkert färdas längs med tätbebyggda avsnitt av sträckan förbättras.

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

Barn och ungas möjligheter att på egen hand ta sig mellan orterna förbättras, då gång- och cykelvägen ansluter till orternas befintliga gång- och cykelnät. Det ger även bättre tillgång till målpunkter längs med sträckan.

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.

Åtgärden bedöms leda till ökad trafiksäkerhet genom separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, vilket minskar risken för olyckor som resulterar i dödsfall eller allvarligt skadade.

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

Ny gång- och cykelväg bidrar till ökade utsläpp vid byggande, drift och underhåll. Den bedöms vidare ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av koldioxid då dess påverkan på färdmedelsfördelningen är liten.

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

Luftkvaliteten bedöms inte påverkas av åtgärden. Potentialen för överflyttning från biltrafik till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.

Buller och vibrationer

Bullernivåer bedöms inte påverkas av åtgärden.

Landskap

Inga fornlämningar finns längs vägen men ett vägenslutet kulturminne (milstolpe av järnplatta) kan komma att påverkas av åtgärden.

Vatten

Vattenskyddsåtgärder avseende grundvattenmagasinet Gävle-Valboåsen minskar risken för vattenföroreningar.

Material och kemiska produkter

Ingen bedömd påverkan.

Förorenade områden och masshantering

Ingen bedömd påverkan.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden påverkar trafiksäkerheten och komfortnivån för oskyddade trafikanter och vattenskydd positivt. Åtgärden har ingen tydlig negativ effekt bland funktions- och hänsynsmål.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: VM2263, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blom Jonas, IVmr1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-23



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	v 559 Forsbacka - Överhärde GC
Objekt-id	VM2263
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Gävleborg
Kommun	Gävle
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Bygghandling/genomförande
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Sträckan Forsbacka - Överhärde, längs väg 559, är en prioriterad sträcka i den regionala cykelplanen för att sammanbinda gång- och cykelvägnätet inom Gävle kommun. Idag är trafiksäkerheten för gående och cyklister längs sträckan bristande då de hänvisas till körbanan på väg 559 och väg 56. På grund av den bristande trafiksäkerheten för gående och cyklister är det sannolikt att många väljer att åka bil trots att de förhållandevis korta avstånden skulle gynna framförallt arbetspendling med cykel.

För att ta sig till och från vissa av busshållplatserna måste man idag gå efter väg 559 tillsammans med övrig trafik vilket utgör en trafikfara för samtliga trafikanter. Det saknas även till stor del trafiksäkra passager för oskyddade trafikanter längs sträckan. Statliga vägar inom Gävle-Valboåsens vattenskyddsområde utgör en potentiell risk för vattenkvaliteten i grundvattenmagasinet på grund av bristande grundvattenskydd. I områdets östra del går väg 559 in i Gävle-Valboåsens vattenskyddsområde. Potentiella olyckor längs vägen utgör en allvarlig risk för föroreningar. Valboåsens grundvattenförekomst är av stor betydelse för dricksvattenförsörjningen i Gävle kommun.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0 km
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	0 km
Cykelvägsstandard	Saknas

Objektnummer: VM2263, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blom Jonas, IVmr1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-23



Samlad effektbedömning

Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	Cirka 4,9 km
Vägstandard	Vanlig väg 2 körfält. Vägbredd 6-8 meter. Skyltad hastighet 50-70 km/h.
Vägtrafik	2168 f/d, 8% lastbilar (mätår 2015)

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar en separerad gång- och cykelväg med belysning längs väg 559 på sträckan mellan korsningen med Storgatan i Forsbacka och Överhärdevägen (öster om Spikåsbäcken) i Överhärde, totalt 4,9 km. Gång- och cykelvägen sammanbinder därmed Forsbacka med det befintliga gång- och cykelvägnätet i Valbo (via Överhärdevägen/Tavelvägen). Det ingår även anläggning av busshållplatser och en vattenskyddsåtgärd avseende grundvattenmagasinet Gävle-Valboåsen längs Valbovägen, 0,25km.

Gång- och cykelvägen placeras på norra sidan om väg 559, detta för att erhålla goda förbindelser till olika målpunkter i och kring lokalsamhället. I aktuellt områdes östra del går väg 559 in i Gävle-Valboåsens vattenskyddsområde.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Cirka 4,9 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelväg, bredd 3 meter. Vid trånga passager är minsta bredd 2,5 meter med upphöjd kantsten.
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	Cirka 4,9 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelväg, bredd 3 meter. Vid trånga passager är minsta bredd 2,5 meter med upphöjd kantsten.
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	Cirka 4,9 km
Vägstandard	Vanlig väg 2 körfält. Vägbredd 6-8 meter. Skyltad hastighet 50-70 km/h.
Vägtrafik	2168 f/d, 8% lastbilar (mätår 2015)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter samt att skydda grundvattenmagasinet från potentiella föroreningar vid olyckor längs sträckan.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2023-11-29	2023-12	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	82	25	79	24

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	70

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång- och cykelväg ökar anläggningsytan, vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Objektet finns med i region Gävleborgs länstransportplan för perioden 2022-2033. Objektet har genomgått planläggningsprocessen och har en fastställd vägplan, planerad byggstart år 2026.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
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	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl är gjord för detta objekt.

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

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Inga kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnadsunderlag (FKS)
2a	Arbets-PM
2b	Schablonskattning trafiksäkerhetseffekt
2c	Schablonskattning trafiksäkerhetseffekt - projektfil
2d	Schablonskattning komforteffekt
3	Klimatkalkyl
4	Tidigare SEB inför ÅP 2022-2033. Systemid: bd88a231-d8cc-4af7-9f23-568f059c023b

SEB Id för denna SEB: b5c40b50-3621-4ece-8054-84ad0fd630f3

Objektnummer: VM2263, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blom Jonas, IVmr1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling/genomförande
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-23



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-07-01
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blom Jonas, IVmr1
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00