

Samlad effektbedömning

Rv 83 Bondegatan-Partvägen (etapp 6), VMR2675



Objektnummer: VMR2675, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dahlenlund Christer, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-07



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-13

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Dahlenlund Christer, PLmrst

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. 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

Bilagor och 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, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

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: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Gävleborg län och berör Bollnäs kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 83 går mellan trafikplats Tönnebro och Ånge. Mellan Bollnäs och Vallsta finns brister i trafiksäkerhet och framkomlighet. Inom objektet Bollnäs-Vallsta finns sex etapper, där etapp 6 är den ca 4 km långa sträckan mellan Bondegatan och Partvägen. Sträckan är en vanlig tvåfältsväg, 7,5–9 m bred med hastighet 80 km/h och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 4200 fordon/dygn. Längs sträckan finns korsningar och anslutningar från gårdar och enskilda vägar med dåliga siktförhållanden.

Beskrivning av åtgärden

Ettapp 6 omfattar åtgärder på den ca 4 km långa sträckan mellan Bondegatan (anslutningen till väg 651) i Arbrå och Partvägen i Vallsta. Åtgärderna består av stängning av anslutningar, ombyggnation av befintliga korsningar, en gång- och cykelbana på den östra sidan av riksväg 83, åtgärder på 11 st busshållplatser och bullerskyddsåtgärder. Åtgärden innehåller även justering av vägens fartkameror (en tillkommer), liksom plan- och profiljusteringar längs sträckan.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten längs riksväg 83 mellan Bondegatan och Partvägen.

Investeringskostnad

Kostnaden är 130 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-112 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,99
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Lokala och regionala biltrafikanter gynnas mest av åtgärden, då genom förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet längs sträckan. Därefter gynnas även gång- och cykeltrafikanter av separerad gång- och cykelbana, då av främst ökad trafiksäkerhet.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden medför positiva nyttor främst i form av ökad trafiksäkerhet för merparten av resande längs väg 83. Korsningsåtgärder ger något ökad genomsnittlig hastighet (utan omskytning) vilket ger ökat buller, få exponeras dock och bullerskyddsåtgärder ingår.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag för Gävleborgs länsplan 2026-2037. Sträckan Bondegatan - Partvägen är den sjätte etappen av det namngivna objektet Bollnäs-Vallsta i länsplanen för regional transportinfrastruktur 2018-2029 för Gävleborgs län (i Gävleborgs länsplan perioden 2022-2033 togs det ej fram en samlad effektbedömning för denna etapp).

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Trafikmiljön förbättras även av tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. I förhållande till investeringskostnaden anses effekterna sammantaget vara försumbara.		Försumbart
Reskostnad	Åtgärden medför bättre korsningsutformningar och att korsningspunkter försvinner. Färre anslutningsmöjligheter innebär längre färdväg för en del boende, vilket medför ökat fordonslitage och bränsleförbrukning. Den sammantagna effekten bedöms som negativ men försumbar.		Försumbart
Restid	Färre anslutningsmöjligheter innebär längre färdväg för en del boende. Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas öka något på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Bättre korsningsutformning och korsningspunkter försvinner, vilket medför marginellt kortare restider för trafik längs väg 83. Sammantagen effekt bedöms som negativ men försumbar.		Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mindre antal korsningar, vänstersvängkörfält och separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	-0,03 LAS/år	
Döda	Mindre antal korsningar, vänstersvängkörfält och separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	0 D/år	
Egendomskador	Mindre antal korsningar, vänstersvängkörfält och separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	-0,84 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mindre antal korsningar, vänstersvängkörfält och separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	-0,14 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mindre antal korsningar, vänstersvängkörfält och separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	-0,01 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mindre antal korsningar, vänstersvängkörfält och separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.		23

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Färre antal korsningar och ombyggda korsningar har marginell påverkan på mängden utsläpp.	0 ton/år	0
Buller	Korsningsåtgärder ger något ökad genomsnittlig hastighet (utan omskyltning) vilket ger ökat buller. Få exponeras dock och bullerskyddsåtgärder ingår.		Försumbart
Kväveoxider	Färre antal korsningar och ombyggda korsningar har marginell påverkan på mängden utsläpp.	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Färre antal korsningar och ombyggda korsningar har marginell påverkan på mängden utsläpp.	0 ton/år	-0,0033
Vattenkvalitet	Risk för konflikt med grundvattenförekomst då en del av åtgärden, strax norr om Arbrå kyrka, korsar en grundvattenförekomst.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärden kan påverka fornlämningar öster om väg 83 strax innan korsning Partvägen, arkeologiska åtgärder ingår och effekten bedöms vara försumbar i detta skede.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte växt- och djurliv nämnvärt.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0,00
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,00
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift

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	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	1,8782082400008448E-05
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,00

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0,00
---	------

* 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	740	8,0
Reinvestering per år	33	0,41
Drift och underhåll per år	2,0	0,14

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*
	mnkr	0
Färre anslutningsmöjligheter innebär längre färdväg för en del boende. Åtgärden medför även bättre korsningsutformning och att korsningspunkter försvinner, vilket medför marginellt längre restider för boende. Separerad gång- och cykelväg ger något bättre trafikmiljö och restid. Den sammantagna effekten bedöms som negativ men försumbar.	≈ 0	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mindre antal korsningar, vänstersvängkörfält och separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	23 mnkr	0,21
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Färre antal korsningar och ombyggda korsningar har marginell påverkan på mängden utsläpp.	-0,0035 mnkr	0,00
Hälsa: Korsningsåtgärder ger något ökad genomsnittlig hastighet (utan omskyltning) vilket ger ökat buller. Få exponeras dock och bullerskyddsåtgärder ingår. Risk för konflikt med grundvattenförekomst då en del av åtgärden.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte växt- och djurliv nämnvärt. Åtgärden kan påverka fornlämningar öster om väg 83 strax innan korsning Partvägen, men arkeologiska åtgärder ingår och effekten bedöms vara försumbar i detta skede.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i bedömningarna för "Personresor".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-23 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	0,64 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	113 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	-0,18 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	113 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-112 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,99
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärdeskvoten $< -0,1$ för huvudanalysen och alla känslighetsanalyser, vilket är gränsen för robust olönsam. Ej beräknade effekter är sammantaget försumbara och påverkar ej slutsatsen. En extra och åtgärdsspecifik känslighetsanalys med högre trafikutvecklingstal (länets genomsnitt) visar även den på olönsamhet. Nettonuvärdeskvoten blev då $-0,94$ vilket endast är marginellt högre än huvudanalysens $NNK = -0,99$.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

De beräknade effekterna har beräknats med EVA, verktyget kan beräkna delar av de effekter som uppstår. Korsningsåtgärdernas trafiksäkerhetseffekter fångas väl, men restidseffekter hanteras som ej beräknade effekter (bedöms som försumbara). Effekter från gång- och cykelbana beräknas schablonmässigt. Fel i utskriften på flera nyckeltal på grund av $NNK = -1$.

Ej beräknade effekter:

Färre anslutningsmöjligheter kan ge högre genomsnittshastighet och därmed högre bullernivåer. Sammantaget bedöms effekterna som försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Lokala och regionala biltrafikanter gynnas mest av åtgärden, då genom förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet längs sträckan. Därefter gynnas även gång- och cykeltrafikanter av separerad gång- och cykelbana, då av främst ökad trafiksäkerhet.

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

Åtgärden kan påverka möjligheten att välja kollektivtrafik positivt med tanke på trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring busshållplatser. Separerad gång och cykelväg ökar möjligheten att välja gång och cykel som färd sätt.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bedöms ej påverka den internationella konkurrenskraften.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ombyggnation av busshållplatser ger ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

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

Ombyggnation av busshållplatser för ökad trafiksäkerhet och separerad gång och cykelväg stärker barns möjlighet att på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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

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

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

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

Åtgärden bedöms leda till minskat antal allvarligt skadade. Totalt sett förbättras trafiksäkerheten.

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

Åtgärden bedöms leda till ökad energianvändning vid byggande, drift och underhåll.

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

Åtgärden har en marginell påverkan på mängden utsläpp.

Buller och vibrationer

Korsningsåtgärder ger något ökad genomsnittlig hastighet (utan omskyltning) vilket ger ökat buller. Få exponeras dock och bullerskyddsåtgärder ingår.

Landskap

Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte växt- och djurliv nämnvärt. Åtgärden kan påverka fornlämningar, men arkeologiska åtgärder ingår och effekten bedöms vara försumbar i detta skede.

Vatten

Risk för konflikt med grundvattenförekomst då en del av åtgärden, strax norr om Arbrå kyrka, korsar en grundvattenförekomst.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och mål-synergier

Åtgärden medför positiva nyttor främst i form av ökad trafiksäkerhet för merparten av resande längs väg 83. Korsningsåtgärder ger något ökad genomsnittlig hastighet (utan omskyltning) vilket ger ökat buller, få exponeras dock och bullerskyddsåtgärder ingår.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,20566
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00002

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 83 Bondegatan-Partvägen (etapp 6)
Objekt-id	VMR2675
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Gävleborg
Kommun	Bollnäs
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Riksväg 83 går mellan trafikplats Tönnebro och Ånge. Mellan Bollnäs och Vallsta finns brister i trafiksäkerhet och framkomlighet. Inom objektet Bollnäs-Vallsta finns sex etapper, där etapp 6 är den ca 4 km långa sträckan mellan Bondegatan och Partvägen. Sträckan är en vanlig tvåfältsväg, 7,5–9 m bred med hastighet 80 km/h och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 4200 fordon/dygn. Längs sträckan finns korsningar och anslutningar från gårdar och enskilda vägar med dåliga siktförhållanden.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

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

Väglängd	4 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7,5-9m, 60-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4245 fordon/dygn, varav 7% tung trafik (mätår 2022)

Beskrivning av åtgärden

Ettapp 6 omfattar åtgärder på den ca 4 km långa sträckan mellan Bondegatan (anslutningen till väg 651) i Arbrå och Partvägen i Vallsta. Åtgärderna består av stängning av anslutningar, ombyggnation av befintliga korsningar, en gång- och cykelbana på den östra sidan av riksväg 83, åtgärder på 11 st busshållplatser och bullerskyddsåtgärder. Åtgärden innehåller även justering av vägens fartkameror (en tillkommer), liksom plan- och profiljusteringar längs sträckan.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	3 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelväg, bredd 3m
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	3 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelväg, bredd 3m
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	4 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7,5-9m, 60-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4245 fordon/dygn, varav 7% tung trafik (mätår 2022)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten längs riksväg 83 mellan Bondegatan och Partvägen.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-17	2024-4	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	132	40	130	39

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	113

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Separerad gång- och cykelväg ger ökade kostnader för drift och underhåll.	Försumbart
Underhållskostnad väg	Minskat antal anslutande korsningar ger lägre kostnader för drift och underhåll.	0,18

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag för Gävleborgs länsplan 2026-2037. Sträckan Bondegatan - Partvägen är den sjätte etappen av det namngivna objektet Bollnäs-Vallsta i länsplanen för regional transportinfrastruktur 2018-2029 för Gävleborgs län (i Gävleborgs länsplan perioden 2022-2033 togs det ej fram en samlad effektbedömning för denna etapp).

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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-02-21

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,1
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,1
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,0
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,0

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
113 mnkr	-0,18 mnkr	0,64 mnkr	-112 mnkr	-0,99

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	158	-0,18	-8,4	-166	<-1
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	113	-0,18	2,8	-110	-0,98
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	113	-0,18	-1,6	-114	<-1
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	113	-0,18	0,62	-112	-0,99
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	113	-0,18	6,4	-106	-0,94
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	113	-0,18	-5,1	-118	<-1
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	113	-0,18	0,64	-112	-0,99
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	113	-0,18	0,64	-112	-0,99
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	113	-0,18	0,64	-112	-0,99

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: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Omräkning kostnad
3	Arbets-PM EVA
4	Alstring
5	SEK-importkälla
6	Eva-fil
7	Resultatfil vid känslighetsanalys länsvisa trafikutvecklingstal
8	Eva-fil känslighetsanalys länsvisa trafikutvecklingstal
9	Klimatkalkyl

SEB Id: afd6a9ce-c9c1-42a2-9986-a49a415f1f01

Objektnummer: VMR2675, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dahlenlund Christer, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-07



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-13
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dahlenlund Christer, PLmrst
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