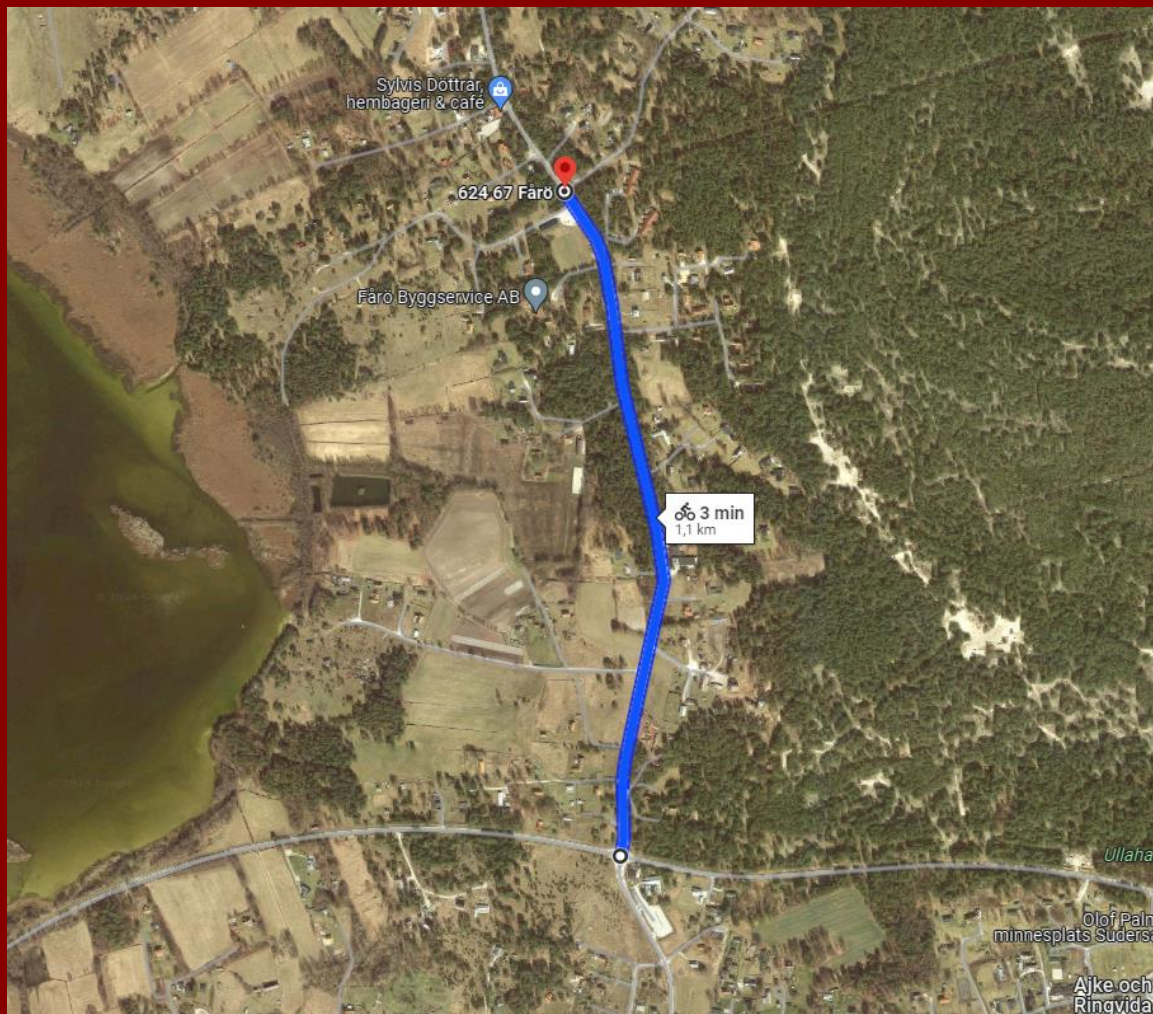


Samlad effektbedömning

Väg 702, Sommarcykelväg Fårö inkl gc passage över väg 699, VOR2665



Objektnummer: VOR2665, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru

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.

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 Gotland län och berör Gotland kommun.

Nuläge och brister

Utmed en sträcka på 1,1 km längs väg 702 på Fårö delar fotgängare och cyklister vägutrymmet med motorfordon. Eftersom väg 702 är en smal bilväg som saknar vägren innebär det att trafiksäkerheten och tillgängligheten blir låg för fotgängare och cyklister. Fårö får ökat antal besökare under sommarmånaderna vilket gör att cykelvägarna blir mer belastade under somrarna.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär en ny friliggande sommarcykelväg som är öppen för gång- och cykeltrafik längs östra sidan av väg 702 mellan korsningen med väg 699 och korsningen med den enskilda vägen mot fastigheterna Gotland Fårö Svens. Det planeras även att anläggas en gång- och cykelpassage med mittrefug över väg 699 i anslutning till korsningen mellan väg 699/702.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister utmed väg 702 under månader då vinterväglag ej råder.

Investeringskostnad

Kostnaden är 13 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärden kommer främst förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister under månader då vinterväglag ej råder eftersom tillgängligheten, trafiksäkerheten och framkomligheten ökar. Båda könen bedöms gynnas av åtgärden då cyklister består av en större andel män medan fotgängare består av en större andel kvinnor. Åtgärden främjar framkomligheten för samtliga åldersgrupper, men framför allt för barn och unga då de kan ta sig längre sträckor på egen hand när trafiksäkerheten förbättras.

Funktionsmål och hänsynsmål

En ny sommarcykelväg leder till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, samtidigt som natur- och kulturmiljön påverkas negativt.

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

Planeringsläge

Åtgärden har tagits fram inom en fördjupad utredning efter tidigare genomförd ÅVS. Åtgärden saknar idag finansiering. Denna SEB har tagits fram som ett underlag till prioritering av åtgärder i kommande länstransportsplan för Gotland.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	En ny sommarcykelväg längs väg 702 kommer öka reskomforten och tryggheten för fotgängare och cyklister eftersom de separeras från motorfordon. Detta gäller då vinterväglag ej råder eftersom sommarcykelvägar inte vinterunderhålls.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Trafiksäkerhet	En ny gång- och sommarcykelväg som separerar fotgängare och cyklister från motorfordon bidrar till ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister.	Förbättring

Hälsa

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Väg 702 ligger i nära anslutning till en fornlämning. Tillstånd, arkeologiska undersökningar och eventuella skyddsåtgärder kan komma att krävas vid byggnation i nära anslutning till fornlämningar.	Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Att anlägga en ny sommarcykelbana leder till ökat intrång i landskapet vilket påverkar växt- och djurliv. Utmed väg 702 finns artrika vägkanter vilka skulle påverkas av en ny gång- och cykelbana.	Försämring

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	0
Godsflöde (tonkm/prognosår)	0
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	0
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	0

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)	0
Prognosår (kton)	0
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0

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

* 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
Reskomforten och tryggheten förbättras då en sommarcykelväg anläggs.	>

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
En ny gång- och sommarcykelväg förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister särskilt under sommarhalvåret.	>

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa:	
Natur- och Kulturmiljö: En ny gång- och cykelbana leder till ökat intrång i naturmark som kan påverka växt- och djurarter samt fornlämningar negativt.	<
Klimat (övrigt):	

Övriga effekter	Beräkning

Skattefinansieringskostnad
Beräknat: 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.	11 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	11 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden leder till positiva effekter kopplat till trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister under perioder då vinterväglag ej råder. Negativa effekter uppstår för natur- och kulturmiljö samt att kostnad för drift och underhåll ökar. Totalt sett bedöms effekterna att bli försumbara. När hänsyn tas till anläggningskostnaden bedöms därmed den sammanvägda lönsamheten vara olönsam. Bedömningen är osäker.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Det blir förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister när vinterväglag ej råder. Det blir dock påverkan på natur- och kulturmiljö samt ökad kostnad för drift och underhåll. Totalt sett bedöms effekterna vara positiva men understiga 10 % av anläggningskostnaden.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Objektet angränsar till Väg 699, Sommarcykelväg Fårö (VOR2666). Väg 699 kopplar objektet till Fårösundet.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden kommer främst förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister under månader då vinterväglag ej råder eftersom tillgängligheten, trafiksäkerheten och framkomligheten ökar. Båda könen bedöms gynnas av åtgärden då cyklister består av en större andel män medan fotgängare består av en större andel kvinnor. Åtgärden främjar framkomligheten för samtliga åldersgrupper, men framför allt för barn och unga då de kan ta sig längre sträckor på egen hand när trafiksäkerheten förbättras.

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

Det skapas bättre förutsättningar att välja gång och cykel istället för bilen som färdmedel när en sommarcykelväg längs väg 702 anläggs, och tillgängligheten förbättras generellt.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bedöms inte påverkas.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgängligheten för funktionshindrade individer är oförändrad då åtgärden implementeras.

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

Då oskyddade trafikanter separeras från motorfordon blir förutsättningarna bättre för barn och unga att transportera sig på egen hand i transportsystemet.

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.

Då oskyddade trafikanter separeras från motorfordon minskar risken för att olyckor sker, vilket ökar trafiksäkerheten.

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

Klimatet bedöms inte påverkas.

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

Bedöms inte påverkas.

Buller och vibrationer

Bedöms inte påverkas.

Landskap

En ny gång- och cykelbana leder till ökat intrång i naturmark och kan påverka växt- och djurarter samt forn- och kulturlämningar i anslutning till den nya sommarcykelvägen. Delar av väg 702 är kulturväg och hela väg 702 och 699 har artrika vägkanter.

Vatten

Bedöms inte påverkas.

Material och kemiska produkter

Bedöms inte påverkas.

Förorenade områden och masshantering

Bedöms inte påverkas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

En ny sommarcykelväg leder till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, samtidigt som natur- och kulturmiljön påverkas negativt.

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

Objektnummer: VOR2665, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 702, Sommarcykelväg Fårö inkl gc passage över väg 699
Objekt-id	VOR2665
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Gotland
Kommun	Gotland
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

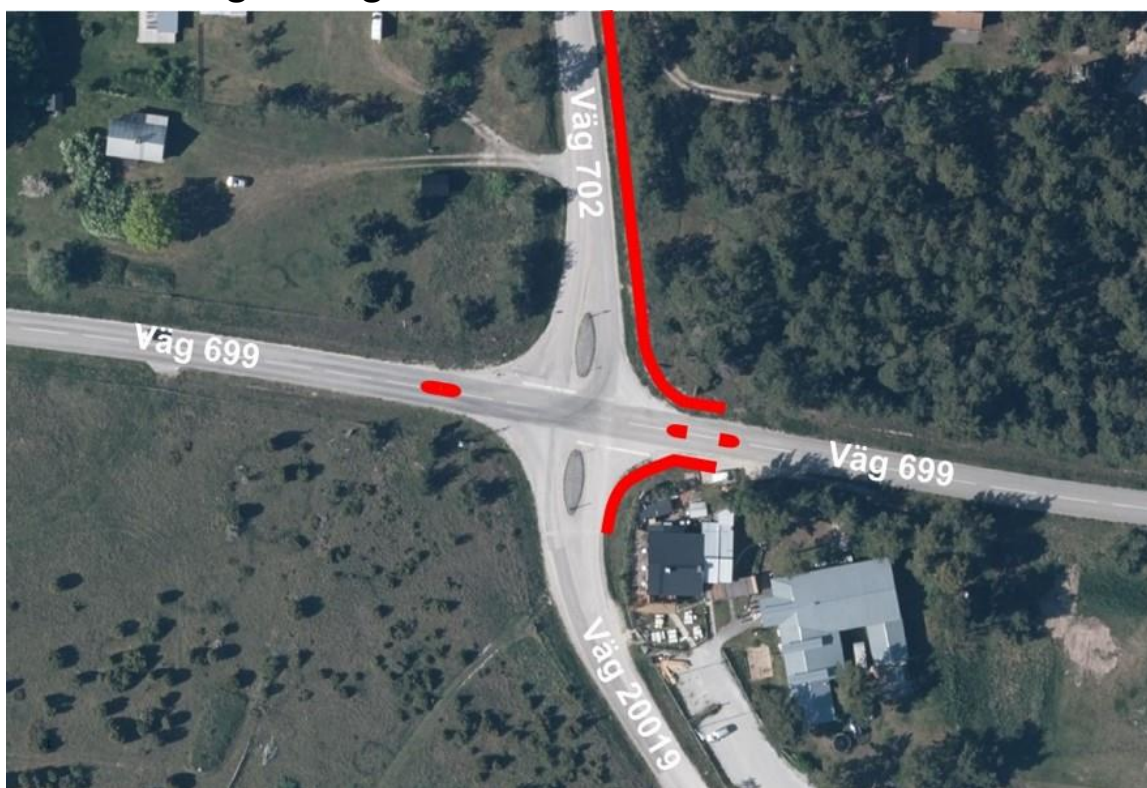
Utmed en sträcka på 1,1 km längs väg 702 på Fårö delar fotgängare och cyklister vägutrymmet med motorfordon. Eftersom väg 702 är en smal bilväg som saknar vägren innebär det att trafiksäkerheten och tillgängligheten blir låg för fotgängare och cyklister. Fårö får ökat antal besökare under sommarmånaderna vilket gör att cykelvägarna blir mer belastade under somrarna.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

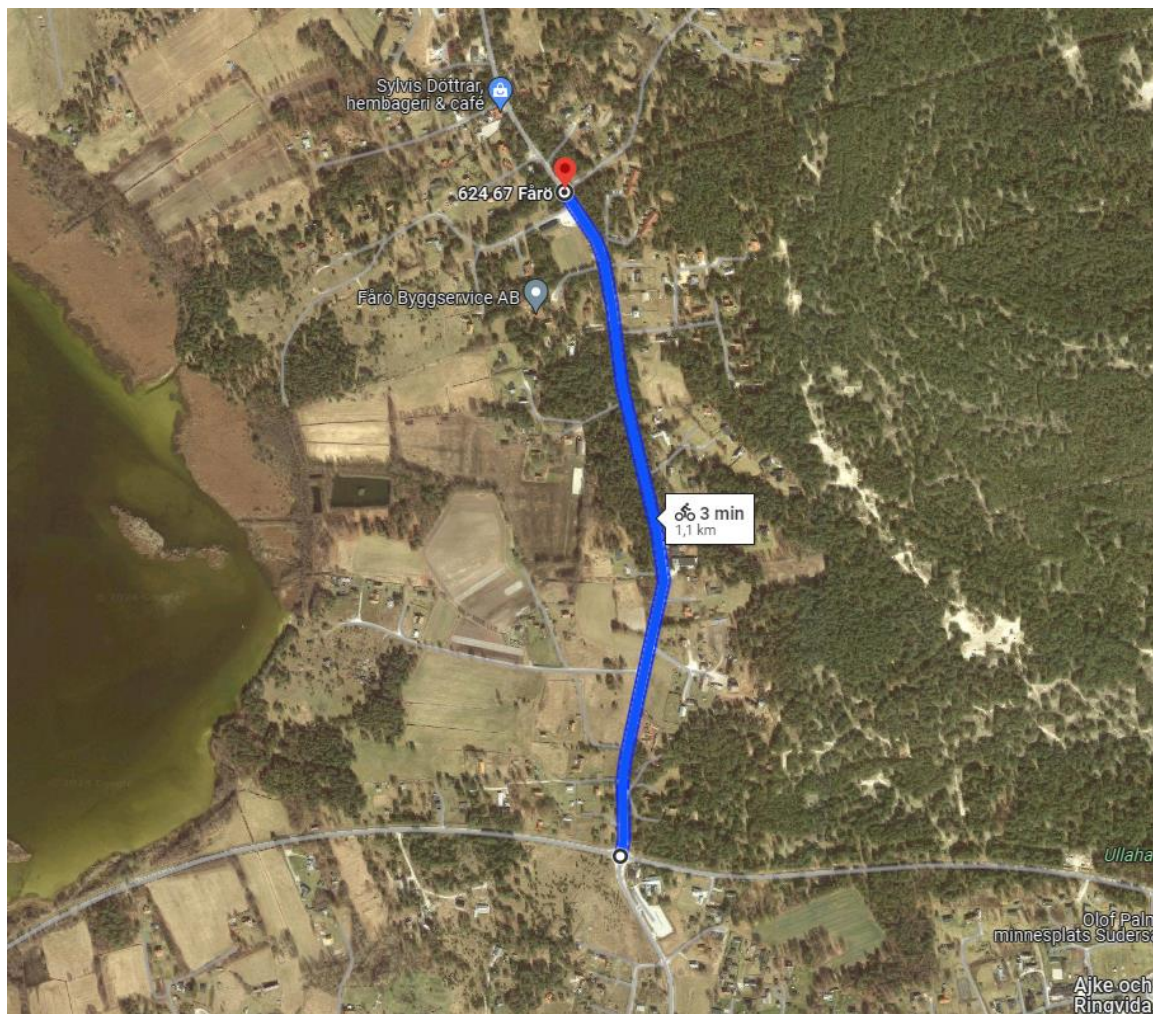
Gångvägslängd	Blandtrafik
Gångvägsstandard	Blandtrafik
Gångtrafik	Mätdata saknas.
Cykelvägslängd	Blandtrafik
Cykelvägsstandard	Blandtrafik
Cykeltrafik	Mätdata saknas.

Väglängd	1,1 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 5.5 m bred, skyltad hastighet vintertid: 70 km/tim, skyltad hastighet sommartid: 40 km/h
Vägtrafik	577 f/d, 7% tung trafik (mätår 2020)

Beskrivning av åtgärden



Gång- och cykelpassagens läge över väg 699 vid korsningen mellan väg 699/702.



Översiktsbild över sträckningen där sommarcykelvägen ska gå utmed väg 702.

Åtgärden innebär en ny friliggande sommarcykelväg som är öppen för gång- och cykeltrafik längs östra sidan av väg 702 mellan korsningen med väg 699 och korsningen med den enskilda vägen mot fastigheterna Gotland Fårö Svens. Det planeras även att anläggas en gång- och cykelpassage med mittrefug över väg 699 i anslutning till korsningen mellan väg 699/702.

En sommarcykelväg är normalt grusad istället för asfalterad, vinterunderhålls ej och har inte fullständiga krav på anpassning till funktionshindrades behov. [Sommarcykelväg, utformning och råd (publ 2019:180).]

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	1,1 km
Gångvägsstandard	Sommarcykelväg med grusad beläggning och vägbredd 2,5 m
Gångtrafik	Mätdata saknas.
Cykelvägslängd	1,1 km
Cykelvägsstandard	Sommarcykelväg med grusad beläggning och vägbredd 2,5 m
Cykeltrafik	Mätdata saknas.
Väglängd	1,1 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, vägbredd 5.5 m, skyltad hastighet vintertid: 70 km/tim och sommartid: 40 km/h
Vägtrafik	577 f/d, 7% tung trafik (mätår 2020)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister utmed väg 702 under månader då vinterväglag ej råder.

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)
2024-09-24	2024-4	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	13	3,9	13	3,8

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	11

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En grusad sommarcykelväg leder till ökade drift- och underhållskostnader, men dessa är mycket lägre än för vanlig gång- och cykelväg då sommarcykelvägar inte vinterunderhålls.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden har tagits fram inom en fördjupad utredning efter tidigare genomförd ÅVS. Åtgärden saknar idag finansiering. Denna SEB har tagits fram som ett underlag till prioritering av åtgärder i kommande länstransportsplan för Gotland.

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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Trafikstartår och byggtid kommer uppdateras till rätt siffra när GKI har mottagits.

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: Objektet angränsar till Väg 699, Sommarcykelväg Fårö (VOR2666). Väg 699 kopplar objektet till Fårösundet.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM SEB
2	Grov kostnadsindikation (GKI)

SEB Id: 9c3ef0c0-2498-496d-82e8-268e705865f0

Objektnummer: VOR2665, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru

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