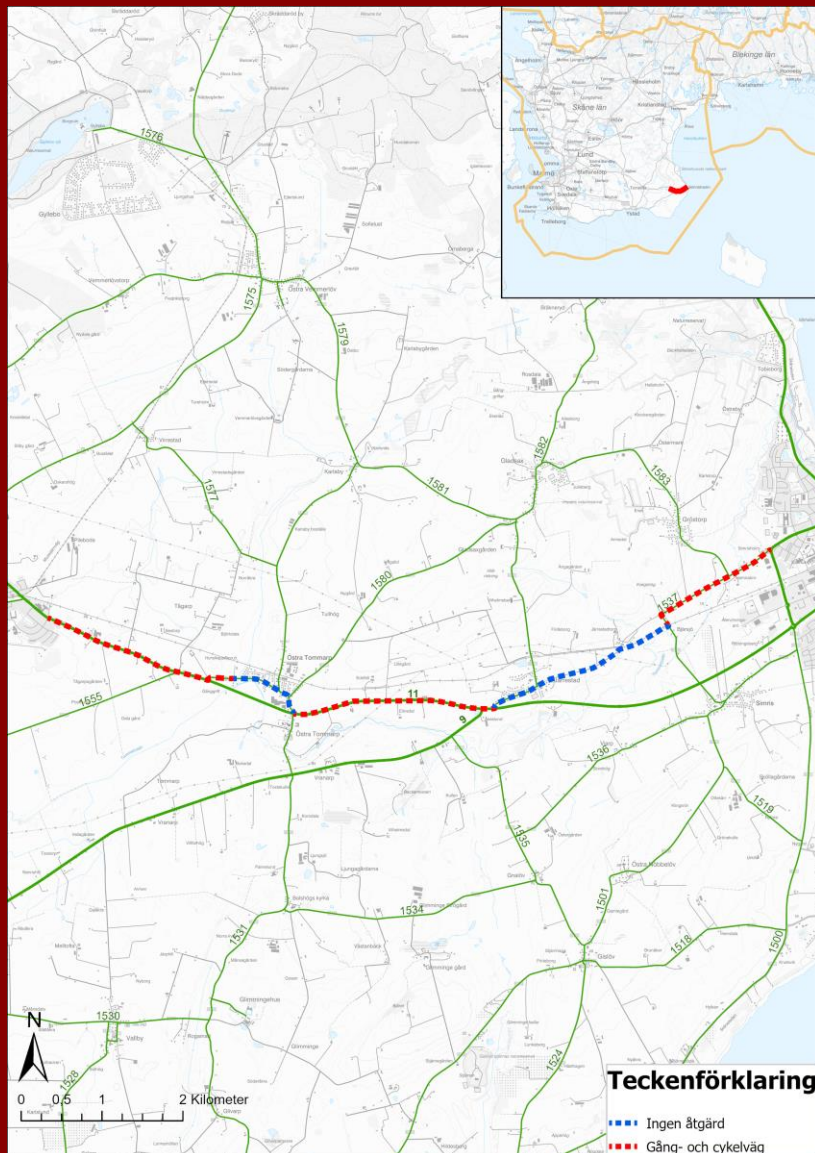


Samlad effektbedömning

Rv 11 Gärsnäs-Simrishamn, GC-väg, SSOR2661



Objektnummer: SSOR2661, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lund Maria, IVsörv2, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lund Maria, IVsörv2

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 Skåne län och berör Simrishamn kommun.

Nuläge och brister

Väg 11 är en högt trafikerad väg med hastigheten 80-90 km/h och med ÅDT på 3500 till 5700 på berörd sträcka. Vägen lämpar sig inte för cykling i blandtrafik och förbinder orterna Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn. Det finns ett behov av att kunna cykla från Ö Tommarp till Gärsnäs för att kunna ta sig till Gärsnäs station, efter att stationen i Östra Tommarp lades ned.

Beskrivning av åtgärden

Separerad gång- och cykelväg med hög standard på sträckan mellan Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn. Genom Ö Tommarp nyttjas befintlig väg 1580 för cykling i blandtrafik. Genom Järrestad nyttjas befintlig väg 1582, enskild väg och kommunal GC-väg längs järnvägen, fram till Drickavägen/ väg 1537. Tillgänglighetsanpassning av busshållplats Ö Tommarp, samt en planskild passage för resenärer som reser med bussen. Den planskilda passagen byggs som gångtunnel och inte dimensionerad för cykeltrafik.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan. Åtgärda den utpekade funktionella bristen och möjliggöra för cykling mellan Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn.

Investeringskostnad

Kostnaden är 100 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framför allt gång- och cykeltrafiken. Fördjupade fördelningsanalyser har ej genomförts.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden kan medföra viss försämring för landskapsbild samt forn- och kulturlämningar men som helhet bedöms effekten som försumbar.

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

Planeringsläge

Ej namngiven i regional plan. TKI-säkring av planläggningsskede.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ökad komfort för de som går och cyklar eftersom trafikanterna övergår från att vistas blandtrafik till en separerat gång- och cykelväg.	Försumbart
Restid	Försumbar effekt på restiden för gång- och cykeltrafikanter då sträckans längd är densamma som idag. Oförändrad restid för övrig trafik. Hastighetsdämpande trafiksäkerhetsåtgärder påverkar ej genomgående trafik.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Separerad gång- och cykelväg till station ökad kollektivtrafikens attraktivitet vid val av färdmedel, vilket i viss grad kan påverka resandet. Sammantaget bedöms effekten på biljettintäkter bli försumbar.	Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Risken för olyckor mellan motorfordon och cyklister/gående minskar i och med en separerad gång- och cykelväg samt hastighetsdämpande trafiksäkerhetsåtgärder.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Åtgärden kan medföra viss överflyttning från motortrafik till cykel vilket i sin tur kan ge en förbättring av luftkvalitet.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Planerad gång- och cykelväg byggs främst inom existerande vägområde. Närliggande forn- och kulturlämningar påverkas försumbart.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	En ny gång- och cykelväg längs befintlig väg bedöms inte påverka möjligheterna för djur att röra sig i sina naturliga habitat nämnvärt. Inga särskilt utpekade områden för biologisk mångfald utmed sträckan.	Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden bedöms ej påverka landskapsbilden i större utsträckning då tillkommande gång och cykelväg anläggs utmed befintlig väg.	Försumbart

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	uppgift saknas
Prognosår (kton)	uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	uppgift saknas

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	uppgift saknas
---	----------------

* 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	734	4,0
Reinvestering per år	14	0,16
Drift och underhåll per år	0,93	0,01

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
Ökad komfort eftersom trafikanterna övergår från att gå och cykla i blandtrafik till att gå och cykla på separerad gång och cykelväg. Sammanvägt bedöms effekterna vara försumbara eftersom relativt få berörda.	≈ 0
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Separerad gång- och cykelväg till station ökad kollektivtrafikens attraktivitet vid val av färdmedel, vilket i viss grad kan påverka resandet. Sammantaget bedöms effekten på biljettintäkter vara försumbar.	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Risken för olyckor mellan motorfordon och cyklister/gående minskar i och med en separerad gång- och cykelväg.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden kan medföra överflyttning från motortrafik till cykel vilket i sin tur kan ge viss förbättring av luftkvalitet.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden görs i befintlig infrastruktur och bedöms ha försumbar effekt på landskapsbild samt natur- och kulturmiljö.	≈ 0
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	
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.	87 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	87 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet. Då det är osäkert hur åtgärden påverkar antal cyklande längs sträckan och därmed om nyttorna överstiger kostnaderna så är den sammanvägda lönsamheten svårbedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden ger positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. En ny gång- och cykelväg innebär dock ökade kostnader för drift- och underhåll.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden är inte beroende av andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framför allt gång- och cykeltrafiken. Fördjupade fördelningsanalyser har ej genomförts.

Åtgärden bedöms ge unga vuxna i området störst nytta då de får bättre pendlingsmöjligheter. Det förbättrar även för barn och ungas möjlighet att på egen hand ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Åtgärden bedöms inte påverka någon grupp negativt. Nyttorna tillfaller till största del lokalt, Simrishamn och Skåne län.

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.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Transporttiden för godstransporter påverkar ej av åtgärden.

Funktionshindrades tillgänglighet

Förbättrade möjligheter för personer med funktionsnedsättning att välja att gå eller cykla. Säker gångpassage vid busshållplats ger förbättrade förutsättningar att resa kollektivt.

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

Åtgärden ökar möjligheten för barn och unga att på ett säkrare sätt färdas längs sträckan på egen hand och använda kollektivtrafiken.

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 förbättrar säkerheten för gång- och cykeltrafikanter genom flytt från blandtrafik till gång- och cykelbana samt hastighetsdämpande trafiksäkerhetsåtgärder.

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 bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO₂ då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten. Åtgärden bedöms innebära försumbar minskning av användningen av motorbränsle.

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 kan medföra viss förbättring av luftkvalitet genom ökad vardagscykling. Som helhet bedöms effekten som försumbar.

Buller och vibrationer

Påverkas ej

Landskap

Åtgärden kan medföra viss försämring för forn- och kulturlämningar men som helhet bedöms effekten som försumbar.

Vatten

Påverkas ej

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 målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden kan medföra viss försämring för landskapsbild samt forn- och kulturlämningar men som helhet bedöms effekten som försumbar.

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

Objektnummer: SSOR2661, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lund Maria, IVsörv2, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 11 Gärsnäs-Simrishamn, GC-väg
Objekt-id	SSOR2661
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Simrishamn
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 11 är en högtrafikerad väg med hastigheten 80-90 km/h och med ÅDT på 3500 till 5700 på berörd sträcka. Vägen lämpar sig inte för cykling i blandtrafik och förbinder orterna Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn. Det finns ett behov av att kunna cykla från Ö Tommarp till Gärsnäs för att kunna ta sig till Gärsnäs station, efter att stationen i Östra Tommarp lades ned.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Gångväg saknas
Gångvägsstandard	Ej relevant
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	10,1 km
Cykelvägsstandard	Blandtrafik
Cykeltrafik	Okänt

Väglängd	10,1 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7-9 m, 40, 70 och 80 km/h
Vägtrafik	3300-5700 f/d varav 5-6% lastbilar (2022)

Beskrivning av åtgärden



Förslag till åtgärd

Separerad gång- och cykelväg med hög standard på sträckan mellan Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn. Genom Ö Tommarp nyttjas befintlig väg 1580 för cykling i blandtrafik. Genom Järrestad nyttjas befintlig väg 1582, enskild väg och kommunal GC-väg längs järnvägen, fram till Drickavägen/ väg 1537. Tillgänglighetsanpassning av busshållplats Ö Tommarp, samt en planskild passage för resenärer som reser med bussen. Den planskilda passagen byggs som gångtunnel och inte dimensionerad för cykeltrafik.

En planskildhet i form av tunnel byggs öster om Ö Tommarp, eftersom att gång- och cykelvägen planerar byta sida av väg 11 för att nå målpunkten Ö Tommarp. En tätortsport byggs i höjd med tätbebyggt område gräns (40/70km/h skylt) i östra delen av Ö Tommarp på väg 1580. Projektet bygger också en gång- och cykelbro över Tommarpsån vid Jonehem. Gång- och cykelbro byggs frilagd från befintlig bro 11-215-1.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	6,7 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	6,7 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	6,7 km
Vägstandard	Väg 11: Vanligt väg, 7-9 m, 70-80 km/h // Väg 1537: Vanlig väg, 6,2-7 m, 70 km/h
Vägtrafik	Väg 11: 3300-5700 f/d varav 5-6% lastbilar (2022) // Väg 1537: 1500 f/d varav 12% lastbilar (2022)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan. Åtgärda den utpekade funktionella bristen och möjliggöra för cykling mellan Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn.

Ö Tommarp är en viktig koppling till tågstationen i Gärsnäs, efter att stationen i Ö Tommarp lades ned.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-22	2024-1	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	101	30	100	30

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	87

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång- och cykelväg innebär ökade kostnader för drift- och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Ej namngiven i regional plan. TKI-säkring av planläggningsskede.

Kalkylförutsättningar

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

Kommentar: Ingen kalkyl är genomförd.

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: Åtgärden är inte beroende av andra infrastruktursatsningar.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Underlagskalkyl
2	Förutsättningar för underlagskalkyl
3	Klimatkalkyl
4	Arbets-PM

Referens 1	Fornsök, https://app.raa.se/open/fornsok/
------------	--

SEB Id: b6d8f874-3488-4490-8be7-69fbfeb8b15d

Objektnummer: SSOR2661, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lund Maria, IVsörv2, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lund Maria, IVsörv2
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