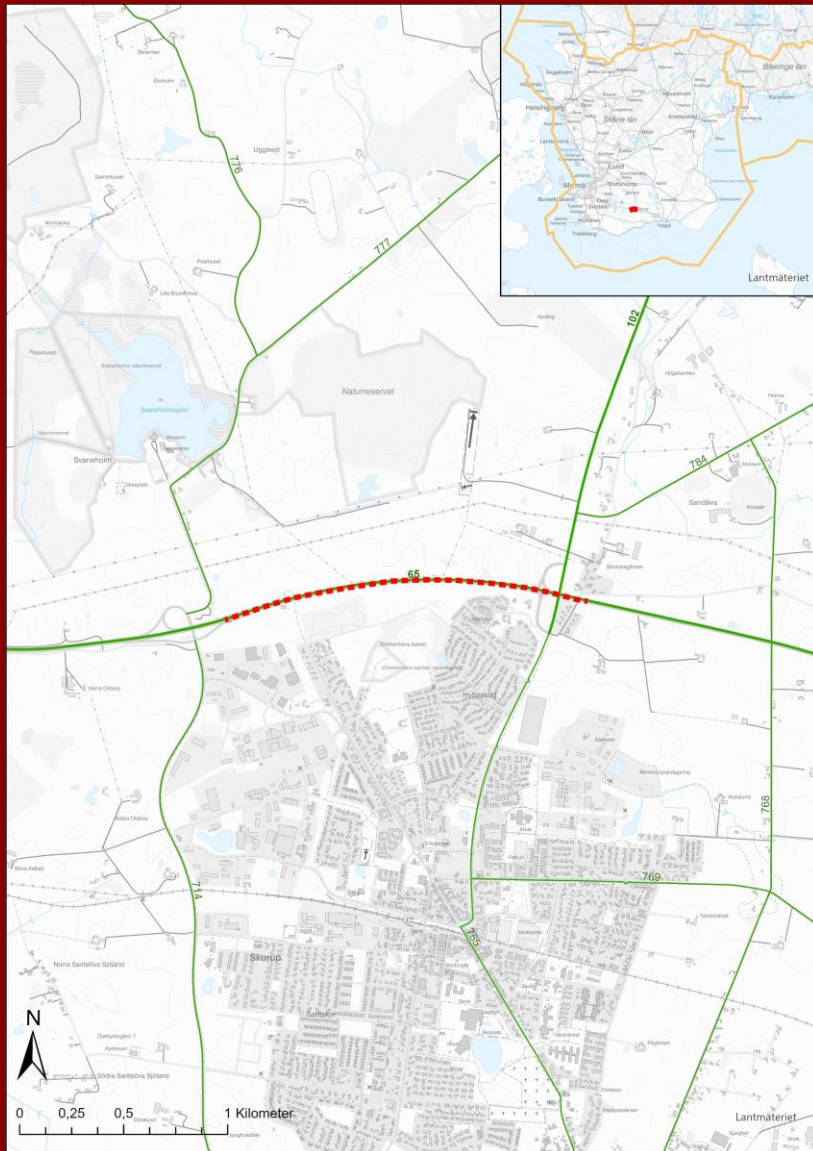


Samlad effektbedömning

E65 Skurup, trafikplatsåtg. och 2+2 utb., VSOR2607



Objektnummer: VSOR2607, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosåreffekter, 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 Skurup kommun.

Nuläge och brister

E65 är en av de nationella stamvägarna i Skåne och har en viktig funktion både som internationell, nationell och regional länk. Därutöver har vägen en nationell funktion för Danmark mellan Själland och Bornholm. Vägen är utpekad TEN-T-väg. Trafikverket har konstaterat att det på sikt kan uppstå framkomlighets- och kapacitetsbrister på avsnittet förbi Skurup i riktning mot Ystad, samt trafiksäkerhetsbrister i korsningspunkter

Beskrivning av åtgärden

En sträcka på 1750 meter på E65, förbi Skurup, byggs om från 2+1 till 2+2 körfält där det tillkommande körfältet byggs i riktning Ystad. Vägen breddas från 13 till 16,5 meter. Standardhöjning sker i trafikplats Sandåkra som kompletteras med accelerations- och retardationskörfält i alla fyra relationer. Trafikplats Skurup anpassas för det nya körfältet och konfliktpunkten där tre körfält går ihop till ett byggs bort. Mindre bulleråtgärder ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad tillgänglighet och framkomlighet, förbättrad trafiksäkerhet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 144 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

I första hand gynnas regionala bilresor, i form av pendling och transporter, inom södra Skåne.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden leder till förbättrad restid och trafiksäkerhet. Åtgärden bedöms endast ha marginella effekter på landskapet samt natur- och kulturmiljö.

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

Åtgärdsvalsstudie slutfördes 2024. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2023.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskostnad	Breddning av väg med ett extra körfält leder generellt till att den genomsnittliga hastigheten under resan ökar. Högre hastighet leder generellt till ökade reskostnader.	Försumbart
Restid	Breddning av väg och förbättringar vid trafikplatser bidrar till ökad kapacitet och ökad framkomlighet på sträckan och kan leda till att den genomsnittliga hastigheten ökar.	Försumbart
Restidsosäkerhet och förseningar	Den generella väntetiden för att ansluta till E65 försvinner i och med förändrad utformning av trafikplats Sandåkra, vilket kan minska restidsosäkerheten.	Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Transportkostnad	Breddning av väg med ett extra körfält leder generellt till att den genomsnittliga hastigheten under resan ökar. Högre hastighet leder generellt till ökade reskostnader.	Försumbart
Transporttid	Breddning av väg och förbättringar vid trafikplatser ger ökad kapacitet och framkomlighet på sträckan, därav kortare restid för godstransporter.	Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Breddning av väg samt åtgärder vid trafikplatser bidrar till jämnare flöde och mindre risker för köer. Detta bedöms minska risker för upphinnandeolyckor och förbättrad trafiksäkerhet på sträckan.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Bulleråtgärder genomförs inom åtgärden.	Försumbart
Luftkvalitet	Breddning av väg kan öka framkomligheten vilket kan ge ökad personbils- och lastbilstrafik, dvs inducerad trafikefterfrågan som innebär mer utsläpp.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärden kan påverka fornlämningar som finns öster om trafikplats Sandåkra, men effekten bedöms som försumbar i detta skede.	Försumbart
Intrång - människor	Breddning av väg i befintlig sträckning samt justering av trafikplats ger marginell påverkan på landskapsbilden.	Försumbart

Klimat

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

Övriga effekter

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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

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

Förändring av fossila och biogena CO₂-equivaler

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	1253	6,0
Reinvestering per år	14	0,13
Drift och underhåll per år	2,3	0,03

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
Breddning och kapacitetsförbättringar i trafikplatsen ger kortare restider och mindre väntetid.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Breddning av väg och förbättringar vid trafikplatser medför ökad kapacitet och framkomlighet som bedöms innebära restidsvinster för godstransporter.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Åtgärden bedöms förbättra trafiksäkerheten på sträckan till följd av jämnare flöde för motorfordonstrafiken.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden bedöms ge försumbara effekter avseende på utsläpp av partiklar till luft.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden kan ha viss påverkan på landskapsbilden och fornlämningar.	≈ 0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".	
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	125 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	125 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna som positiva då åtgärden bidrar till ökad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Dock innebär åtgärden negativa effekter gällande påverkan på landskapsbilden samt ökade kostnader för drift och underhåll. Bedömningen är att antalet trafikanter totalt sett kan komma att öka på sikt, vilket ökar nyttan av åtgärden. Ingen samhällsekonomisk kalkyl är genomförd, vilket resulterar i en osäker bedömning gällande om storleken på nyttorna uppväger investeringskostnaden.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Sammanvägningen av de ej beräknade effekterna är osäker men bedöms som positiv. Åtgärden bidrar till bl.a. förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet som bedöms överstiga de negativa effekterna på landskapsbild, fornlämningar samt ökade kostnader för underhåll.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra åtgärder.

3 Fördelningsanalys

I första hand gynnas regionala bilresor, i form av pendling och transporter, inom södra Skåne.

Inga fördjupade analyser har gjorts

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

Förbättring av kapacitet och framkomlighet innebär förbättringar i tillförlitlighet för personresor.
Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förändras inte.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättringar i kapacitet och framkomlighet ger bättre tillförlitlighet för godstransporter genom kortare transporttid.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga utpekade åtgärder för dessa grupper.

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

Inga utpekade åtgärder för dessa grupper.

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 förbättra trafiksäkerheten till följd av minskad risk för köer och trängsel.

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

Breddning av vägen kan, på grund av högre vägstandard, leda till högre hastigheter och inducerad trafik vilket i sin tur kan medföra större utsläpp.

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 kan påverkas på olika sätt av åtgärden. På väg kan utsläpp öka och i korsningspunkterna kan de minska.

Buller och vibrationer

Breddning av vägen och fullständiga ramper bedöms leda till något högre hastigheter med mer buller som följd. Åtgärder ingår i kostnaden.

Landskap

Breddning av väg i befintlig sträckning samt justering av trafikplats ger marginell påverkan på landskapsbilden.

Vatten

Inga vattenskyddsområden påverkas av åtgärden.

Material och kemiska produkter

Upprättaren saknar kunskap i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Upprättaren saknar kunskap i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden leder till förbättrad restid och trafiksäkerhet. Åtgärden bedöms endast ha marginella effekter på landskapet samt natur- och kulturmiljö.

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: VSOR2607, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E65 Skurup, trafikplatsåtg och 2+2 utb.
Objekt-id	VSOR2607
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Skurup
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

E65 är en av de nationella stamvägarna i Skåne och har en viktig funktion både som internationell, nationell och regional länk. Därutöver har vägen en nationell funktion för Danmark mellan Själland och Bornholm. Vägen är utpekad TEN-T-väg. Trafikverket har konstaterat att det på sikt kan uppstå framkomlighets- och kapacitetsbrister på avsnittet förbi Skurup i riktning mot Ystad, samt trafiksäkerhetsbrister i korsningspunkter

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	1,75 km
Vägstandard	Vanlig mötesfri väg 2+1 väg, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik	14 115 f/d, varav 6,5% lastbilar (2022)

Beskrivning av åtgärden

En sträcka på 1750 meter på E65, förbi Skurup, byggs om från 2+1 till 2+2 körfält där det tillkommande körfältet byggs i riktning Ystad. Vägen breddas från 13 till 16,5 meter. Standardhöjning sker i trafikplats Sandåkra som kompletteras med accelerations- och retardationskörfält i alla fyra relationer. Trafikplats Skurup anpassas för det nya körfältet och konfliktpunkten där tre körfält går ihop till ett byggs bort. Mindre bulleråtgärder ingår.

För att öka framkomligheten på sträckan mellan trafikplats Skurup och trafikplats Sandåkra föreslås körfälten öka i antal från dagens tre körfält till fyra körfält. I befintlig situation finns två körfält i västgående körriktning. Det tillkommande körfältet läggs till på södra sidan av vägen i östlig körriktning. I höjd med trafikplats Sandåkra vävs körfälten ihop till ett körfält och vägen fortsätter sedan med ett körfält i östgående riktning liksom i befintlig situation. Den totala vägbredden ökar på sträckan från cirka 13 meter till cirka 16,5 meter. Detta innebär att slänt, diken, reflexstolpar och trafikskyltar behöver flyttas cirka tre meter söderut längs sträckan. Det innebär också att en befintlig bro över gång- och cykelbana behöver breddas. För att öka trafiksäkerheten vid trafikplats Skurup föreslås att påfarten i östgående riktning får en något flackare radie. Accelerationsfältet från samma påfart föreslås breddas från cirka 3 meter till 3,5 meter. För att hindra fordon att komma ut för tidigt i körbanan föreslås spärrområde vid påfarten. Den totala bredden på vägen breddas från cirka 20 meter till cirka 21 meter. I västgående riktning föreslås inga förändringar och befintlig bro väster om trafikplats Skurup behålls. Gällande trafikplats Sandåkra byggs påfarterna till E65, i både västgående och östgående färdriktning, fullständiga med stora flacka radier samt cirka 180 meter långa accelerationsfält. Detta för att ge bättre förutsättningar för fordon att komma upp i rätt hastighet och på ett trafiksäkert sätt kunna väva in i trafiken på E65. Ombyggnad med accelerationsfält innebär vägbreddning, vilken i sin tur innebär att de två befintliga broarna över väg 102 samt gång och cykelvägen öster om trafikplatsen behöver breddas. Avfarterna från E65, både från västgående och östgående färdriktning föreslås få cirka 150 meter långa avfartskörfält som övergår i svängar med större flackare radier. Detta för att ge bättre förutsättningar för fordon att komma ner i hastighet. I höjd med avfarten i trafikplats Sandåkra vävs körfälten ihop från två till ett körfält i östgående riktning.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	1,75 km
Vägstandard	Vanlig mötesfri väg, 2+2 väg, 18,5 m, 100 km/h
Vägtrafik	14 115 f/d, varav 6,5% lastbilar (2022)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad tillgänglighet och framkomlighet, förbättrad trafiksäkerhet.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-06-05	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	144	43	144	43

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	125

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Större korsningar och breddning av väg ökar kostnaden för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes 2024. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2023.

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	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: SEB utan samhällsekonomisk kalkyl.

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	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Inga beroenden till andra åtgärder.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	ArbetsPM
2a	GKI
3	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 9c590298-b9b4-43a7-a980-184ba651fd9a

Objektnummer: VSOR2607, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Brümmer Lars, PLsörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLsörv

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