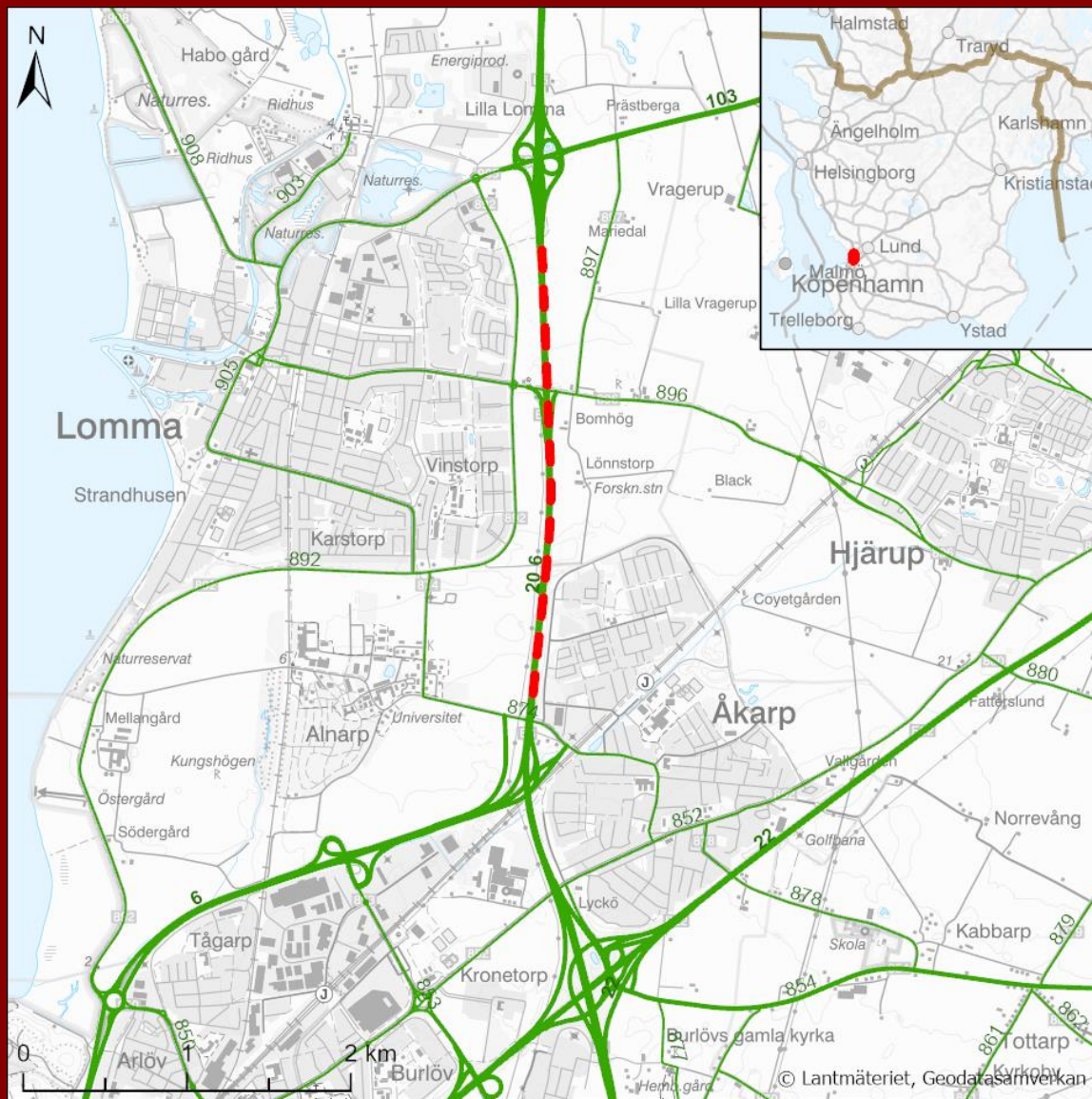


Samlad effektbedömning

E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält,
VSY2202



Objektnummer: VSY2202, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



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. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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 Skåne län och berör Lomma kommun.

Nuläge och brister

E6 är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig nationell pulsåder. Den är även viktig för regional arbetspendling och sträckan mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma är den mest belastade motorvägssträckan i Skåne. Omfattande nationell och internationell godstrafik samsas med lokal och regional pendlingstrafik samt nyttotrafik.

Beskrivning av åtgärden

Ett extra körfält i vardera riktningen på befintlig motorväg mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att minska risken för störningar genom att öka kapaciteten och framkomligheten.

Investeringskostnad

Kostnaden är 466 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	782 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,96
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Regional arbetspendling med bil bedöms gynnas mest.

Funktionsmål och hänsynsmål

Största nytta är minskad restid och restidsosäkerhet.

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: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie för E6 genom Skåne slutfördes 2018. Objektet är inte namngivet i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad	Fordonskostnader minskar till följd av minskade köer		Förbättring
Restid personbil	Ökad kapacitet minskar restiden.	-140 kftim/år	1020
Restidsosäkerhet och förseningar	Ökad kapacitet minskar risken för förseningar.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Ökad kapacitet minskar risken för förseningar.		Förbättring
Godstidskostnad	Ökad kapacitet minskar transporttiden.	-29 kftim/år	9,0
Restid lastbil	Ökad kapacitet minskar restiden.	-29 kftim/år	232

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Trafiksäkerhet	Minskade köer bedöms minska risken för upphinnandeolyckor och körfältsbyten med små marginaler. Additionskörfält minskar dessutom behovet av körfältsbyten.		Förbättring

Hälsa

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

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)	
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-ekvivalenter

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

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

* 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	3351	21
Reinvestering per år	63	0,43
Drift och underhåll per år	6,4	0,09

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*
Ökad kapacitet minskar restiden.	1020 mnkr	> 2,56
Ökad kapacitet minskar risken för förseningar och reskostnader minskar.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet minskar restiden.	241 mnkr	> 0,60
Ökad kapacitet minskar risken för förseningar.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Minskade köer bedöms minska risken för upphinnandeolyckor och körfältsbyten med små marginaler. Additionskörfält minskar dessutom behovet av körfältsbyten.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö:		0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Koldioxidutsläpp väntas minska i och med minskade köer, detta hanteras via bränslepriset och ingår i fordonskostnader. Värde av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

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.	-80 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	1182 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	3,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	399 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	399 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	782 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,96
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen, och övervägande positiva ej beräknade effekter, indikerar tydlig lönsamhet. Känslighetsanalysen med mindre trafik (dagens trafiknivå) har dock negativ NNK och visar på osäkerheten i analysen. Att trafiken inte skulle öka alls i framtiden framstår dock som mindre sannolikt.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Analysen av trängselsituationer är känsliga för antaganden om framtida trafiktillväxt vilket bidrar till osäkerhet i nyttan vilket även känslighetsanalys med lägre trafik visar. Känslighetsanalys med 20 % mer trafik har inte gjorts då redan huvudanalysen ligger på gränsen för vad som kan analyseras i simuleringen på ett realistiskt sätt. Känslighetsanalysen med 20 % lägre trafik har gjorts med trafik för basåret (2019) vilket innebär cirka 15 % mindre trafik än huvudanalysen. Effekt på luftföroreningar, koldioxid och trafiksäkerhet har inte beräknats så känslighetsanalyser för annan värdering av dessa har inte gjorts.

Ej beräknade effekter:

Värdet av minskad risk för förseningar bedöms som betydande och antas överstiga ökade drift- och underhållskostnader.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Regional arbetspendling med bil bedöms gynnas mest.

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

Ökad kapacitet ökar tillgängligheten med bil.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ökad kapacitet ökar tillgängligheten för transporter på väg.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen påverkan

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

Ingen påverkan

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.

Minskade köer bedöms minska risken för upphinnandeolyckor och körfältsbyten med små marginaler. Additionskörfält minskar dessutom behovet avkörfältsbyten.

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

Mindre köer kan minska koldioxidutsläppen men i byggskedet medför nya 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

Bedöms inte påverkas

Buller och vibrationer

Utflyttning av trafik närmare bebyggelse och högre hastigheter kan öka bullret men effekten bedöms vara marginell.

Landskap

Även om åtgärden kan kräva att ytterligare mark tas i anspråk är skillnaden mot nuläget marginell.

Vatten

Bedöms inte påverkas

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Största nytta är minskad restid och restidsosäkerhet.

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: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>3,16
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Objektnummer: VSY2202, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält
Objekt-id	VSY2202
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Lomma
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

E6 är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig nationell pulsåder. Den är även viktig för regional arbetspendling och sträckan mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma är den mest belastade motorvägssträckan i Skåne. Omfattande nationell och internationell godstrafik samsas med lokal och regional pendlingstrafik samt nyttotrafik.

Sträckan närmar sig sitt kapacitetstak. Analyser visar på stora störningar och låga hastigheter under relativt lång tid vid rusningstrafik, samt en hög frekvens av incidenter som skapar ytterligare störningar och stopp i trafiken.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	3 km
Vägstandard	Motorväg 2+2 kf, 27 - 28,5 m, 110 km/h
Vägtrafik	51 000 f/d varav 11 % lastbilar (2022)

Beskrivning av åtgärden

Ett extra körfält i vardera riktningen på befintlig motorväg mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma.

Eventuellt kommer skyltad hastighet sänkas till 100 km/h vilket skulle ge ytterligare något högre kapacitet. Det är dock inte en följd av denna åtgärd så här förutsätts att 110 km/h behålls.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	3 km
Vägstandard	Motorväg 3+3 körfält, 34,5 m, 110 km/h
Vägtrafik	51 000 f/d varav 11 % lastbilar (2022)

Syfte och viktigaste effekt

Att minska risken för störningar genom att öka kapaciteten och framkomligheten.

Ett extra körfält i vardera riktningen skulle markant minska belastningen och störningskänsligheten på E6 och frigöra kapacitet för den genomgående trafiken. Betydande vinster finns även för trafikanter vid av- och påfart. De extra körfälten ger ett större vävnings- respektive avvecklingsfönster än konventionella avfarter/påfarter. Trafikmängderna kommer efter åtgärd vara fortsatt höga och sannolikt kommer medelhastigheten på sträckan under peaktid fortsatt ligga under skyltad hastighetsgräns, men störningskänsligheten kommer att minska jämfört med dagens situation.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-24	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	466	140	466	140

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	399

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Fler körfält ökar ytan som skall underhållas.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie för E6 genom Skåne slutfördes 2018. Objektet är inte namngivet i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos godstrafik	ja
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Restidsnyttor Mikro- mesomodeller: 2024:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-02

Namn	Tillväxttal
Lastbil period 2019-2045	1,2
Personbil period 2019-2045	1,2

Kommentar: Med trafikutveckling enligt basprognos blir påfarterna (utan åtgärd) kraftig överbelastade 2045. Sannolikt skulle då trafikanter göra andra val av färdssätt, ruttval och/eller avresetid som är svåra att effektberäkna. I analysen för den samhällsekonomiska kalkylen har därför en lägre trafikökning mellan 2019 och 2045 på 15 % för personbilar och 25 % för lastbilar tillämpats.

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
399 mnkr	0 mnkr	1182 mnkr	782 mnkr	1,96

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	559	0	1150	591	1,06
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	399				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	399	0	265	-134	-0,34
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	399	0	1046	647	1,62
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	399	0	1182	782	1,96
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	399	0	1182	782	1,96
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	399	0	1182	782	1,96
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	399	0	1182	782	1,96
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	399	0	1182	782	1,96

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:

Objektnummer: VSY2202, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Beräkning restidsnytta huvudanalys
1b	Beräkning restidsnytta känslighetsanalys mindre trafik
1c	Beräkning restidsnytta känslighetsanalys enhetligt tidsvärde
2	Vissimmodell
3a	Arbets-PM simulering
3b	Dokumentation simulering
3c	Trafikberäkning
3d	Underlag hastighetsspridning
3e	Resultat simulering
4	Kostnadskalkyl
5	Klimatkalkyl
Referens 1	Tidigare SEB, Systemid: 7f0d4a42-d03b-46e1-b9b4-aba45b89e436

SEB Id för denna SEB: 131df448-4a78-4c72-ac54-61084d790c03

Objektnummer: VSY2202, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



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