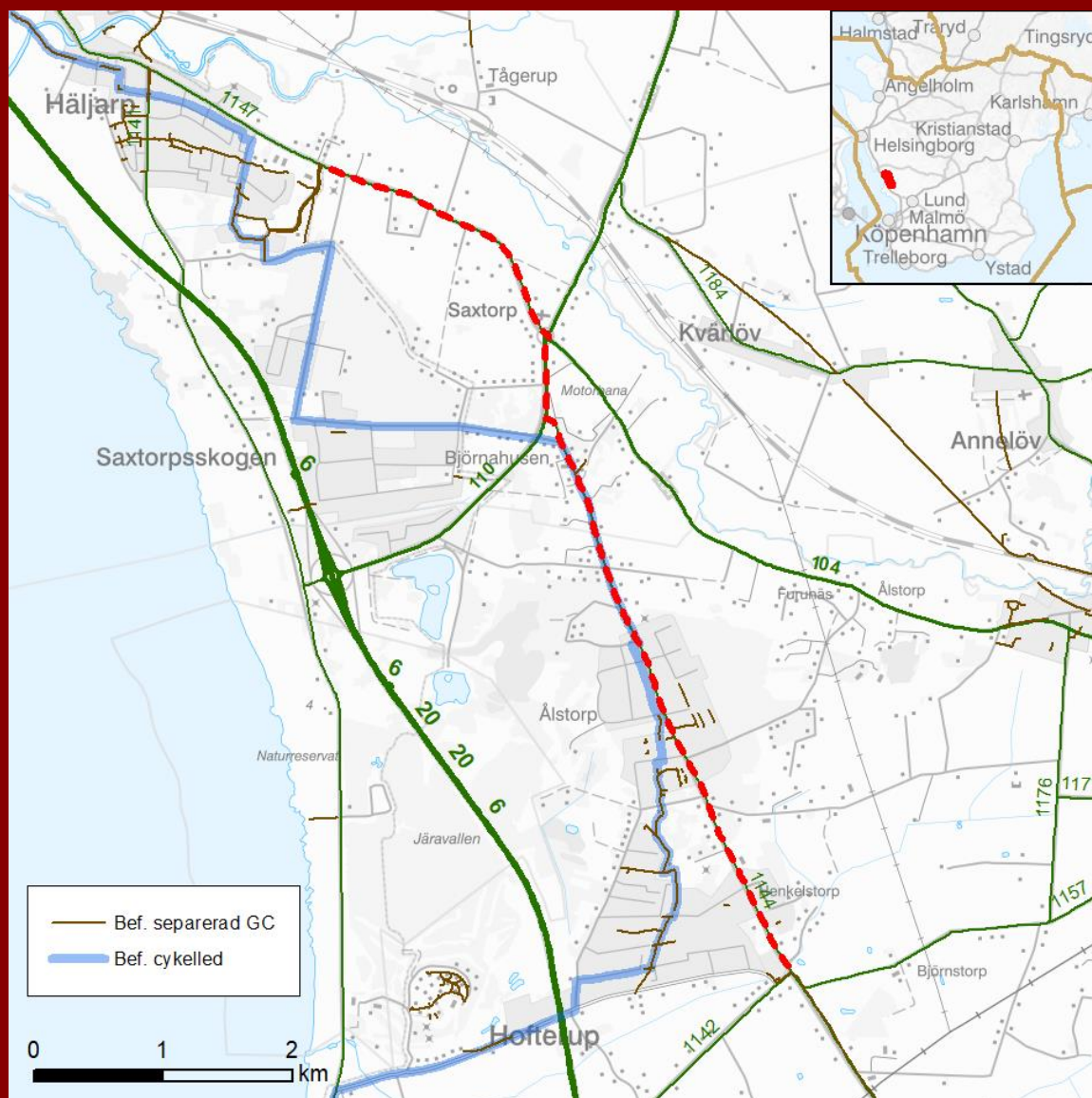


Samlad effektbedömning

Lv 1144 Hofterup - Häljarp, GC-väg, VSY2273



Objektnummer: VSY2273, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsyå, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsyå

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 Kävlinge och Landskrona kommun kommun.

Nuläge och brister

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hofterup och Häljarp. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi, och bristen har identifierats och prioriterats i den regionala cykelvägsplanen. Genom tätorterna Hofterup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144. Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden.

Beskrivning av åtgärden

Separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Hofterup och Häljarp. Trafiksäkra gång- och cykelpassager. Anpassning av busshållplatser.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan. Åtgärda den utpekade funktionella bristen och möjliggöra cykling på det regionala stråket Landskrona – Kävlinge.

Investeringskostnad

Kostnaden är 147 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

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

Funktionsmål och hänsynsmål

Målkonflikter förekommer mellan ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister samt svagt försämrad framkomlighet för motorfordon. Ny gång- och cykelväg ökar trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Samtidigt innebär byggande av mer infrastruktur ökade koldioxidutsläpp samt ökat intrång i landskapet.

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

Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden. Åtgärden finns med i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden ökar komfort och trygghet för cykeltrafikanter utmed sträckan vid övergång från blandtrafik till separerad gång- och cykelväg. Hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i tätorterna Hosterup och Ålstorp, i samband med exempelvis skolvägar och busshållplatser ökar även resekomforten och tryggheten.	Förbättring
Restid	Försumbar effekt på restiden för gång- och cykeltrafikanter då sträckans längd är densamma som idag.	Försumbart

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	Åtgärden kan ha en negativ påverkan på restiden för tunga transporter på grund av hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i tätorterna Hosterup och Ålstorp. En positiv effekt är att cyklister kommer bort från vägen. Båda dessa effekter anses små och bedöms som försumbara.	Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Positiv effekt för gång- och cykeltrafikanter då åtgärden innebär flytt från blandtrafik till separerad gång- och cykelväg. Även positiva effekter från hastighetssäkrade passager. Försumbar effekt för motorfordonstrafiken.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Ny gång- och cykelbana bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp åtgärden ej bedöms påverka färdmedelsfördelning i någon större utsträckning.	Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden bedöms till viss del bidra till att fler går och cyklar vilket har en positiv effekt på ökad fysisk aktivitet. Effekten anses vara försumbar i förhållande till investeringskostnaden.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Flertalet forn- och kulturlämningar längs med sträckan (enligt Fornsök) som kan påverkas negativt.	Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Mark tas i anspråk en kort sträcka (<0,5km) förbi naturreservatet Saxtorpsskogen vilket har negativ effekt på ekosystemtjänster.	Försämring

Objektnummer: VSY2273, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsyå, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	Den tillkommande gång- och cykelvägen bedöms dock inte öka barriäreffekten för växt- och djurlivet	

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. 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-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	314	3,0
Reinvestering per år	3,7	0,06
Drift och underhåll per år	1,7	0,02

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 och trygghet för cyklister på sträckan.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Negativ påverkan på restiden för tunga transporter på grund av hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i tätorterna Hofterup och Ålstorp. En positiv effekt är att cyklister kommer bort från vägen. Båda dessa effekter anses små och bedöms som försumbara.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden bedöms ha en viss positiv effekt på ökad fysisk aktivitet i transportsystemet då en sammanhängande gång- och cykelväg skapas mellan orterna skapas.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns stor risk för konflikt med forn och kulturlämningar samt med växt- och djurlivet i naturreservatet Saxtorpsskogen.	<
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.	127 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	127 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Osäkert hur många som påverkas av åtgärden samt i vilken omfattning åtgärden bidrar till en ökning av antalet cyklister och fotgängare. För de som redan går och cyklar bedöms åtgärden som positiv genom ökad trafiksäkerhet samt förbättrad komfort och trygghet. Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns stor risk för konflikt med forn och kulturlämningar i området.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

De positiva effekterna av ökad trafiksäkerhet, ökad komfort och trygghet och ökad fysisk aktivitet i transportnätet bedöms som större än de negativa effekterna av ökade drift- och underhållskostnader samt påverkan på natur- och kulturmiljö.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hofterup och Häljarp. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi.

3 Fördelningsanalys

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

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

Ny friliggande gång- och cykelbana bedöms påverka tillförlitlighet för gång- och cykeltrafiken positivt.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Framkomligheten för godstransporter anses ha försumbar påverkan.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ny gång- och cykelväg bedöms öka tillgängligheten för funktionshindrade då gångvägarna till busshållplatser på sträckan förbättras och passager hastighetssäkras.

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

Åtgärden innebär ökad möjligheter för barn och unga att på ett säkert sätt färdas längs sträckan på egen hand.

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.

En separerad gång- och cykelväg samt hastighetssäkrade passager innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar.

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

Åtgärden bedöms ha försumbara effekter av minskade CO₂-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

Försumbar effekt på utsläpp

Buller och vibrationer

Påverkas ej

Landskap

Påverkas ej

Vatten

Påverkas ej

Material och kemiska produkter

Påverkas ej

Förorenade områden och masshantering

Påverkas ej

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Målkonflikter förekommer mellan ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister samt svagt försämrad framkomlighet för motorfordon. Ny gång- och cykelväg ökar trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Samtidigt innebär byggande av mer infrastruktur ökade koldioxidutsläpp samt ökat intrång i landskapet.

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: VSY2273, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsyå, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 1144 Hoftorup - Häljarp, GC-väg
Objekt-id	VSY2273
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Kävlinge och Landskrona kommun
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hoftorup och Häljarp. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi, och bristen har identifierats och prioriterats i den regionala cykelvägsplanen. Genom tätorterna Hoftorup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144. Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Gångväg saknas
Gångvägsstandard	Ej relevant
Gångtrafik	Okänt.
Cykelvägslängd	7,7
Cykelvägsstandard	Blandtrafik
Cykeltrafik	Okänt

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Väglängd	7,7
Vägstandard	Vanlig väg, 6,5 – 13 meter, 50 - 90 km/h
Vägtrafik	5 400 f/d varav 11 % lastbilar (2017)

Beskrivning av åtgärden

Separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Hofterup och Häljarp. Trafiksäkra gång- och cykelpassager. Anpassning av busshållplatser.

Totalt anläggs 7,7km gång- och cykelväg (Häljarp 2,3km, Saxtorp 600m samt i Hofterup 4,8km) samt 3km extra belysning.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	7,7
Gångvägsstandard	Friliggande gång- och cykelväg
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	7,7
Cykelvägsstandard	Friliggande gång- och cykelväg
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	7,7
Vägstandard	Vanlig väg, 6,5 – 13 meter, 50 - 90 km/h
Vägtrafik	5 400 f/d varav 11 % lastbilar (2017)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan. Åtgärda den utpekade funktionella bristen och möjliggöra cykling på det regionala stråket Landskrona – Kävlinge.

Del av den nationella cykelleden Sydkustleden.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-03	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	147	44	147	44

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	127

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden. Åtgärden finns med i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

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	0
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	0
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen kalkyl har gjorts.

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: I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hofterup och Häljarp. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
------------	------------------

- | | |
|---|--------------|
| 1 | Klimatkalkyl |
| 2 | GKI |
| 3 | Arbets-PM |

- 4 Riksantikvarieämbetet (2024). Karttjänst: Fornsök (NVDB). [<https://app.raa.se/open/fornsok/>]
- 5 Länsstyrelserna (2024). Karttjänst: Reservatkartan.
[<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/naturreservat/landskrona/saxtorpsskogen.html?sv.target=12.382c024b1800285d5863a89a&sv.12.382c024b1800285d5863a89a.route=/&searchString=&counties=&municipalities=&reserveTypes=&natureTypes=&accessibility=&facilities=&sort=none>]

SEB Id: 80c2de0f-bddf-4253-8c22-d111e0743d1c

Objektnummer: VSY2273, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, PLsyå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, PLsyå
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