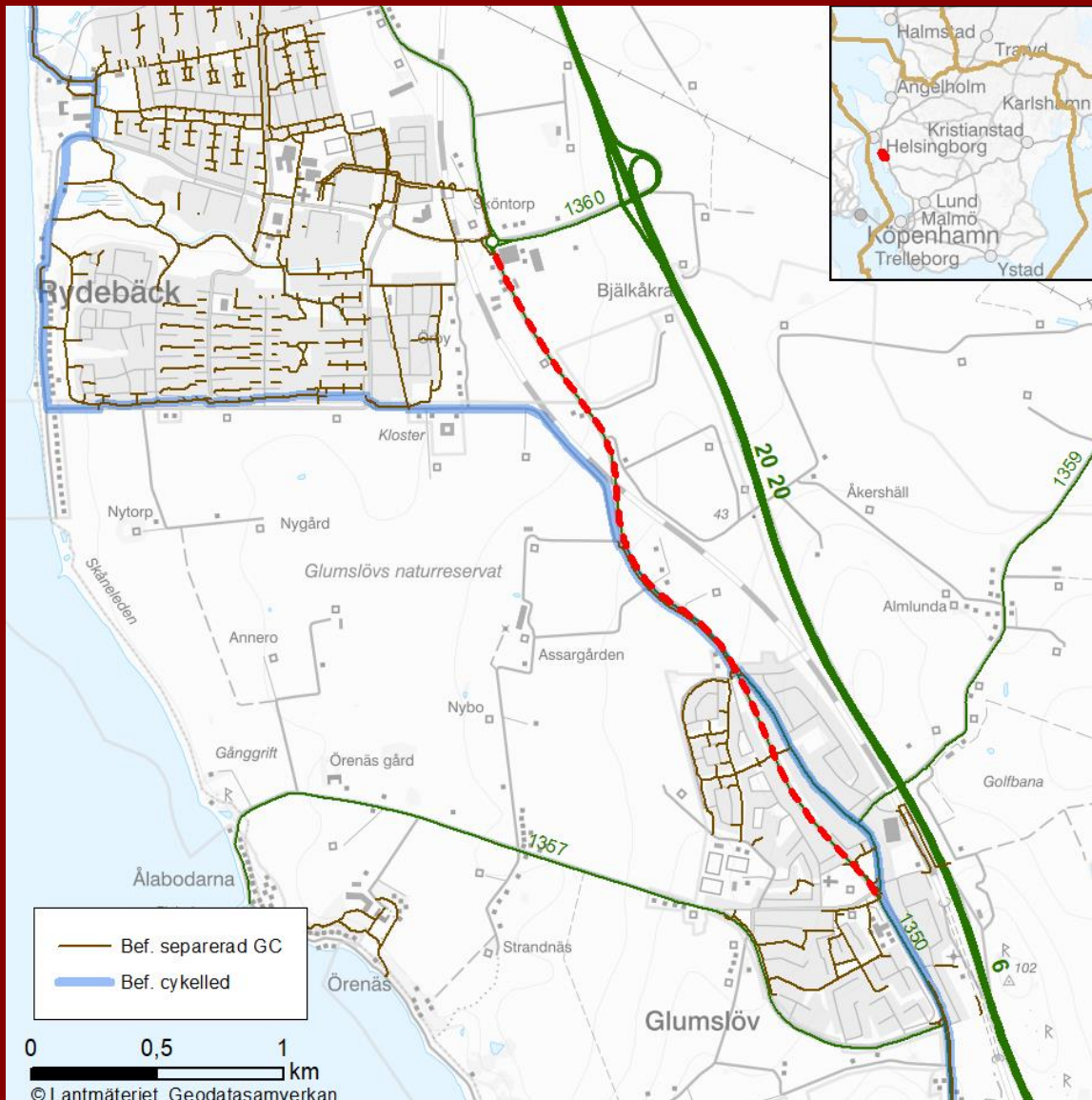


Samlad effektbedömning

Lv 1350 Glumslöv – Rydebäck, GC-väg, VSY2276



Objektnummer: VSY2276, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, PLSöri, 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, PLSöri

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 Landskrona kommun.

Nuläge och brister

Det finns cykelkoppling mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg, men kopplingen är bristfällig då den har låg standard, saknar prioritering och inte går genaste vägen. Sträckan utgör en del av den nationella cykelleden Sydkustleden mellan Simrishamn och Helsingborg samt är utpekad som en prioriterad regional cykelpendlingsväg.

Beskrivning av åtgärden

Friliggande GC-väg med hög standard hela sträckan mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg (3,0 km).

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan (väg 1350) Glumslöv - Helsingborg. Ökad cykling i stråket, framförallt arbetspendling genom cykel.

Investeringskostnad

Kostnaden är 84 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

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

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bedöms påverka trafiksäkerheten positivt samtidigt som det finns risk att biologisk mångfald samt forn- och kulturlämningar påverkas negativt.

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

Åtgärden är en del av den nationella turistcykelleden Sydkustleden. Åtgärden finns med i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 samt i Supercykelstråk i Skåne – ett koncept (Region Skåne, 2019).

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 friliggande gång- och cykelväg. Även belysning av gång- och cykelvägen påverkar positivt.	Förbättring
Restid	Försumbar effekt på restiden för gång- och cykeltrafikanter då sträckans längd är densamma som idag. Ökad effekt kan fås när en fortsättning av gång- och cykelvägen utmed kommunal del av väg 1350 mellan Rydebäck och Helsingborg byggs. Försumbara effekter av åtgärden för turism- och rekreationscyklism om cykelleden ändrar sträckning, från väg 1359/Fortunavägen till väg 1350, i samband med ny gång- och cykelväg utmed väg 1350. För biltrafikanter kan restiden påverkas negativt då gång- och cykelvägen ska vara prioriterad i korsningar och passager ska vara hastighetssäkrade där det är möjligt. Detta bedöms dock ha en försumbar effekt på biltrafikens restid.	Försumbart

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	Godstrafikens framkomlighet kan påverkas då gång- och cykelvägen ska vara prioriterad i korsningar och då passager ska vara hastighetssäkrade där det är möjligt. Detta bedöms dock i låg grad ske över väg 1350 och effekten bedöms som försumbar.	Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

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

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Åtgärden minskar utsläpp från trafiken på grund av viss överflyttning från motortrafik till cykel.	Försumbart
Övrig effekt	Fysisk aktivitet: Åtgärden bedöms bidra till att fler går och cyklar	Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Flertalet forn- och kulturlämningar längs med sträckan (enligt Fornsök) som kan påverkas negativt.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Den befintliga vägen (och planerade gång- och cykelvägen) går delvis genom Glumslövs naturvårdsområde. Åtgärden tar mark i anspråk från naturvårdsområdet och bedöms därför påverka	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	naturvårdsområdet negativt. Artrik väggkant har ej identifierats utmed sträckan enligt nationell vägdatabas (NVDB). Dock har artrik väggkant (värdeklass 3 - påtagligt naturvärde) identifierats vid cirkulationsplatsen mellan väg 1350 och väg 1360. Effekten avseende artrik väggkant bedöms dock vara försumbar. Tillkommande gång- och cykelväg utmed befintlig väg bedöms ej öka barriäreffekten för växt- och djurlivet.	
Övrig effekt	Åtgärden bedöms ej påverka landskapsbilden i större utsträckning då tillkommande gång- och cykelväg anläggs utmed befintlig väg.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Försumbar minskning av trafikens utsläpp av CO2 (till följd av att fler går och cyklar).	Försumbart

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	192	2,0
Reinvestering per år	1,8	0,03
Drift och underhåll per år	0,60	0,0087

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
Framkomligheten kan påverkas då gång- och cykelvägen ska vara prioriterad i korsningar.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
-	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
En separerad gång- och cykelväg samt säkra gångpassager innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Ökad fysisk aktivitet i transportsystemet (fler gående och cyklister) och minskade utsläpp från trafiken på grund av viss överflyttning från motortrafik till cykel. Sammantaget bedöms effekten som positiv.	>
Natur- och Kulturmiljö: Kan påverka Glumslövs naturvårdsområde samt forn- och kulturhistoriska lämningar negativt. Eftersom nya vägen går parallellt längs befintlig väg bedöms effekterna som försumbara.	≈ 0
Klimat (övrigt): Ny gång- och cykelväg bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO2 då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten.	≈ 0
Övriga effekter	Beräkning
-	≈ 0
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.	74 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	74 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Osäkert hur många som påverkas av åtgärden samt i vilken omfattning överflyttning till cykel sker. För de som redan går och cyklar bedöms åtgärden som positiv genom ökad trafiksäkerhet samt förbättrad komfort och trygghet.

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.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Ingen kalkyl har gjorts

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framförallt den lokala 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

Godstrafikens framkomlighet kan påverkas då gång- och cykelvägen ska vara prioriterad i korsningar och då passager ska vara hastighetssäkrade där det är möjligt. Detta bedöms i låg grad ske över väg 1350.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ny gång- och cykelväg kan öka tillgängligheten för funktionshindrade då gångväg till busshållplats på sträckan förbättras. Dock innebär åtgärden endast förbättring för en busshållplats som bedöms ha ett begränsat resande och effekten bedöms därför som inget bidrag.

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 säkra gångpassager innebär en positiv trafikväserketseffekt 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 (till följd av att fler går och cyklar).

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 minskar utsläpp från trafiken på grund av viss överflyttning från motortrafik till cykel.

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

Åtgärden bedöms påverka trafiksäkerheten positivt samtidigt som det finns risk att biologisk mångfald samt forn- och kulturlämningar påverkas negativt.

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: VSY2276, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsöri, 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 1350 Glumslöv – Rydebäck, GC-väg
Objekt-id	VSY2276
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Landskrona
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Det finns cykelkoppling mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg, men kopplingen är bristfällig då den har låg standard, saknar prioritering och inte går genaste vägen. Sträckan utgör en del av den nationella cykelleden Sydkustleden mellan Simrishamn och Helsingborg samt är utpekad som en prioriterad regional cykelpendlingsväg.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	3,0
Gångvägsstandard	Blandtrafik parallellvägar/friliggande gång- och cykelväg
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	3,0
Cykelvägsstandard	Blandtrafik parallellvägar/friliggande gång- och cykelväg

Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	3,0
Vägstandard	Vanlig väg, 9 meter, 40-70 km/h
Vägtrafik	4000 f/d varav 5 % lastbilar (2020)

Beskrivning av åtgärden

Friliggande GC-väg med hög standard hela sträckan mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg (3,0 km).

För att uppnå en säker och tillgänglig cykelförbindelse för arbetspendling med cykel ska cykelstråket utformas med utgångspunkt i Region Skånes framtagna kvalitetsaspekter med tillhörande funktionskrav för supercykelvägar.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	3,0
Gångvägsstandard	Friliggande gång- och cykelväg, 4 m, belyst
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	3,0
Cykelvägsstandard	Friliggande gång- och cykelväg, 4 m, belyst
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	3,0
Vägstandard	Vanlig väg, 9 meter, 40-70 km/h
Vägtrafik	4000 f/d varav 5 % lastbilar (2020)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan (väg 1350) Glumslöv - Helsingborg. Ökad cykling i stråket, framförallt arbetspendling genom cykel.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-16	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	84	25	84	25

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	74

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ny separerad gång- och cykelväg kommer medföra ökande drift- och underhållskostnader	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är en del av den nationella turistcykelleden Sydkustleden. Åtgärden finns med i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 samt i Supercykelstråk i Skåne – ett koncept (Region Skåne, 2019).

Maximal nytta för åtgärden inträffar först när Helsingborgs stad byggt cykelväg utmed kommunal del av väg 1350 mellan Rydebäck och Helsingborg.

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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
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: Ingen kalkyl har gjorts

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

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

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1 | Grov kostnadskalkyl |
| 2 | Arbets-PM ej beräknade effekter |
| 3 | Klimatkalkyl |

- | | |
|------------|---|
| Referens 1 | Trafikverket (2021). Karttjänst: Nationell vägdatabas (NVDB).
[https://nvdb2012.trafikverket.se/] |
| Referens 2 | Riksantikvarieämbetet (2021). Karttjänst: Fornsök. [https://app.raa.se/open/fornsok] |
| Referens 3 | Naturvårdsverket (2021). Karttjänst: Skyddad natur.
[https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/] |
| Referens 4 | Länsstyrelserna (2021). Karttjänst: EBH-kartan. [https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c] |

SEB Id: e7f27350-7a6f-46e7-be8b-697f582fac0a

Objektnummer: VSY2276, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, PLsöri, 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, PLsöri
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