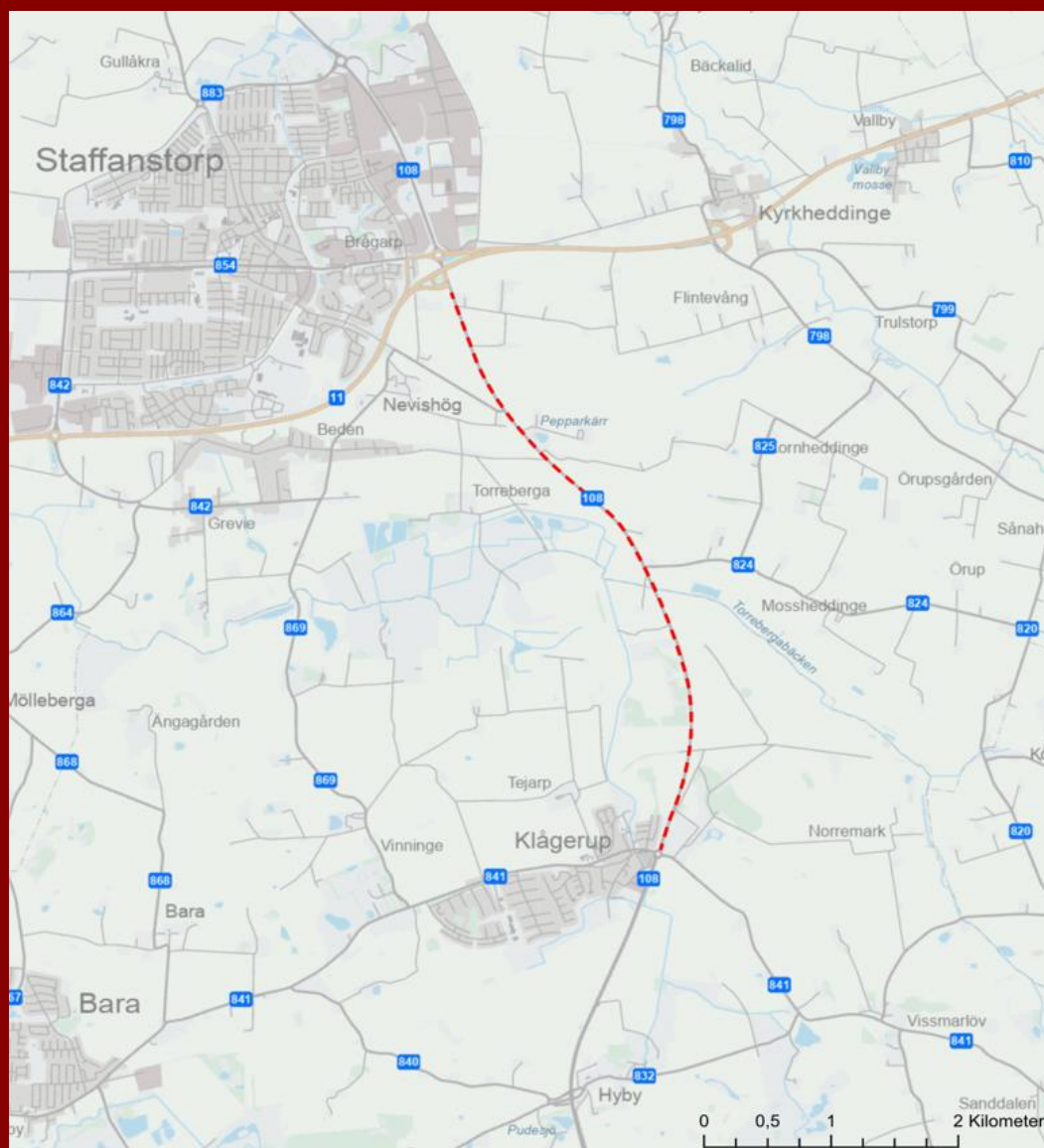


Samlad effektbedömning

Lv 108 Klågerup - Staffanstorp, VSY605a



Objektnummer: VSY605a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

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.

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 Staffanstorp och Svedala kommun.

Nuläge och brister

Väg 108 är en nord-sydlig förbindelse genom Skåne. Sträckan mellan Lund och Trelleborg utgör en viktig länk framförallt för den regionala och lokala trafiken. Vägen är viktig för bland annat Trelleborgs hamn och Sturups flygplats. Framkomlighet är en brist på sträckan. Dålig sikt, delvis kuperad terräng och många jordbruksfordon som nyttjar sträckan begränsar hastigheten och möjligheterna att köra om. Trafiksäkerheten är låg då det saknas mitträcke och finns många korsningar och utfarter.

Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om i befintlig sträckning till mötesfri landsväg. Hastigheten höjs från 80 till 100 km/h på en 5,3 km lång sträcka. Översyn av korsningar och anslutningar görs. Parallellvägar och bulleråtgärder samt viltstängsel och faunaport ingår också i åtgärden.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 229 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	408 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,81
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Vägfarten lokalt och regionalt gynnas av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet samtidig som emissioner och energianvändning ökar. Målkonflikt uppstår mellan trafiksäkerhet och framkomlighet å ena sidan och påverkan på klimat å andra sidan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Åtgärden är inte namngiven i gällande Regional transportinfrastrukturplan för Skåne.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	1,3 mnkr/år	-30
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid	-54 kftim/år	413

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	-0,04 mnkr/år	0,87
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt en högre reskostnad även för lastbil i form av högre bränslekostnader.	0,05 mnkr/år	-1,5
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid även för lastbil.	-1,8 kftim/år	15

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,33 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,03 D/år	
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-8,4 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-1,6 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,08 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		278

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0 ton/år	0,04
Kväveoxider	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0,02 ton/år	0,06
Slitagepartiklar	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0,61 ton/år	3,9

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Negativa effekter mildras av att faunapassage anläggs		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar 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)	2,220446049250313E-16
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

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)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,30

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,04
---	-------

* 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	3243	23
Reinvestering per år	38	0,41
Drift och underhåll per år	7,5	0,11

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*
Restidvinster till följd av höjd hastighetsgräns	384 mnkr	1,70

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidvinster till följd av höjd hastighetsgräns	14 mnkr	0,06

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet med mittseparering och viltstängsel.	278 mnkr	1,23

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp av partiklar och kväveoxider	4,0 mnkr	0,02
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Barriäreffekt till följd av viltstängsel och mitträcke, Barriäreffekterna ökar trots faunapassage.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna 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 skattekrone.	-45 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	634 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,8

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	196 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	30 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	226 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	408 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,81
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK är med god marginal större än 0,1 i samtliga känslighetsanalyser. De ej beräknade effekterna bedöms totalt sett som försumbara.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

NNK baseras på grov kostnadsindikation (GKI). Barriäreffekter till följd av mitträcke och viltstängsel fångas inte i kalkylen. I stora drag bedöms kalkylen dock fånga effekterna på ett bra sätt.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms understiga 10 procent av åtgärdens utgifter och bedöms därför ha en försumbar effekt på åtgärdens lönsamhet och nettonuvärdeskvot (NNK)

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken lokalt och regionalt gynnas av åtgärden.

Inga fördjupade analyser har 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

Högre hastigheter ger förbättrade restider och mitträcke minskar risken för allvarliga olyckor. Högre hastigheter ökar dock resekostnaderna. Bättre framkomlighet med bil minskar sannolikheten att välja kollektivtrafik, gång eller cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre framkomlighet och högre hastighet ger mer robusta godstransporter. Minskad risk för olyckor men mitträcke kan dock öka risken för störningar vid incidenter. Minskad restid både för tung och lätt yrkestrafik.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga sådana åtgärder genomförs.

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

Inga sådana åtgärder genomförs.

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.

Mötesseparering och viltstängsel ger förbättrad trafiksäkerhet och färre olyckor.

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

Åtgärden påverkar inte trafikarbetet. Åtgärden leder till ökade utsläpp på grund av höjd hastighet.

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

Högre hastighet ökar utsläppen.

Buller och vibrationer

Högre hastigheter ökar bullernivåerna. Boende bedöms inte påverkas då vissa bullerskyddsåtgärder ingår.

Landskap

Breddning och viltstängsel ökar intrånget i landskapet. Viltstängsel ökar barriäreffekten för djur, samtidigt som faunapassage minskar försämringen.

Vatten

Inga vattenskyddsområden påverkas av åtgärden

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet samtidig som emissioner och energianvändning ökar. Målkonflikt uppstår mellan trafiksäkerhet och framkomlighet å ena sidan och påverkan på klimat å andra sidan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,76043
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	1,24715
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00903

Objektnummer: VSY605a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 108 Klågerup - Staffanstorp
Objekt-id	VSY605a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Staffanstorp och Svedala
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 108 är en nord-sydlig förbindelse genom Skåne. Sträckan mellan Lund och Trelleborg utgör en viktig länk framförallt för den regionala och lokala trafiken. Vägen är viktig för bland annat Trelleborgs hamn och Sturups flygplats. Framkomlighet är en brist på sträckan. Dålig sikt, delvis kuperad terräng och många jordbruksfordon som nyttjar sträckan begränsar hastigheten och möjligheterna att köra om. Trafiksäkerheten är låg då det saknas mitträcke och finns många korsningar och utfarter.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	5,3 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7,5–9 m, 80 km/h
Vägtrafik	8200 f/d varav 9 % lastbilar (2021)

Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om i befintlig sträckning till mötesfri landsväg. Hastigheten höjs från 80 till 100 km/h på en 5,3 km lång sträcka. Översyn av korsningar och anslutningar görs. Parallellvägar och bulleråtgärder samt viltstängsel och faunaport ingår också i åtgärden.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	5,3 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 10–14 m, 100 km/h
Vägtrafik	8200 f/d varav 9 % lastbilar (2021)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-09	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	229	69	229	69

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	196

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, mitträcke, viltstängsel ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-30

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är inte namngiven i gällande Regional transportinfrastrukturplan för Skåne.

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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-08-16

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6

Kommentar:

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
196 mnkr	30 mnkr	634 mnkr	408 mnkr	1,81

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	274	30	619	314	1,03
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	196	33	698	470	2,06
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	196	28	569	346	1,55
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	196	30	579	354	1,56
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	196	30	704	478	2,11
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	196	30	565	339	1,50
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	196	30	634	408	1,80
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	196	30	636	410	1,82
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	196	30	632	406	1,80

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: VSY605a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	ArbetsPM
1b	j-son
2a	GKI
2b	Indexomräkning av investeringskostnad
3	Klimatkalkyl

SEB Id: cdae460b-f439-4dd8-9d89-3d74b3814d18

Objektnummer: VSY605a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
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