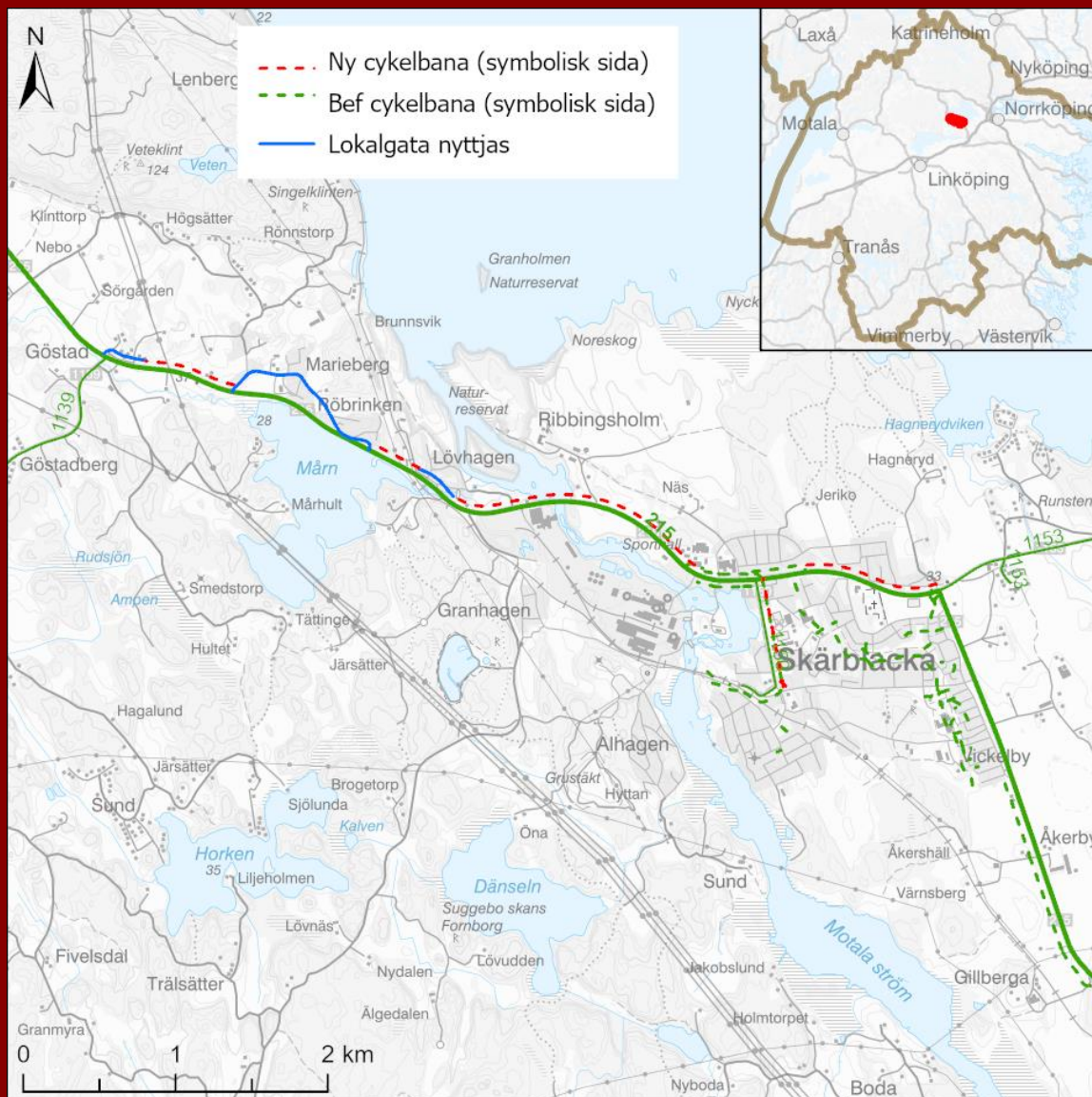


Samlad effektbedömning

Lv 215 Skärblackska, GC-väg, VO2272



Objektnummer: VO2272, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri

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 Östergötland län och berör Norrköping kommun.

Nuläge och brister

Skärblacka är ett medelstort samhälle i Norrköpings kommun beläget längs lv 215. Vägen saknar längs längre sträckor separerad gång- och cykelväg. Även längs lv 1150 (Stationsvägen) saknas tillfredsställande cykelbana. På vissa delar finns smalare gångbana som inte är avsedd för cykling.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar cirka 5 km ny gång- och cykelväg uppdelat på fem olika sträckor i Skärblacka (se huvudbild). Större delen av gång- och cykelvägen anläggs utmed lv 215 men även längs lv 1150 (Stationsvägen). På knappt 2 km hänvisas till blandtrafik på mindre lågtrafikerade lokalgator.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka möjligheterna till gång- och cykelresor till lokala målpunkter i Skärblacka samt till busshållplatser för vidare resor i regionen.

Investeringskostnad

Kostnaden är 102 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

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

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på reskomfort, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden kan medföra viss försämring för forn- och kulturlämningar men som helhet bedöms effekten som försumbar. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Planeringsläge

Åtgärden är namngiven i Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033 med produktion 2025-2027. Åtgärden är bara översiktligt studerad i samband med framtagande av Regional cykelstrategi för Östergötland (2017) och SEB 2021.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ökad komfort eftersom trafikanterna övergår från att gå och cykla i blandtrafik till att gå och cykla på separerad gång- och cykelväg.	Försumbart
Reskostnad	Viss överflyttning från motortrafik till gång och cykel kan ske och därmed leda till minskade reskostnader i och med minskad användning av motorbränsle.	Försumbart
Restid	Försumbar effekt på restiden för gång- och cykeltrafikanter då sträckans längd är densamma som idag.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Risken för olyckor mellan motorfordon och cyklister/gående minskar i och med en separerad gång- och cykelväg.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Åtgärden kan medföra överflyttning från motortrafik till cykel vilket i sin tur kan ge viss förbättring av luftkvalitet.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Enstaka fornlämningar i området (se Fornsök). Åtgärden innebär enbart mindre ingrepp då den sker längs befintlig väg.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	En ny gång- och cykelväg längs befintlig väg bedöms inte påverka möjligheterna för djur att röra sig i sina naturliga habitat nämnvärt. Inga särskilt utpekade områden för biologisk mångfald utmed sträckan.	Försumbart
Övrig effekt	Separat GC-bro längs befintlig bro över Motala ström påverkar landskapsbilden. I övrigt bedöms åtgärden ej påverka landskapsbilden i större utsträckning då tillkommande gång och cykelväg anläggs utmed befintlig väg.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	Åtgärden kan medföra minskad användning av motorbränsle till följd av viss överflyttning från motortrafik, vilket i så fall medför minskade utsläpp av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	-

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	733	3,0
Reinvestering per år	9,7	0,11
Drift och underhåll per år	0,83	0,06

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 eftersom trafikanterna övergår från att gå och cykla i blandtrafik till att gå och cykla på separerad gång och cykelväg. Försumbar effekt på restid då sträckans längd är samma som idag.	≈ 0
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Risken för olyckor mellan motorfordon och cyklister/gående minskar i och med en separerad gång- och cykelväg.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden kan medföra överflyttning från motortrafik till cykel vilket i sin tur kan ge viss förbättring av luftkvalitet.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på landskapsbild samt natur- och kulturmiljö.	≈ 0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	
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.	89 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	89 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet samt förbättrad tillgänglighet och komfort. Då det är osäkert om hur åtgärden påverkar antal cyklande längs sträckan och därmed om nyttorna överstiger kostnaderna så har den sammanvägda lönsamheten bedömts vara svårbedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Risken för olyckor mellan motorfordon och cyklister/gående minskar. Åtgärden bedöms kunna bidra till byte av transportslag. En ny gång- och cykelväg innebär dock ökade kostnader för drift- och underhåll.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Nej

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framför allt 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

Förutsättningarna för att välja att gå eller cykla förbättras i och med en separerad gång- och cykelväg.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Transporttiden för godstransporter påverkas inte av åtgärden.

Funktionshindrades tillgänglighet

Förbättrade möjligheter för personer med funktionsnedsättning att välja att gå eller cykla.

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

Åtgärden ökar möjligheten för barn och unga att på ett säkrare 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.

Åtgärden förbättrar säkerheten för gång- och cykeltrafikanter genom flytt från blandtrafik till gång- och cykelbana.

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

Åtgärden bedöms innebära försumbar klimatpåverkan utöver byggskedet.

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 kan medföra viss förbättring av luftkvalitet genom ökad vardagscykling. Som helhet bedöms effekten som försumbar.

Buller och vibrationer

Påverkas ej

Landskap

Åtgärden kan medföra viss försämring på forn- och kulturlämningar. Som helhet bedöms effekten som försumbar.

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 har positiv påverkan på reskomfort, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden kan medföra viss försämring för forn- och kulturlämningar men som helhet bedöms effekten som försumbar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 215 Skärblacka, GC-väg
Objekt-id	VO2272
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Norrköping
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Skärblacka är ett medelstort samhälle i Norrköpings kommun beläget längs lv 215. Vägen saknar längs längre sträckor separerad gång- och cykelväg. Även längs lv 1150 (Stationsvägen) saknas tillfredsställande cykelbana. På vissa delar finns smalare gångbana som inte är avsedd för cykling.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0,7 km +1,2 km blandtrafik på lokalgata (restande blandtrafik på lv 215/1150)
Gångvägsstandard	Avskild med kantsten, cirka 2 m bred, belyst (allmän gatubelysning)
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	0,7 km +1,2 km blandtrafik på lokalgata (restande blandtrafik på lv 215/1150)
Cykelvägsstandard	Avskild med kantsten, cirka 2 m bred, belyst (allmän gatubelysning)

Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	7,0 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8-9 m, 40-70 km/h
Vägtrafik	2 600 – 5 900 f/d, varav 5-9 % lastbilar (2021)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar cirka 5 km ny gång- och cykelväg uppdelat på fem olika sträckor i Skärblacka (se huvudbild). Större delen av gång- och cykelvägen anläggs utmed lv 215 men även längs lv 1150 (Stationsvägen). På knappt 2 km hänvisas till blandtrafik på mindre lågtrafikerade lokalgator.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	5,2 km +1,8 km blandtrafik på lokalgata
Gångvägsstandard	Avskild med kantsten/skiljeremsa, 3 m bred, belyst (avser nya delar)
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	5,2 km +1,8 km blandtrafik på lokalgata
Cykelvägsstandard	Avskild med kantsten/skiljeremsa, 3 m bred, belyst (avser nya delar)
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	7,0 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8-9 m, 40-70 km/h
Vägtrafik	2 600 – 5 900 f/d, varav 5-9 % lastbilar (2021)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka möjligheterna till gång- och cykelresor till lokala målpunkter i Skärblacka samt till busshållplatser för vidare resor i regionen.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Åtgärden syftar även till att minska olycksriskerna, bilberoendet och barriäreffekterna i området, samt öka den hållbara mobiliteten.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-20	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	102	31	102	31

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	89

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång- och cykelväg innebär ökade kostnader för drift- och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är namngiven i Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033 med produktion 2025-2027. Åtgärden är bara översiktligt studerad i samband med framtagande av Regional cykelstrategi för Östergötland (2017) och SEB 2021.

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	-
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen kalkyl är genomförd.

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: Nej

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Arbets-PM
3	Klimatkalkyl

SEB Id: ba94e1d1-3608-44bd-9c49-d8de0b37071c

Objektnummer: VO2272, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri
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