

Rv 32 Boxholm - Mjölby, VO2283



Objektnummer: VO2283, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa

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 Östergötland län och berör Mjölby kommun.

Nuläge och brister

Väg 32 är ett viktigt regionalt och nationellt stråk för både gods- och personresor. Region Östergötland har lyft att det finns brister längs sträckan mellan Boxholm och Mjölby. Vägsträckan ingår i ett större viktigt transportstråk där anslutande sträckor har högre standard. Detta påverkar godstransporternas framkomlighet. Sträckan har delvis låg trafiksäkerhetsstandard vilket inkluderar flera korsningar. Det saknas också sammanhängande gång- och cykelväg mellan Boxholm och Mjölby.

Beskrivning av åtgärden

Vägen möttesepareras i befintlig sträckning. I åtgärden ingår att anlägga parallellvägnät och åtgärda korsningar. Viltstängsel och faunpassager anläggs. En gång- och cykelväg byggs mellan Strålsnäs och Mjölby. Mellan Boxholm och Strålsnäs nyttjas befintligt lokalvägnät.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för person- och godstransporter samt för gående och cyklister.

Investeringskostnad

Kostnaden är 604 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	307 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,56
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Yrkesverksamma bilresenärer gynnas mest av åtgärderna. Sträckan är viktig för regionala och nationella gods- och persontransporter som gynnas av bättre och bredare väg med högre hastighet. Även lokal trafik får stora nyttor. Gång- och cykeltrafikanter gynnas genom säkrare gång- och cykelväg.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimat och landskap negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie är framtagen, ÅVS, Trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen – Mjölby i Östergötlands län, TRV 2021/64165. Åtgärden är inte namngiven i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Separerad gång- och cykelväg ökar tryggheten för framförallt dessa trafikanter men även för bilister som slipper oroa sig för konflikter med dessa.		Förbättring
Reskostnad personbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	2,1 mnkr/år	-49
Restid personbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-68 kftim/år	519

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-0,06 mnkr/år	1,4
Reskostnad lastbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,34 mnkr/år	-8,9
Restid lastbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-2,9 kftim/år	24

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,56 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,06 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-10 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-2,6 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,14 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.		477

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökat buller i och med högre hastigheter men skyddsåtgärder vidtas vid behov.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger ökade utsläpp.	0,03 ton/år	-0,0040
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger ökade utsläpp.	0,93 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Vägbreddning, räcken, viltstängsel och höjd hastighetsgräns ger ökad barriär. Faunapassager mildrar de negativa effekterna.		Försämring

Klimat

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

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)	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)*	1,61

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,37
---	-------

* 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	11182	58
Reinvestering per år	97	1,1
Drift och underhåll per år	18	0,26

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*
Minskad restid och ökade bränslekostnader på grund av högre hastigheter.	470 mnkr	> 0,86
Ny gång- och cykelväg underlättar för fotgängare och cyklister.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid och ökade bränslekostnader på grund av högre hastigheter.	17 mnkr	0,03

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	477 mnkr	0,87

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger ökade utsläpp.	-0,0040 mnkr	0,00
Hälsa: Ökade bullernivåer åtgärdas vid behov.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden medför ökade barriäreffekter.	<	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värde 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 skattekrona.	-110 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	854 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	517 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, beräknad	30 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	548 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	307 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,56
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden visar enligt den samhällsekonomiska kalkylen, inklusive känslighetsanalyserna, på lönsamhet. Största positiva beräknade effekter är restid och trafiksäkerhet. De ej beräknade effekterna ger till stor del negativ inverkan men bedöms vara mindre än nettonuvärdet.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt. EVA kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar. Åtgärden bedöms inte påverka ruttval vilket minskar osäkerheten.

Ej beräknade effekter:

Ökad barriär för djurlivet samt drift- och underhållskostnad för cykelbana men ökad trygghet för fotgängare och cyklister.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden är kända.

3 Fördelningsanalys

Yrkesverksamma bilresenärer gynnas mest av åtgärderna. Sträckan är viktig för regionala och nationella gods- och persontransporter som gynnas av bättre och bredare väg med högre hastighet. Även lokal trafik får stora nyttor. Gång- och cykeltrafikanter gynnas genom säkrare gång- och cykelväg.

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 hastighet minskar restiden. Förutsättningarna för att välja gång och cykel som trafikslag antas öka med anläggandet av ny separerad gång- och cykelväg samt parallellväg. Bättre vägstandard för gång och cykel leder till ökad trygghet och bekvämlighet. Kollektivtrafiken gynnas av kortare restider och högre vägstandard ger mindre restidsosäkerhet.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Minskad restid förbättrar tillgängligheten mellan regioner samt internationellt. Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då omledning försvåras.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ny separerad gång- och cykelväg förbättrar möjligheter för personer med funktionsvariationer att självständigt röra sig i transportsystemet.

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

Ny separerad gång- och cykelväg förbättrar möjligheter för barn att självständigt röra sig i transportsystemet.

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.

Mittseparering, viltstängsel och separat gång- och cykelväg förbättrar trafiksäkerheten.

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

Högre hastigheter, byggprocessen samt drift och underhåll leder till ökad energianvändning. Förbättrade förutsättningar att välja gång och cykel som trafikslag kan bidra till mindre 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

Högre hastigheter medför ökade utsläpp.

Buller och vibrationer

Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder antas vidtas där gränsvärden överskrids.

Landskap

Ombyggnation av sträckan till 2+1-väg med tillhörande separerad gång- och cykelväg samt parallellväg tar mer mark i anspråk. Åtgärderna innebär ett intrång som förändrar den visuella karaktären, ökar störnings- och barriäreffekter för djurlivet. Detta lindras dock genom att nya faunpassager anläggs.

Vatten

Sträckan passerar genom vattenskyddsområde men nödvändiga åtgärder planeras att vidtas. Vägtypen är även säkrare än innan vilket minskar risken för negativ påverkan.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimat och landskap negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>0,88817
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,87176
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00433

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 32 Boxholm - Mjölby
Objekt-id	VO2283
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Mjölby
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 32 är ett viktigt regionalt och nationellt stråk för både gods- och personresor. Region Östergötland har lyft att det finns brister längs sträckan mellan Boxholm och Mjölby. Vägsträckan ingår i ett större viktigt transportstråk där anslutande sträckor har högre standard. Detta påverkar godstransporternas framkomlighet. Sträckan har delvis låg trafiksäkerhetsstandard vilket inkluderar flera korsningar. Det saknas också sammanhängande gång- och cykelväg mellan Boxholm och Mjölby.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	12 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7-12 m, 80 km/h
Vägtrafik	6 100 – 6 900 fordon per dygn, varav 9 % tung trafik (2019)

Beskrivning av åtgärden

Vägen möttesepareras i befintlig sträckning. I åtgärden ingår att anlägga parallellvägnät och åtgärda korsningar. Viltstängsel och faunpassager anläggs. En gång- och cykelväg byggs mellan Strålsnäs och Mjölby. Mellan Boxholm och Strålsnäs nyttjas befintligt lokalvägnät.

Sträckorna förbi Boxholm respektive Mjölby ingår inte. Dessa utreds separat.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Cykelvägslängd	8 km
Väglängd	12 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 14 m, 100 km/h
Vägtrafik	6 100 – 6 900 fordon per dygn, varav 9 % tung trafik (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för person- och godstransporter samt för gående och cyklister.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-23	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	604	181	604	181

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	517

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ny gång- och cykelväg medför ökade kostnader för drift och underhåll.	Försämring
Underhållskostnad väg	Bredare väg samt nya räcken och viltstängsel ökar kostnaderna för drift och underhåll.	-30

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie är framtagen, ÅVS, Trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen – Mjölby i Östergötlands län, TRV 2021/64165. Åtgärden är inte namngiven i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033.

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	2024-05-28

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,5
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4

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
517 mnkr	30 mnkr	854 mnkr	307 mnkr	0,6

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	724	30	813	58	0,08
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	517	33	950	400	0,73
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	517	28	756	211	0,39
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	517	30	786	238	0,43
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	517	30	974	426	0,78
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	517	30	735	187	0,34
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	517	30	853	306	0,56
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	517	30	854	307	0,56
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	517	30	854	307	0,56

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: Inga beroenden är kända.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnads kalkyl
2a	SEK-importkälla
2b	Investeringskostnad omräkning bca
2c	Arbets-PM EVA
2d	J-son fil
3	Klimatkalkyl

4	Tidigare godkänd och publicerad SEB. SEB-ID: ad435f85-eca0-4ca8-97d0-ef4d9a20cbfb
---	---

SEB Id: 35f4d87e-e2c2-4675-b325-23fd49d74340

Objektnummer: VO2283, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa
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