

The map displays the Norrby area, featuring the Göta kanal and the large lake Norrbynsjön. A red dashed line traces a path through the landscape, starting near Näs and ending near Råby. Key settlements include Näs, Kungs Norrby, Brunneby, Sörby, Hassla, Mörby, and Råby. The map also shows various roads, water bodies, and topographic features. An inset map in the top right corner provides a broader geographical context, showing the location of the study area within central Sweden, near Norrköping and Linköping.

Objektnummer: VO2284a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv

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 Linköping och Motala kommun.

Nuläge och brister

Rv 34 mellan Linköping och Motala och är ett viktigt regionalt stråk för att knyta samman länets mindre kommuncentra med Linköping/Norrköping. Arbetspendlingen är omfattande. Vägen saknar mötesseparering och har många anslutningar vilket medför trafiksäkerhetsbrister och begränsar hastigheten. Vid vissa busshållplatser saknas trafiksäkra anslutningar vilket påverkar kollektivtrafikens attraktivitet negativt. Sträckan är 5,4 km lång och skyltad hastighet är 70-80 km/h.

Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om till en mötesfri landsväg. Delvis via breddning av befintlig väg och delvis i ny sträckning. Parallellväg byggs på delar av sträckan för att samla ihop vissa anslutningar. Andra anslutningar stängs (helt eller bara högersväng tillåts) eller förses med vänstersvängsöglor. Busshållplatser åtgärdas och planskilda passager till dessa skapas. Viltstängsel sätts upp och en faunaport byggs. Bullerskyddsåtgärder anläggs. Sträckan blir 5,1 km lång och skyltad hastighet blir 100 km/h.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att öka trafiksäkerheten, framkomlighet och kollektivtrafikens attraktivitet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 396 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	287 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,80
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Regional biltrafik gynnas av kortare restider för bland annat arbetspendling.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt luftkvaliteten 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 slutfördes 2021. 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
Reskostnad personbil	Kortare körsträcka medför minskad bränsle-/elförbrukning	-0,24 mnkr/år	5,4
Restid personbil	Kortare körsträcka och högre hastighetsgräns medför minskad restid	-57 kftim/år	431

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Kortare körsträcka och höjd hastighetsgräns medför minskad transporttid	-0,06 mnkr/år	1,4
Reskostnad lastbil	Kortare körsträcka medför minskad bränsle-/elförbrukning	-0,48 mnkr/år	10
Restid lastbil	Kortare körsträcka och höjd hastighetsgräns medför minskad restid	-2,9 kftim/år	24

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering, viltstängsel och planskild passage minskar risken för olyckor.	-0,30 LAS/år	
Döda	Mötesseparering, viltstängsel och planskild passage minskar risken för olyckor.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering, viltstängsel och planskild passage minskar risken för olyckor.	-15 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering, viltstängsel och planskild passage minskar risken för olyckor.	-1,5 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering, viltstängsel och planskild passage minskar risken för olyckor.	-0,08 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering, viltstängsel och planskild passage minskar risken för olyckor.		248

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ingen förändring	0 ton/år	0
Buller	Högre hastigheter ökar bullernivåerna. Påverkan på boende begränsas då vissa bullerskyddsåtgärder ingår.		Försumbart
Kväveoxider	Ökade hastigheter medför marginellt ökade utsläpp	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Ökade hastigheter medför marginellt ökade utsläpp	0,38 ton/år	0

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Delvis ny vägdragning, breddning av väg, räcken, viltstängsel, olika typer av passager, GC-väg mm bidrar till ökat intrång i landskapet. Landskapsbilden kan påverkas negativt speciellt med hänsyn till omgivande miljöer med Göta Kanal.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Delvis ny vägdragning, viltstängsel, räcken, högre hastighet och breddning av vägen ökar barriäreffekten för djurlivet, men mildras av viltpassage längs sträckan.		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". 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)	-0,97
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,08
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)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,25

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,25
---	-------

* 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	4829	35
Reinvestering per år	60	0,64
Drift och underhåll per år	24	0,29

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*
Kortare körsträcka och högre hastighet ger minskad restid.	436 mnkr	1,21

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Kortare körsträcka och höjd hastighet ger minskad restid och minskad bränsle-/elförbrukning.	36 mnkr	0,10

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering, viltstängsel och planskild passage minskar risken för olyckor.	248 mnkr	0,69

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp av partiklar och kväveoxider	0 mnkr	0,00
Hälsa: Högre hastigheter leder till ökade bullernivåer. Effekten begränsas av bullerskyddsåtgärder	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Viltstängsel hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Effekten mildras av att faunapassage anläggs. Delvis ny vägdragning, breddning av väg, räcken, viltstängsel, olika typer av passager m m bidrar till ökat intrång i landskapet.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
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 skattekrone.	-72 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	648 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,8

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	339 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	22 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	361 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	287 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,80
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Sammanvägda lönsamheten av åtgärderna bedöms vara robust lönsam ($NNK=0,8$), samtliga känslighetsanalyser visar på positivt NNK. De ej beräknade effekterna innebär försämring på grunda av intrång och barriär.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar de flesta åtgärder på ett bra sätt. Intrångseffekter, en planskild passage för gång och cykel samt förbättrade anslutningar till hållplatser fångas bland annat inte i kalkylen. EVA kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar.

Ej beräknade effekter:

Ny sträckning av vägen har negativ påverkan på landskapet samt möjlig negativ påverkan på naturvärden. Barräffekt av viltstängsel mildras av viltpassager.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden bedöms inte vara beroende av andra infrastrukturåtgärder för att kunna byggas eller för att nyttorna skall falla ut.

3 Fördelningsanalys

Regional biltrafik gynnas av kortare restider för bland annat arbetspendling.

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 och vägförkortning ger förbättrade restider. Högre hastigheter ökar dock resekostnaderna. Förbättrade anslutningar till hållplatser ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Vägförkortning och högre hastighet ger minskad restid både för tung och lätt yrkestrafik.

Funktionshinderades tillgänglighet

Upprustade hållplatser och förbättrade anslutningar med planskilda passager förbättrar användbarheten för funktionshindrade.

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

Upprustade hållplatser och förbättrade anslutningar med planskilda passager bedöms förbättra barn och ungas möjligheter att resa 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.

Mötesseparering, viltstängsel samt åtgärder av, och i anslutning till, busshållplatser minskar risken för olyckor.

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

Åtgärden leder till ökade utsläpp på grund av höjd hastighet. Åtgärden innebär en ny sträckning som kan innebära en minskning av trafikarbetet som kan bidra till minskade 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 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.

Vatten

Kunskap saknas

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt luftkvaliteten 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)	1,30822
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,68702
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00068

Objektnummer: VO2284a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 34 Säbyholm – Visselmyra
Objekt-id	VO2284a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Linköping och Motala
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Rv 34 mellan Linköping och Motala och är ett viktigt regionalt stråk för att knyta samman länets mindre kommuncentra med Linköping/Norrköping. Arbetspendlingen är omfattande. Vägen saknar mötesseparering och har många anslutningar vilket medför trafiksäkerhetsbrister och begränsar hastigheten. Vid vissa busshållplatser saknas trafiksäkra anslutningar vilket påverkar kollektivtrafikens attraktivitet negativt. Sträckan är 5,4 km lång och skyltad hastighet är 70-80 km/h.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	5,4 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7,0-9,2 m, 70-80 km/tim
Vägtrafik	7200 f/d, 6 % tunga fordon (2019)

Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om till en mötesfri landsväg. Delvis via breddning av befintlig väg och delvis i ny sträckning. Parallellväg byggs på delar av sträckan för att samla ihop vissa anslutningar. Andra anslutningar stängs (helt eller bara högersväng tillåts) eller förses med vänstersvängsöglor. Busshållplatser åtgärdas och planskilda passager till dessa skapas. Viltstängsel sätts upp och en faunaport byggs. Bullerskyddsåtgärder anläggs. Sträckan blir 5,1 km lång och skyltad hastighet blir 100 km/h.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	5,1 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg, 14 m, 100 km/h
Vägtrafik	7200 f/d, 6 % tunga fordon (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att öka trafiksäkerheten, framkomlighet och kollektivtrafikens attraktivitet.

Förkortad restid, både för bil och buss, förbättrar möjligheten att pendla vilket är centralt för en fortsatt positiv regional utveckling.

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)
2024-04-23	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	396	119	396	119

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	339

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg och mitträcke ökar underhållskostnaden.	-22

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes 2021. 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	2024-11-13

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

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
339 mnkr	22 mnkr	648 mnkr	287 mnkr	0,8

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	475	22	621	124	0,25
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	339	23	712	350	0,96
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	339	20	580	221	0,62
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	339	22	591	230	0,64
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	339	22	710	349	0,97
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	339	22	586	225	0,62
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	339	22	648	287	0,79
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	339	22	648	287	0,80
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	339	22	648	287	0,80

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: Åtgärden bedöms inte vara beroende av andra infrastrukturåtgärder för att kunna byggas eller för att nyttorna skall falla ut.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Indexomräkning av investeringskostnad
2	Kostnads kalkyl
3	EVA-fil
4	SEK-importkälla
5	Klimatkalkyl
6	Arbets-PM EVA

SEB Id: 5ad47672-0621-4931-a1af-55b43be318f6

Objektnummer: VO2284a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv

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