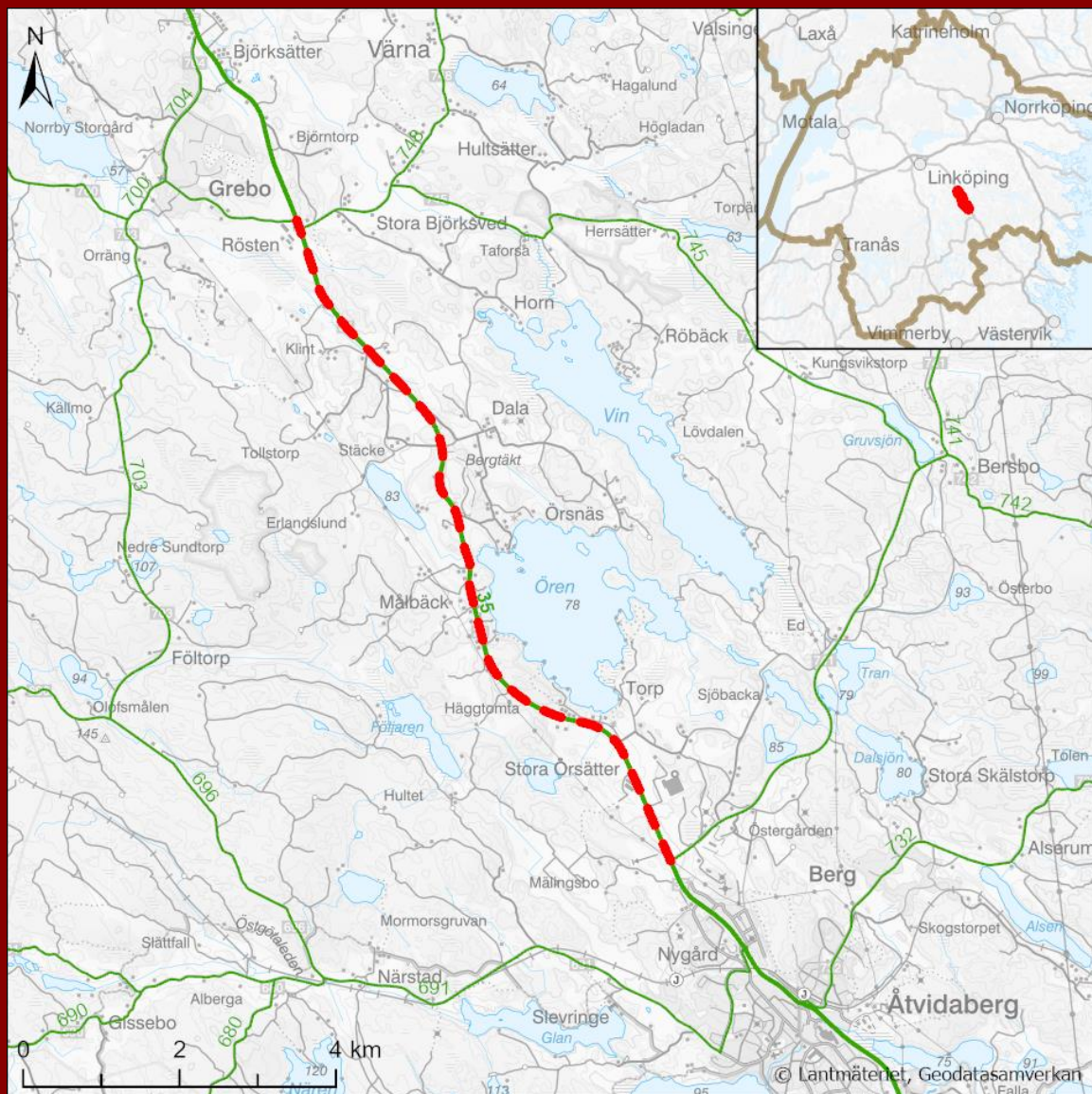


Samlad effektbedömning

Väg 35 Åtvidaberg - Rosten, VO2285



Objektnummer: VO2285, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri, 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: 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.

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 Åtvidaberg kommun.

Nuläge och brister

Väg 35 går mellan Gamleby i Kalmar län och Linköping i Östergötlands län. Vägen fungerar som en länk mellan de två regionerna. Hela vägsträckan är cirka 8 mil lång varav aktuell sträcka är cirka 10 kilometer. Längs med vägen förekommer arbets- och studiependling både med bil och kollektivtrafik. Sträckan har brister vad avser trafiksäkerhet och framkomlighet. Det inträffar ofta viltolyckor. Trafiksäkerheten är också bristande kring busshållplatser och dess anslutningar.

Beskrivning av åtgärden

Vägen möttesepareras i befintlig sträckning. Mitträcke sätts direkt på de delar som är tillräcklig breda och vägen breddas där det behövs. För att möjliggöra rensning av anslutningar skapas en parallellväg på cirka 1,8 km på delar av sträckan. Parallellvägen ska även fylla funktion som gång- och cykelväg till hållplatser. Fyra planskilda passager för gång och cykel anläggs. Åtgärdsförslaget innebär också att fem korsningar/utfarter antas åtgärdas.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet samt binda ihop stråket mellan Åtvidaberg och Linköping genom förbättrade restider för bil- och kollektivtrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 631 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	58 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,10
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Regional trafik som utförs av vuxna bilförare gynnas mest av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Positiv påverkan på tillgänglighet med ökat intrång i landskapet.

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

ÅVS slutförd 2021. Åtgärden är namngiven i Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033 med byggstart 2028. Tidigare SEB från 2021. Sträckan är den sista av fyra etapper på rv 35 mellan Åtvidaberg och Linköping. Av tidigare etapper har två byggts och en har planerad byggstart 2024. Hela sträckan är en del i det prioriterade stråket Linköping – Västervik i gällande länsplan och ingår även i funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor, långväga personresor, kollektivtrafik samt för godstransporter.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Gång, cykel och kollektivtrafikresenärer: Byggnation av parallellvägar och förbättrade anslutningar till busshållplatser förbättrar möjligheterna att gå och cykla längs sträckan för dessa grupper.		Förbättring
Reskostnad personbil	Höjd hastighetsgräns medför ökad bränsle-/elförbrukning	1,4 mnkr/år	-34
Restid personbil	Höjd hastighetsgräns medför minskad restid	-59 kftim/år	450

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Höjd hastighetsgräns medför minskad transporttid	-0,04 mnkr/år	0,94
Reskostnad lastbil	Höjd hastighetsgräns medför ökad bränsle-/elförbrukning	0,12 mnkr/år	-3,0
Restid lastbil	Höjd hastighetsgräns medför minskad restid	-2,0 kftim/år	16

Persontransportföretag

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,38 LAS/år	
Döda	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,04 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-16 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-1,8 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,09 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Totalt: Byggnation av parallellvägar som kan användas av GC och planskilda passager till busshållplatser innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		319

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	0 ton/år	0
Kväveoxider	Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	0,02 ton/år	-0,0040

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	0,67 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel, räcken, högre hastighet och breddning av vägen ökar barriäreffekten för djurlivet, men mildras av viltpassager längs sträckan.		Försämring

Klimat

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)	beräkning tas ev. fram
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)*	1,73

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,71
---	-------

* 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	9321	56
Reinvestering per år	108	1,1
Drift och underhåll per år	34	0,41

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*
Högre hastighet ger ökad bränsle-/elförbrukning men minskad restid.	416 mnkr	> 0,72
Förbättrade möjligheter för gång och cykel längs vägen	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet ger ökad bränsle-/elförbrukning men minskad restid.	14 mnkr	0,02
-	≈ 0	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	319 mnkr	> 0,55
Nya parallellvägar och planskilda passager till busshållplatser.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	-0,0040 mnkr	0,00
Hälsa: -	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Ökad barriär och störning för djurlivet.	<	0
Klimat (höghöjdseffekter): Inga beräknade effekter.	mnkr	
Klimat (övrigt): -	≈ 0	

Övriga effekter	Nuvärde
-	mnkr
-	≈ 0

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.	-115 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	633 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	541 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, beräknad	35 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	576 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	58 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,10
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Sammanvägda lönsamheten av åtgärderna är enligt EVA-kalkyl nära noll (NNK=0,1). De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär och intrång men de positiva effekterna bedöms överväga de negativa.

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, passager för gång och cykel och förbättrade anslutningar till hållplatser fångas inte i kalkylen. EVA kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar.

Ej beräknade effekter:

Nya parallellvägar, gång- och cykelbroar och förbättrade hållplatser ökar både komfort/trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Breddning av vägen har negativ påverkan på landskapet samt möjlig negativ påverkan på naturvärden. Barräreffekt av viltstängsel mildras av viltpassager.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Regional trafik som utförs av vuxna bilförare gynnas mest av åtgärden.

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 vägstandard ger minskad restid och minskad risk för störningar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Högre vägstandard ger minskad restid och minskad risk för störningar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Upprustade hållplatser och förbättrade anslutningar förbättrar användbarheten för funktionshindrade.

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

Upprustade hållplatser och förbättrade anslutningar bedöms påverka barn och ungas möjligheter att själva ta sig till skolan positivt.

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, vilstängsel 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 bidrar till ökat utsläpp av koldioxid vid byggande, drift och underhåll samt i och med den ökade hastigheten.

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 men på landsbygd är det få som exponeras.

Buller och vibrationer

Hastighetsökning leder generellt till ökat buller men de fastigheter som berörs får bulleråtgärder. Kunskap om antal personer exponerade för höga bullernivåer saknas.

Landskap

Breddning av vägen leder till negativa effekter avseende landskap genom ökade intrång och ökade barriäreffekter, framförallt för djurlivet. Nya viltpassager mildrar barriäreffekter av vägen.

Vatten

Åtgärden riskerar att påverka vattenkvalité men behöver utredas vidare i framtida skeden.

Material och kemiska produkter

underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Inga uppgifter om förorenade områden.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Positiv påverkan på tillgänglighet med ökat intrång i landskapet.

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)	>0,74645
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,5534
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00471

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 35 Åtvidaberg - Rösten
Objekt-id	VO2285
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Åtvidaberg
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 35 går mellan Gamleby i Kalmar län och Linköping i Östergötlands län. Vägen fungerar som en länk mellan de två regionerna. Hela vägsträckan är cirka 8 mil lång varav aktuell sträcka är cirka 10 kilometer. Längs med vägen förekommer arbets- och studiependling både med bil och kollektivtrafik. Sträckan har brister vad avser trafiksäkerhet och framkomlighet. Det inträffar ofta viltolyckor. Trafiksäkerheten är också bristande kring busshållplatser och dess anslutningar.

Mellan åren 2015–2019 var vägen den mest viltolycksdrabbade i hela landet. Mellan åren 2010–2019 har det skett 39 trafikolyckor på sträckan. 34 av dessa är registrerade med någon typ av svårighetsgrad. Majoriteten av trafikolyckorna har skett på sträcka. Endast ett fåtal i korsning.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	10 km
Vägstandard	Vanlig väg, 6,5-13 m, 70-80 km/h.
Vägtrafik	5000–6100 f/d varav 8 % lastbilar (år 2019)

Beskrivning av åtgärden

Vägen möttesepareras i befintlig sträckning. Mitträcke sätts direkt på de delar som är tillräcklig breda och vägen breddas där det behövs. För att möjliggöra rensning av anslutningar skapas en parallellväg på cirka 1,8 km på delar av sträckan. Parallellvägen ska även fylla funktion som gång- och cykelväg till hållplatser. Fyra planskilda passager för gång och cykel anläggs. Åtgärdsförslaget innebär också att fem korsningar/utfarter antas åtgärdas.

Befintliga korsningar vid arbetsplatserna Stora Örsätter och Industrigallerian behålls men utvecklas. Viltåtgärder och åtgärder vid busshållplatser genomförs. Viltåtgärder planeras i form av dubbelsidigt faunastängsel på 80% av sträckan mellan väg 700 och väg 741, två planskilda faunapassager för större däggdjur, samt nio trummor för mindre däggdjur. Bullerskyddsåtgärder vid behov.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	10 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 13-14 m, 100 km/h.
Vägtrafik	5000–6100 f/d varav 8 % lastbilar (år 2019)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet samt binda ihop stråket mellan Åtvidaberg och Linköping genom förbättrade restider för bil- och kollektivtrafik.

Åtgärderna syftar även till att öka resandet med kollektivtrafiken och cykel samt att minska antalet viltolyckor. Vidare syftar åtgärderna också till att knyta samman Östergötland med norra Kalmar län och på så sätt möjliggöra en gemensam arbetsmarknad

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-03-18	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	631	189	631	189

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	541

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg och mitträcke ökar underhållskostnaden.	-35

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

ÅVS slutförd 2021. Åtgärden är namngiven i Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033 med byggstart 2028. Tidigare SEB från 2021. Sträckan är den sista av fyra etapper på rv 35 mellan Åtvidaberg och Linköping. Av tidigare etapper har två byggts och en har planerad byggstart 2024. Hela sträckan är en del i det prioriterade stråket Linköping – Västervik i gällande länsplan och ingår även i funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor, långväga personresor, kollektivtrafik samt för godstransporter.

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	2024-05-13

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

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
541 mnkr	35 mnkr	633 mnkr	58 mnkr	0,10

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	757	35	590	-202	-0,25
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	541	38	699	120	0,21
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	541	33	562	-11	-0,02
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	541	35	573	-3,3	-0,01
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	541	35	713	137	0,24
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	541	35	554	-22	-0,04
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	541	35	632	56	0,10
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	541	35	633	58	0,10
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	541	35	633	58	0,10

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:

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Investeringskostnad omräkning bca
2	Klimatkalkyl
3	Arbets-PM
4	GKI
5	SEK-importkälla
6	json-fil som används i EVA

SEB Id: 04d2fb3b-7550-40e6-b59b-9d868ac04734

Objektnummer: VO2285, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri, 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: 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