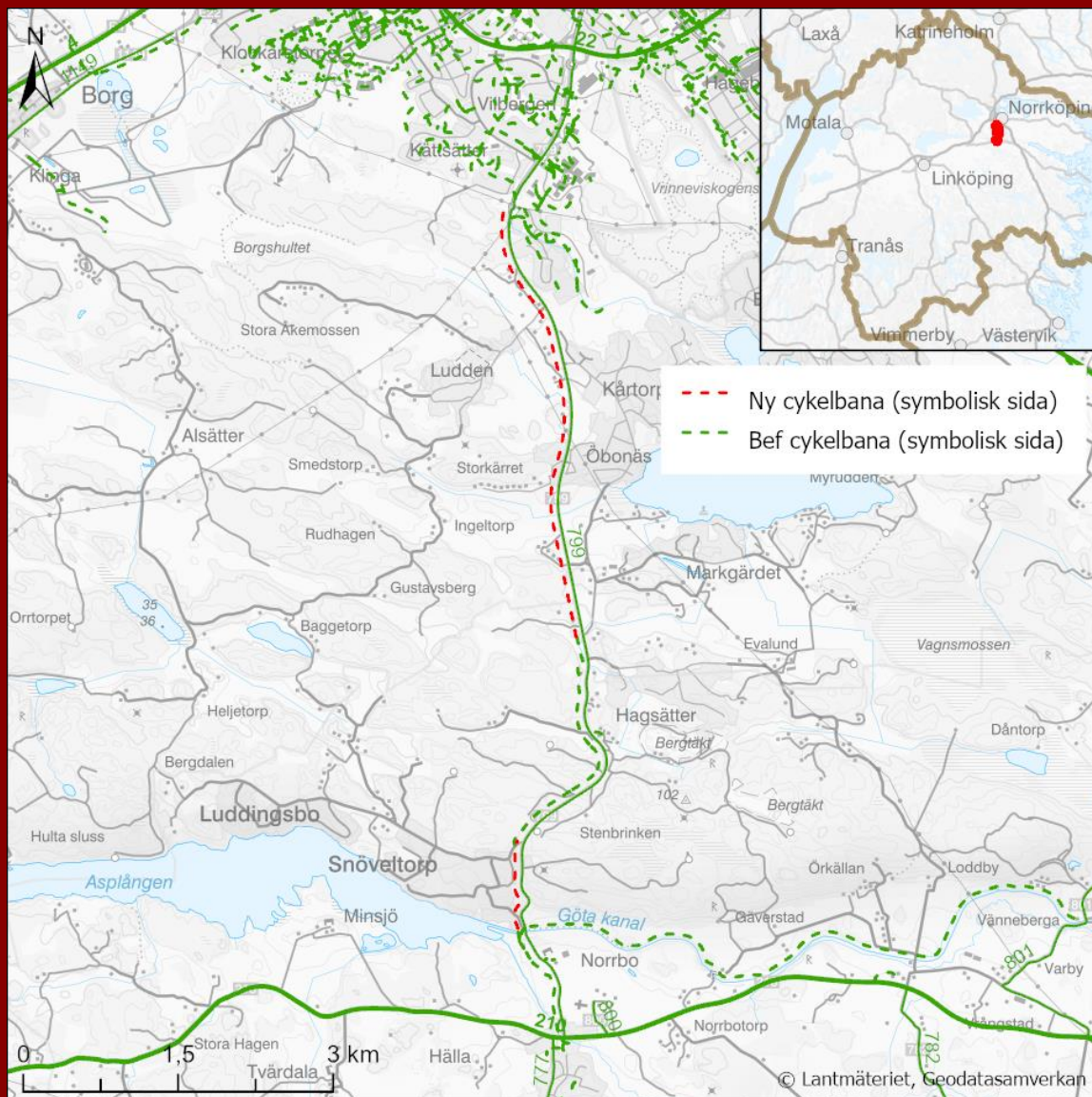


# Samlad effektbedömning

Lv 799 Västra Husby - Norrköping GC-väg, VSYR2664



Objektnummer: VSYR2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921  
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

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.

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

Gående och cyklister söderifrån in till Norrköping är idag till stora delar hänvisade till vägrenen på lv 799 (Gamla Övägen). Höga bilflöden och hastigheter gör att detta inte är ett trafiksäkert stråk. Det går att cykla via enskilt vägnät i Öbonäs men inte separerat hela vägen. En ny bytespunkt för kollektivtrafik planeras i Västra Husby vid korsningen mellan lv 799 och lv 210.

## Beskrivning av åtgärden

Befintliga gång- och cykelbanor kompletteras så att en sammanhängande förbindelse skapas längs lv 799 mellan Västra Husby och Norrköping (Vrinnevisjukhuset).

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till säkrare gång- och cykelstråk till en kollektivtrafiknod i Västra husby och säkra skolvägar.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 61 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 måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

## Planeringsläge

Ej namngiven i Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033 men finns med i Regional cykelstrategi för Östergötland. Åtgärden är bara översiktligt studerad.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

| Effekt                  | Beskrivning                                                                                                                            | Nuvärde (mnkr)<br>/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. | Förbättring                  |
| Reskostnad              | Överflyttning från motortrafik till gång och cykel leder 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 | Flertalet 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              | Åtgärden bedöms ej påverka landskapsbilden i större utsträckning då tillkommande gång och cykelväg anläggs utmed befintlig väg.                                                                               | Försumbart                |

Klimat

| Effekt          | Beskrivning                                                                                                                                                                                           | Nuvärde (mnkr)/<br>Bedömning |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Klimat (övrigt) | Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde 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 (Mpkm/prognosår)            |                      |
| Resande kollektivtrafik (Mpkm/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 CO<sub>2</sub>-equivallenter

| 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<br>ton CO2-ekvivalenter | Energianvändning GWh |
|----------------------------|------------------------------------------|----------------------|
| Byggskede totalt           | 498                                      | 2,0                  |
| Reinvestering per år       | 2,5                                      | 0,04                 |
| Drift och underhåll per år | 0                                        | 0                    |

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. Sammanvägt bedöms effekterna ge en förbättring. | >         |
| 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. | 54 mnkr        |
| Reinvesteringskostnad, ej beräknad              |                |
| Drift- och underhållskostnad, ej beräknad       | <              |
| <b>Totala utgifter</b>                          | <b>54 mnkr</b> |

## 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. 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](http://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](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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 minskning av användningen av motorbränsle.

**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 för forn- och kulturlämningar men 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 måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: VSyr2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Persdotter Anna, PLSyrsa, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

|                     |                                         |
|---------------------|-----------------------------------------|
| Åtgärdsnamn         | Lv 799 Västra Husby - Norrköping GC-väg |
| Objekt-id           | VSYR2664                                |
| Ärendenummer        | TRV 2024/35446                          |
| Län                 | Östergötland                            |
| Kommun              | Norrköping                              |
| Trafikverksregion   | Sydöstra regionen                       |
| Trafikslag          | Gång och cykel                          |
| Skede               | Annan utredning (se Planeringsläge)     |
| Typ av planläggning | Ej aktuellt i angivet skede             |

## Nuläge och brister

Gående och cyklister söderifrån in till Norrköping är idag till stora delar hänvisade till vägreten på lv 799 (Gamla Övägen). Höga bilflöden och hastigheter gör att detta inte är ett trafiksäkert stråk. Det går att cykla via enskilt vägnät i Öbonäs men inte separerat hela vägen. En ny bytespunkt för kollektivtrafik planeras i Västra Husby vid korsningen mellan lv 799 och lv 210.

### Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

|                   |                                                    |
|-------------------|----------------------------------------------------|
| Gångvägslängd     | 3,6 km                                             |
| Gångvägsstandard  | Cirka 2 m bred, avskild med skiljeremsa, ej belyst |
| Gångtrafik        | Okänt                                              |
| Cykelvägslängd    | 3,6 km                                             |
| Cykelvägsstandard | Cirka 2 m bred, avskild med skiljeremsa, ej belyst |
| Cykeltrafik       | Okänt                                              |

|             |                                              |
|-------------|----------------------------------------------|
| Väglängd    | 8,8 km (Lv 210 – Holmtorpsvägen)             |
| Vägstandard | Vanlig väg, 7-12 m, 80 km/h (lokalt 50-70)   |
| Vägtrafik   | 3 600 – 5 700 f/d varav 3 % lastbilar (2021) |

## Beskrivning av åtgärden

Befintliga gång- och cykelbanor kompletteras så att en sammanhängande förbindelse skapas längs lv 799 mellan Västra Husby och Norrköping (Vrinnevisjukhuset).

### Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

|                   |                                                                |
|-------------------|----------------------------------------------------------------|
| Gångvägslängd     | 8,8 km (varav 5,2 ny)                                          |
| Gångvägsstandard  | 3 m bred, avskild med skiljeremsa, ej belyst (avser nya delar) |
| Gångtrafik        | Okänt                                                          |
| Cykelvägslängd    | 8,8 km (varav 5,2 ny)                                          |
| Cykelvägsstandard | 3 m bred, avskild med skiljeremsa, ej belyst (avser nya delar) |
| Cykeltrafik       | Potential bedömd till 700 cyklister/dygn                       |
| Väglängd          | 8,8 km (Lv 210 – Holmtorpsvägen)                               |
| Vägstandard       | Vanlig väg, 7-12 m, 80 km/h (lokalt 50-70)                     |
| Vägtrafik         | 3 600 – 5 700 f/d varav 3 % lastbilar (2021)                   |

## Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till säkrare gång- och cykelstråk till en kollektivtrafiknod i Västra husby och säkra skolvägar.

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) |
|-------------------|----------|-------------------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2024-04-05        | 2023-6   | GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning) | 61                   | 18                        | 61                                          | 18                                      |

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

| Prisnivå | Antal byggår | Totalkostnad (mnkr) |
|----------|--------------|---------------------|
| 2019     | 1            | 54                  |

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

Objektnummer: VSyr2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

## Planeringsläge

Ej namngiven i Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033 men finns med i Regional cykelstrategi för Östergötland. Åtgärden är bara översiktligt studerad.

## 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) | 1                  |
| 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          | Kostnads kalkyl                                                                       |
| 2          | Klimat kalkyl                                                                         |
| 3          | Arbets-PM                                                                             |
| 4          | Försök, <a href="https://app.raa.se/open/forsok/">https://app.raa.se/open/forsok/</a> |

SEB Id: d22be953-4750-40df-a7d7-174e014f63e4

Objektnummer: VSZR2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921  
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03  
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**