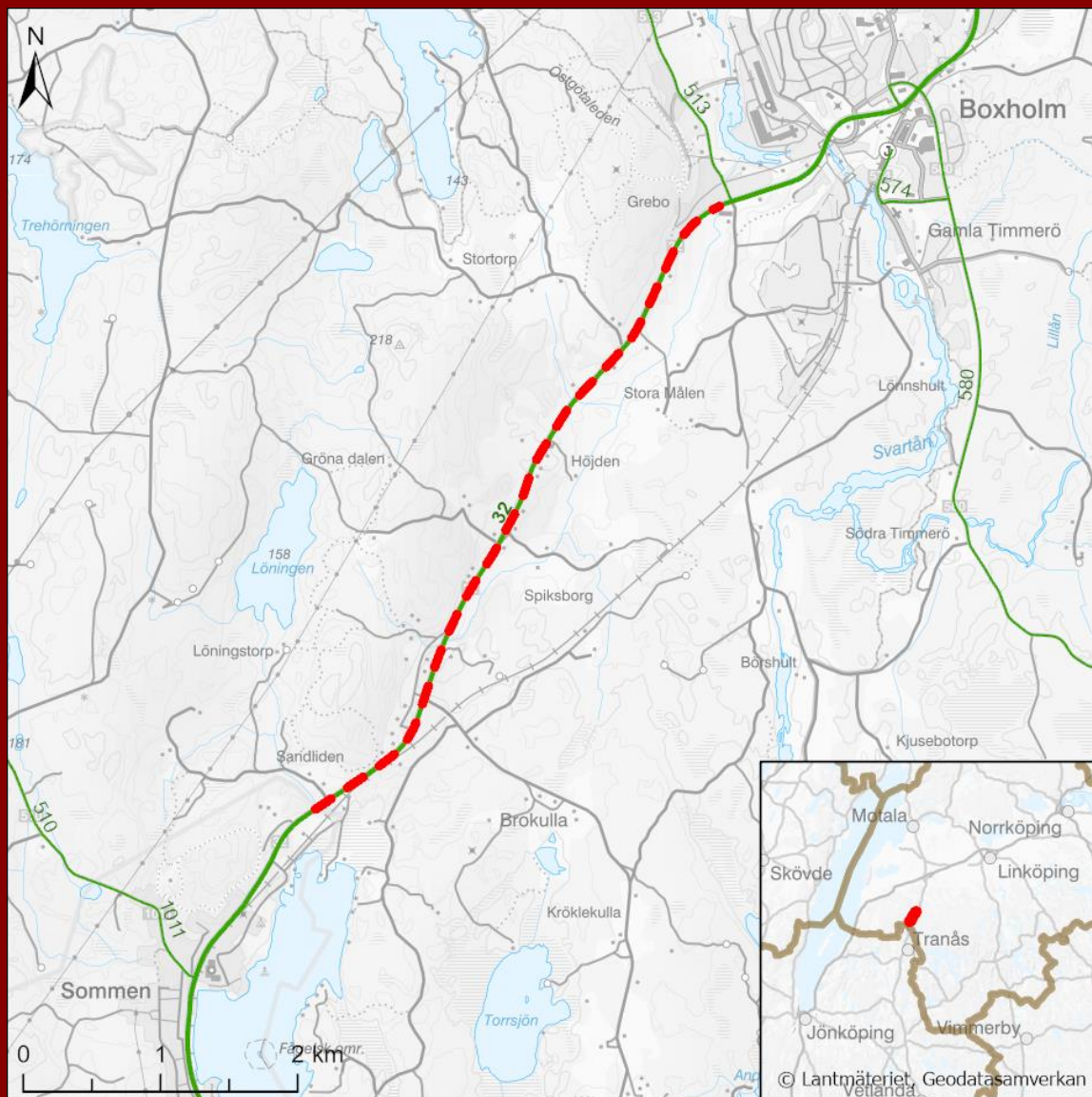


Samlad effektbedömning

Rv 32 Sommen – Boxholm, VSYR2667



Objektnummer: VSYR2667, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



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):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

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:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

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 ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * 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:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

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 $NUK = NNK + 1$.

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 Boxholm kommun.

Nuläge och brister

Rv 32 är regionalt viktig och utpekad som funktionellt prioriterat vägnät för dagpendling, kollektivtrafik, långväga personresor och gods. Vägen är även en utpekad omledningsväg för E4 mellan Gränna och Mjölby. Sträckan saknar mötesseparering och har låg standard avseende sidoområdena. Vidare utgör ett större antal anslutningar också en trafiksäkerhetsrisk. Sträckan har ATK.

Beskrivning av åtgärden

Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Aktuell sträcka är 5,4 km och hastigheten höjs från 80 till 100 km/h. Omkörningssträckor lokaliseras med hänsyn till randbebyggelse och anslutningar. Parallellväg byggs på delar av sträckan för att sampla ihop vissa anslutningar samt skapa cykelmöjlighet. Andra anslutningar stängs (helt eller bara högersväng tillåts) eller förses med vänstersvängsögla. Viltstängsel sätts upp och en faunaport byggs.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

Investeringskostnad

Kostnaden är 264 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	118 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,46
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

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

Funktionsmål och hänsynsmål

Restid och olyckor minskar. Bränsleförbrukning och utsläpp ökar.

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

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	Höjd hastighetsgräns medför ökad bränsle- /elförbrukning	0,69 mnkr/år	-16
Restid personbil	Höjd hastighetsgräns medför minskad restid	-30 kftim/år	227

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Höjd hastighetsgräns medför minskad transporttid	-0,04 mnkr/år	0,84
Reskostnad lastbil	Höjd hastighetsgräns medför ökad bränsle- /elförbrukning	-0,01 mnkr/år	-0,04
Restid lastbil	Höjd hastighetsgräns medför minskad restid	-1,7 kftim/år	14

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,23 LAS/år	
Döda	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-5,7 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-1,2 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,05 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		200

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	0 ton/år	0
Kväveoxider	Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	0,01 ton/år	-0,0022
Slitagepartiklar	Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	0,36 ton/år	-0,17

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Redan idag utgör vägen en barriär. Viltstängsel, räcken, högre hastighet och breddning av vägen ökar barriäreffekten men kompenseras av en ny faunaport.		Försumbart

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
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)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,87

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,37
---	-------

* 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	4673	24
Reinvestering per år	48	0,46
Drift och underhåll per år	8,6	0,12

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.	211 mnkr	0,82

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet ger ökad bränsle-/elförbrukning men minskad restid.	15 mnkr	0,06

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	200 mnkr	0,78
Nya parallellvägar för gång och cykel men omfattning bedöms vara begränsad.	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Ökade hastigheter medför ökade utsläpp	-0,17 mnkr	0,00
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Redan idag utgör vägen en barriär. Viltstängsel, räcken, högre hastighet och breddning av vägen ökar barriäreffekten men kompenseras av en ny faunaport.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värdet 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.	-51 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	374 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	226 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	30 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	255 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	118 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,46
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK för huvudanalysen och för samtliga känslighetsanalyserna utom högre investeringskostnad beräknas vara större än 0,1.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

NNK baseras på grov kostnadsindikation (GKI). I stora drag bedöms kalkylen fånga effekterna på ett bra sätt. EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms understiga 10 procent av åtgärdens utgifter och bedöms därför ha en försumbar effekt på åtgärdens lönsamhet och nettonuvärdeskvot (NNK)

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Andra delar av rv 32 har mötteseparerats tidigare eller planeras att möttesepareras framöver. Det har dock ingen betydande påverkan på möjligheten att genomföra denna åtgärder eller effekterna av den.

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 hastigheter minskar restider. Mitträcke minskar risken för allvarliga olyckor. Förbättrat parallellvägnät förbättrar förutsättningarna gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Minskad restid både för tung och lätt yrkestrafik.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga sådana åtgärder genomförs.

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

Förbättrat parallellvägnät förbättrar möjligheten för barn att färdas längs vägen 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 och viltstängsel ger förbättrad trafiksäkerhet och färre olyckor.

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

Åtgärden påverkar inte trafikarbetet. Åtgärden leder till ökade utsläpp på grund av höjd hastighet.

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, omfattning svårbedömd. Vissa bullerskyddsåtgärder ingår.

Landskap

Breddning och viltstängsel ökar intrånget i landskapet. Viltstängsel kan minska risken för påkörning av djur.

Vatten

-

Material och kemiska produkter

-

Förorenade områden och masshantering

-

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Restid och olyckor minskar. Bränsleförbrukning och utsläpp ökar.

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)	0,88306
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,7809
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00537

Objektnummer: VSyr2667, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 32 Sommen – Boxholm
Objekt-id	VSYR2667
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Boxholm
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Rv 32 är regionalt viktig och utpekad som funktionellt prioriterat vägnät för dagpendling, kollektivtrafik, långväga personresor och gods. Vägen är även en utpekad omledningsväg för E4 mellan Gränna och Mjölby. Sträckan saknar mötesseparering och har låg standard avseende sidoområdena. Vidare utgör ett större antal anslutningar också en trafiksäkerhetsrisk. Sträckan har ATK.

Tidigare gick rv 50 från Ödeshög via Vadstena och Motala. Sträckan Mjölby – Motala är numera ombyggd till mötesfri landsväg 100 km/h och utgör nu rv 50 vilket lett till att fler godstransporter nu väljer rv 32 söder om Mjölby söderifrån. Ur ett systemperspektiv kan sträckan Sommen - Mjölby därför ses som en brist då både rv 50 norrut och rv 32 söderut är mötesseparerade.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	5,4 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7,5 m, 80 km/h
Vägtrafik	5 100 f/d, varav 10 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Aktuell sträcka är 5,4 km och hastigheten höjs från 80 till 100 km/h. Omkörningssträckor lokaliseras med hänsyn till randbebyggelse och anslutningar. Parallellväg byggs på delar av sträckan för att sampla ihop vissa anslutningar samt skapa cykelmöjlighet. Andra anslutningar stängs (helt eller bara högersväng tillåts) eller förses med vänstersvängsöglä. Viltstängsel sätts upp och en faunaport byggs.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	5,4 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg, 10-14 m, 100 km/h
Vägtrafik	5 100 f/d, varav 10 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

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)	264	79	264	79

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	226

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, mitträcke, viltstängsel ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-30

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	2024-06-27

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

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
226 mnkr	30 mnkr	374 mnkr	118 mnkr	0,46

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	316	30	356	10	0,03
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	226	32	411	154	0,60
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	226	27	335	81	0,32
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	226	30	344	88	0,35
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	226	30	424	168	0,66
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	226	30	324	69	0,27
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	226	30	373	118	0,46
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	226	30	374	118	0,46
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	226	30	374	119	0,46

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: Andra delar av rv 32 har mötteseparerats tidigare eller planeras att möttesepareras framöver. Det har dock ingen betydande påverkan på möjligheten att genomföra denna åtgärder eller effekterna av den.

Objektnummer: VSyr2667, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnads kalkyl
2	SEK-importkälla
3	Klimat kalkyl
4	json-fil
5	Arbets-PM EVA
6	Investeringskostnad omräkning bca

SEB Id: 644a4e5a-5985-47ba-930b-1e5e86a76276

Objektnummer: VSyr2667, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



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