

Samlad effektbedömning

Väg 160, Tjörnbron suicidprevention, VVR2664



Objektnummer: VVR2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindh Malin, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

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



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindh Malin, PLrvv

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 Västra Götaland län och berör Tjörn kommun.

Nuläge och brister

Tjörnbron är i behov av suicidpreventiva åtgärder för att förhindra/försvåra hopp från bron, sträckan som skall åtgärdas är ca 615m lång. Tjörnbron är en snedkabelbro och konstruktionstypen är känslig för vind. Bron är identifierad i rapporten "Skadehändelser från broar i Sverige år 2008–2020 samt metod för framtagande av underlag". Här konstateras att nio suicid skett under studerad 12 årsperiod.

Beskrivning av åtgärden

Suicidskydd (hoppsskydd) ska monteras på båda sidorna av Tjörnbron, i samband med detta monteras även skiljebalk och skiljeräcke på norra sidan samt nytt tätskikt för det som krävs pga nämnda arbeten. Södra sidans skiljeräcke kvarstår. Åtgärden innefattar även ommålning av körfält på bron, då dessa behöver minskas i bredd till följd av yta som krävs för räcken och suicidskydd.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förhindra suicid.

Investeringskostnad

Kostnaden är 72 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
---------------------------	------------------------

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst invånare i närliggande kommuner men även säsonsboende.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar till att minska möjligheten till suicid samt ökad trygghet för gång- och cykeltrafikanter. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: VVR2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindh Malin, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

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

Planeringsläge

Objektet är under tidig utredning. Åtgärden bör kunna kombineras med andra underhållsåtgärder. SEB tas fram i samband med åtgärdsplaneringen 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden förväntas ge en ökad upplevd trygghet samt reskomfort för gång- och cykeltrafikanter. Då åtgärden innebär en omfördelning av vägutrymme mellan gång- och cykeltrafikanter och trafikanter med motorfordon bedöms den samlade effekten försumbar.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden bidrar till att minska antal suicid från bron. Enligt Trafikverkets effektsamband gäller att hoppskydd räddar 0,122 liv per år. Om vi likställer suicid med en trafikolycka är värdet av ett räddat liv ca 53 mkr. Detta ger en årlig nyttoeffekt på ca 7 mkr i öppningsåret. Under en kalkylperiod på 40 år blir nyttovärdet ca 180 mkr. Beräkningen är osäker eftersom effekten är osäker och	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	värderingen baseras på betalningsvilja för att undvika olycksrisk. Eftersom flera suicid skett på Tjörnbron förefaller effektsambandet dock rimligt. Vilken betalningsvilja människor har för att hindra andra från att begå suicid avhandlas just nu i ett pågående forskningsprojekt. Enligt den kunskap vi har idag kan värderingen ovan inte förkastas. Den samlade bedömningen är därför att åtgärden ger en förbättring.	

Hälsa

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Åtgärden innebär att det estetiska intrycket av bron försämras. Åtgärden bedöms även påverka utsikten från bron negativt. Den samlade bedömningen är att åtgärden ger en försämring	Försämring

Klimat

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 (Mpkkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/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 CO2-ekvivalenter

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 ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	50	0
Reinvestering per år	2,5	0,01
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
Åtgärden förväntas ge en ökad upplevd trygghet samt reskomfort för gång- och cykeltrafikanter. Då åtgärden innebär en omfördelning av vägutrymme mellan gång- och cykeltrafikanter och trafikanter med motorfordon bedöms den samlade effekten försumbar.	≈ 0
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Baserat på dokumenterat effektsamband och kalkylvärde i ASEK 8.0 bedöms nuvärdet av effekten uppgå till ca 180 mnkr. Denna beräkning är förknippad med betydande osäkerhet men den samlade bedömningen är att effekten med råge är en förbättring	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa:	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär att det estetiska intrycket av bron försämras. Åtgärden bedöms även påverka utsikten från bron negativt. Den samlade bedömningen är att åtgärden ger en försämring	<
Klimat (övrigt):	
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.	62 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	62 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden minskar antalet suicid och räddar därmed liv. Denna effekt överstiger vida de negativa effekterna av suicidskyddet med försämrat estetiskt uttryck samt försämrad utsikt för vägtrafikanter. En enkel beräkning av suicideffekten baserad på vedertaget effektsamband och riskvärdering i ASEK 8.0 pekar på att suicidnyttan överstiger utgifterna för åtgärden.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden minskar antalet suicid. Denna effekt överstiger de negativa visuella effekterna samt de ökade underhållskostnaderna.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Planer finns att även anlägga suicidprevention på broarna över Källösund, Almöbron, Skåpesundsbron samt Stenungsönbron, vilka alla ligger i samma stråk.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst invånare i närliggande kommuner men även säsongsboende.

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

Åtgärden förväntas ge en ökad upplevd trygghet samt reskomfort för gång- och cykeltrafikanter. Då åtgärden innebär en omfördelning av vägutrymme mellan gång- och cykeltrafikanter och trafikanter med motorfordon bedöms den samlade effekten vara försumbar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bedöms inte påverka näringslivets tillgänglighet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte påverka funktionshindrades tillgänglighet.

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

Åtgärden bedöms inte påverka barns möjligheter att använda transportsystemet.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Enligt Trafikverkets effektsamband gäller att hoppskydd på broar räddar 0,122 liv per år. En forskningsrapport "Suicid vid broar i Sverige (2023)", Nationellt centrum för suicidforskning och prevention visar att suicidskydd på Angeredsbron, Älvsborgsbron, Västerbron och Alnöbron haft en tydlig suicidpreventiv effekt, en minskning på 83%. Åtgärden bedöms därför bidra till det transportpolitiska hänsynsmålets målbild om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

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

Åtgärden bedöms inte påverka klimatet då motortrafiken förväntas vara oförändrad.

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 bedöms inte påverka luftkvaliteten.

Buller och vibrationer

Åtgärden bedöms inte påverka buller och vibrationer.

Landskap

Åtgärden kan medföra en försämring av det estetiska intrycket av bron.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka vatten.

Material och kemiska produkter

Åtgärden bedöms inte påverka material och kemiska produkter.

Förorenade områden och masshantering

Åtgärden bedöms inte påverka förorenade områden och masshantering.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar till att minska möjligheten till suicid samt ökad trygghet för gång- och cykeltrafikanter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: VVR2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindh Malin, PLrv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 160, Tjörnbron suicidprevention
Objekt-id	VVR2664
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Tjörn
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Annan utredning (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Tjörnbron är i behov av suicidpreventiva åtgärder för att förhindra/försvåra hopp från bron, sträckan som skall åtgärdas är ca 615m lång. Tjörnbron är en snedkabelbro och konstruktionstypen är känslig för vind. Bron är identifierad i rapporten "Skadehändelser från broar i Sverige år 2008–2020 samt metod för framtagande av underlag". Här konstateras att nio suicid skett under studerad 12 årsperiod.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0,615 km
Gångvägsstandard	saknas
Gångtrafik	saknas
Cykelvägslängd	0,615 km
Cykelvägsstandard	saknas
Cykeltrafik	saknas

Väglängd	0,615 km
Vägstandard	Bro, vägbredd 12,5m, 70 km/h
Vägtrafik	17 654 ÅDT, mätår 2021, lastbilsandel 4%

Beskrivning av åtgärden

Suicidskydd (hoppskydd) ska monteras på båda sidorna av Tjörnbron, i samband med detta monteras även skiljebalk och skiljeräcke på norra sidan samt nytt tätskikt för det som krävs pga nämnda arbeten. Södra sidans skiljeräcke kvarstår. Åtgärden innefattar även ommålning av körfält på bron, då dessa behöver minskas i bredd till följd av yta som krävs för räcken och suicidskydd.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	0,615 km
Gångvägsstandard	saknas
Gångtrafik	saknas
Cykelvägslängd	0,615 km
Cykelvägsstandard	saknas
Cykeltrafik	saknas
Väglängd	0,615 km
Vägstandard	Bro, vägbredd 12,5m, 70 km/h
Vägtrafik	17 654 ÅDT, mätår 2021, lastbilsandel 4%

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förhindra suicid.

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)
2024-11-21	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	72	21	72	21

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	62

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Suicidskyddet och serviceväg medför en ökad underhållsmassa och därmed ett större behov av underhåll. Underhållskostnaderna bedöms som en försämring i förhållande till investeringskostnaden	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Objektnummer: VVR2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindh Malin, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)

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

Planeringsläge

Objektet är under tidig utredning. Åtgärden bör kunna kombineras med andra underhållsåtgärder. SEB tas fram i samband med åtgärdsplaneringen 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

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

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Planer finns att även anlägga suicidprevention på broarna över Källösund, Almöbron, Skåpesundsbron samt Stenungsönbron, vilka alla ligger i samma stråk.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Arbets-pm SEB utan SEK
1b	Beräkning suicidskydd Tjörnbron
2	GKI VVR2664
3	Klimatkalkyl
Referens 1	Fredin-Knutzén J, Andersson A-L, Hadlaczky G, Sokolwski M. Suicid vid broar i Sverige: Nationellt centrum för Suicidforskning och Prevention, Region Stockholm och Karolinska Institutet; 2023. URL: https://ki.se/media/268851/download

SEB Id: 0efc5d91-286d-4684-9c4c-f51a39ebd890

Objektnummer: VVR2664, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindh Malin, PLvrv, 0771-921 921
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindh Malin, PLvrv
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