

## Trafiksäkerhetseffekter väg i Samkalk

Vid objektsanalyser med Sampers/Samkalk kan man få ologiska trafiksäkerhetseffekter för väg. Det beror på att det i nätutläggningen kan ske kast i ruttvalen så att man får förändringar i flöden och om trafiksäkerhetseffekten skiljer sig mellan rutterna så uppstår en effekt. Detta problem innebär att det kan uppstå trafiksäkerhetseffekter långt utanför det som bör vara det huvudsakliga influensområdet för objektet.

Det är ett principiellt problem även för andra effekter men de påverkas mindre så vi har gjort bedömningen att det i huvudfallet endast är trafiksäkerhet som behöver en särskild hantering. Det är dock viktigt att man alltid analyserar resultaten, orimliga resultat kan kräva ytterligare analys även av andra effekter.

För att minska detta problem ska riggningen publicerad 2021-01-11 användas. Den har uppdaterats med nya startmatriser och fler antal iterationer i nätutläggningen. Det ska minska problematiken med kast i nätutläggningen.

Detta behöver också hanteras i den samhällsekonomiska kalkylen:

### Vägobjekt

Samkalk ska köras som vanligt men det är viktigt att man analyserar trafiksäkerhetseffekterna för väg och hur de fördelar sig geografiskt. Stöd för detta finns på Sampers-ftp i mapp *Geografisk redovisning TS Samkalk*, instruktion finns i filen *Stöd geografisk redovisning TS Samkalk*.

Huvudeffekten bör uppstå i vad som kan antas vara det huvudsakliga influensområdet. Mindre förändringar utanför influensområde är okej men det ska kommenteras i Arbets-PM. I de fall det uppstår problem med orimliga effekter kontaktas [samkalk@trafikverket.se](mailto:samkalk@trafikverket.se) så kan vi hjälpa till med bedömning.

### Järnvägsobjekt

Samkalk ska köras som vanligt men här ska trafiksäkerhetseffekterna för väg som Samkalk beräknar tas bort och istället beräknas med marginalkostnader utifrån förändringen av trafikarbetet. Denna omräkning sker automatiskt i överföringsmallen till SEB-IT som finns på [www.trafikverket.se/samkalk](http://www.trafikverket.se/samkalk). Det är mallen anpassad för järnvägsanalyser som ska användas.

Beräkningen för kalkylperioden sker enligt:

$Diff_{fkm} * marginalkostnadolyckor * nuvärdesfaktor$                       Beräkning sker per fordonstyp

där

Differensen för trafikarbetet (fkm) hittas i fliken Resultat prognosår i SK46.

Nuvärdesfaktor beräknas för det specifika objektet (Diskonterat resultat/Resultat prognosår för trafikolyckor Msek).

Marginalkostnader från ASEK 7.0 används i beräkningarna. Marginalkostnad för pb används för pb och pby, marginalkostnaden för lb används för lbu och lbs.

Marginalkostnad olyckor väg	
Pb	0,55
Lb	1,15