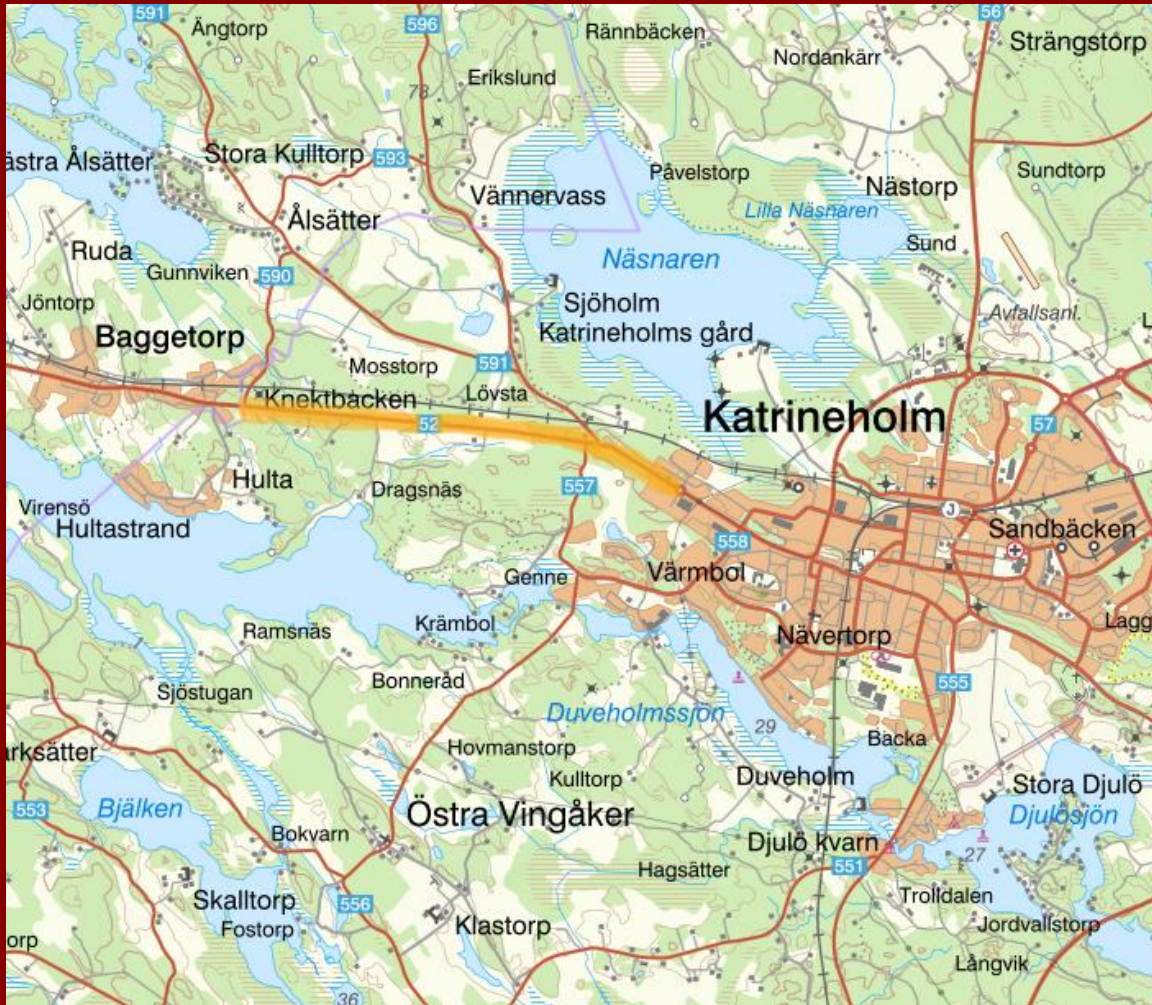


Samlad effektbedömning

Väg 52 Baggetorp-Katrineholm, GC-väg, VMR2667



Objektnummer: VMR2667, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-07



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-03-13

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst

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 prognosåreffekter, 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 Södermanland län och berör Katrineholm kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 52 sträcker sig mellan Nyköping och Kumla. Delen mellan Katrineholm och Baggetorp är en vanlig tvåfältsväg, 9-10 m bred med hastighet 70-80 km/h samt hastighetskameror. Trafikmängd är ca 5400-7100 fordon/dygn. Det saknas i nuläget gång- och cykelväg längs sträckan och utifrån hög trafikmängd bedöms trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vara låg.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden är en 4,6 km lång separerad och belyst gång- och cykelbana längs väg 52, som ansluter till kommunal cykelbana i Katrineholm och till enskild väg vid Knektbacken. Med kommunalt driftstöd för att upprätthålla funktionen regionalt cykelvägnät på den enskilda vägen, kommer den sammanhängande gång- och cykelbanan i och med denna åtgärd att sträcka sig från Katrineholm till Baggetorp.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 52.

Investeringskostnad

Kostnaden är 63 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam - endast bedömd
---------------------------	-------------------------

Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden påverkar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter positivt. Åtgärden har ingen tydlig negativ effekt bland funktions- och hänsynsmål.

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

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till Region Södermanlands länsplan för perioden 2026-2037. Åtgärden är en del av sträckan Vingåker-Katrineholm som är utpekad i Region Sörmlands cykelstrategi.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart
Restid	Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas öka något på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	En separerad gång- och cykelväg innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång och cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv. Bedömningen förutsätter gång-cykelpassager med säker utformning (t ex i form av hastighetssäkring, men ej klarlagt i detta skede).	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Potentialen för överflyttning av trafik från bil till gång-, cykel- eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.	Försumbart
Vattenkvalitet	Risk för konflikt med grundvattenförekomst då en del av åtgärden går vid en grundvattenförekomst.	Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärden. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärden görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns en liten risk för konflikt med kulturmiljövärden i området. Det finns någon enstaka fornlämning och en allé i anslutning till väg 52. Arkeologisk hantering ingår i åtgärden.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte växt- och djurliv nämnvärt.	Försumbart

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas

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-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	Uppgift saknas
---	----------------

* 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	266	2,0
Reinvestering per år	8,3	0,09
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
En separerad gång-cykelbana innebär ökad reskomfort och trygghet samt något minskad restid för gång- och cykeltrafikanter längs med väg 52. I förhållande till investeringskostnaden anses dock effekten för personresor vara försumbar.	≈ 0

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
En separerad gång- och cykelväg innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång och cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv. Bedömningen förutsätter gång- cykelpassager med säker utformning (t ex i form av hastighetssäkring, men ej klarlagt i detta skede).	>

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärdens förbättrade gång- och cykelbana. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar. Finns risk för konflikt med grundvattenförekomst.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och bedöms därmed vara försumbara. Det finns dock risk för konflikt med kulturmiljövärden i området, men inte känt i detta skede.	≈ 0
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.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	56 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	56 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärdens trafiksäkerhets- och restidsnyttor bedöms ej överstiga dess kostnader. Åtgärden bedöms därför vara samhällsekonomiskt olönsam.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Objektet ger positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men ger negativa effekter som ökade drift och underhållskostnader. Antalet gång- och cykeltrafikanter är få och potential för nygenererade trafikanter är osäker.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inget känt beroende till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt 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

Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas bli jämnare på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Inget bidrag.

Funktionshindrades tillgänglighet

Då gång- och cykelvägen huvudsakligen antas fungera som transportväg mellan Katrineholm och Baggetorp bedöms ej funktionshindrades tillgänglighet förbättras.

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

Positivt bidrag då barn och ungas möjlighet att på egen hand kan ta sig möjlighet att ta sig mellan orterna då gång- och cykelvägen ansluter till orternas respektive gång- och cykelnät. Det förbättrar barns möjlighet att ta sig till målpunkter för längs med vägen och även till skola.

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.

Åtgärden bedöms leda till ökad trafiksäkerhet genom separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, vilket minskar risken för olyckor som resulterar i dödsfall eller allvarligt skadade.

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

Ny gång- och cykelväg bidrar till ökade utsläpp vid byggande, drift och underhåll. Den bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO₂ då dess påverkan på färdmedelsfördelningen är liten.

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

Luftkvaliteten bedöms inte påverkas av åtgärden. Potentialen för överflyttning från biltrafik till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.

Buller och vibrationer

Bullernivåer bedöms i detta skede inte påverkas av åtgärden.

Landskap

Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns en liten risk för konflikt med kulturmiljövärden i området.

Vatten

I detta skede bedöms att det finns risk för konflikt med grundvattenförekomst.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden påverkar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter positivt. Åtgärden har ingen tydlig negativ effekt bland funktions- och hänsynsmål.

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

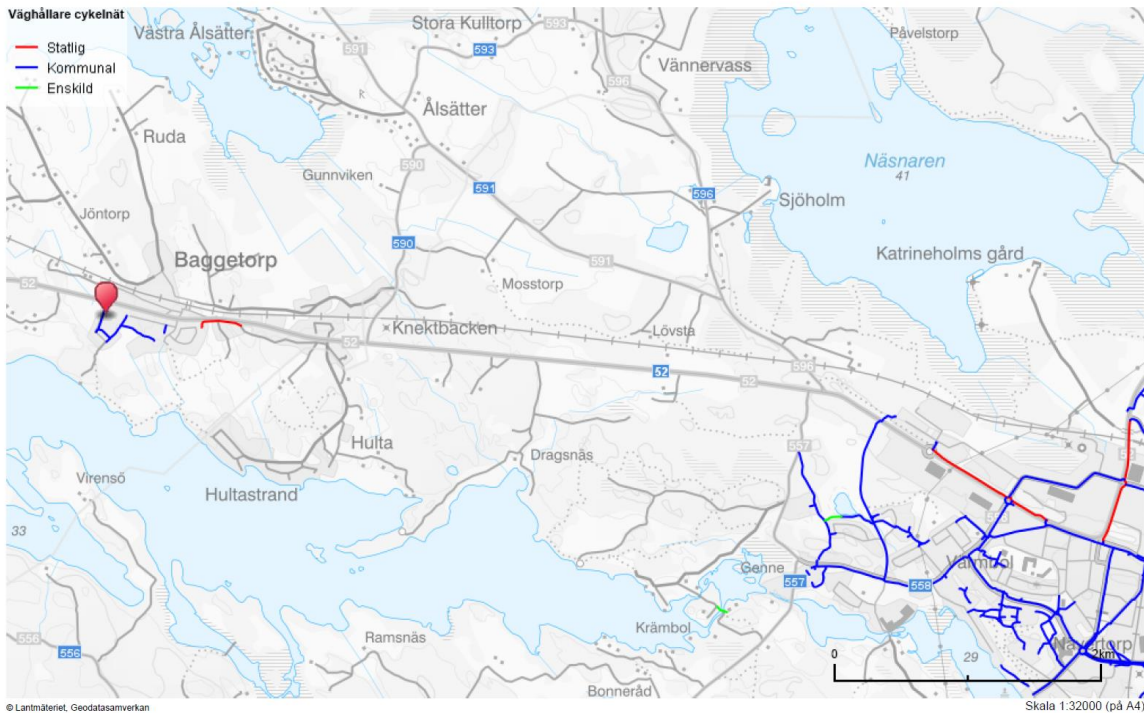
Åtgärdsnamn	Väg 52 Baggetorp-Katrineholm, GC-väg
Objekt-id	VMR2667
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Södermanland
Kommun	Katrineholm
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

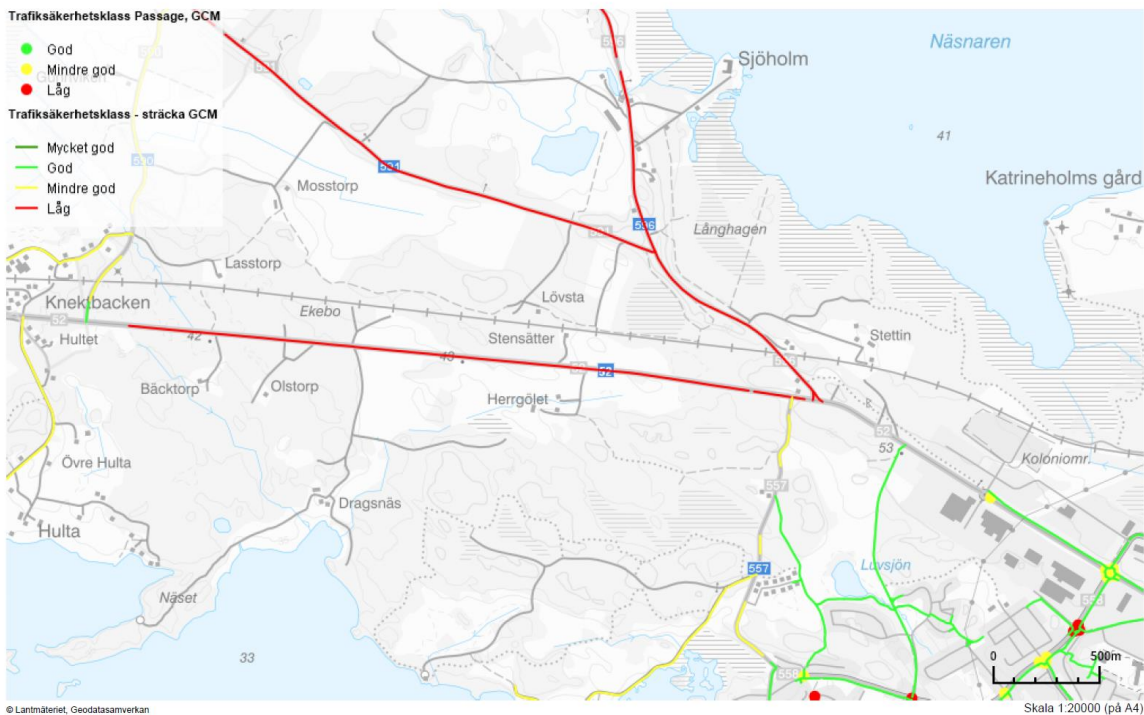


ATK-kameror längs sträckan, källa Stigfinnaren

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader



Nuläge befintliga anslutande cykelvägar, källa Stigfinnaren



Trafiksäkerhetsklassificering på sträcka och passage GCM, källa Stigfinnaren

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Riksväg 52 sträcker sig mellan Nyköping och Kumla. Delen mellan Katrineholm och Baggetorp är en vanlig tvåfältsväg, 9-10 m bred med hastighet 70-80 km/h samt hastighetskameror. Trafikmängd är ca 5400-7100 fordon/dygn. Det saknas i nuläget gång- och cykelväg längs sträckan och utifrån hög trafikmängd bedöms trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vara låg.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0 km
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	0 km
Cykelvägsstandard	Saknas
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	4,6 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9-10 m bred, 70-80 km/h, ATK-sträcka
Vägtrafik	ÅDT 5398-7103, varav 6-8 % tung trafik (mätår 2023-01)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden är en 4,6 km lång separerad och belyst gång- och cykelbana längs väg 52, som ansluter till kommunal cykelbana i Katrineholm och till enskild väg vid Knektbacken. Med kommunalt driftstöd för att upprätthålla funktionen regionalt cykelvägnät på den enskilda vägen, kommer den sammanhängande gång- och cykelbanan i och med denna åtgärd att sträcka sig från Katrineholm till Baggetorp.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	4,6 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 m bred, med belysning
Gångtrafik	Uppgift saknas

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Cykelvägslängd	4,6 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 m bred, med belysning
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	4,6 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9-10 m bred, 70-80 km/h, ATK-sträcka
Vägtrafik	ÅDT 5398-7103, varav 6-8 % tung trafik (mätår 2023-01)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 52.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-26	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	63	19	63	19

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	56

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång-cykelväg ökar anläggningsytan, vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till Region Södermanlands länsplan för perioden 2026-2037. Åtgärden är en del av sträckan Vingåker-Katrineholm som är utpekad i Region Sörmlands cykelstrategi.

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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har gjorts för objektet.

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	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Inget känt beroende till andra infrastruktursatsningar.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnadskalkyl
2	Arbets-PM
3	Klimatkalkyl
Referens 4	Regional cykelstrategi för Sörmland

SEB Id: 4232ca6e-1ea0-4fe8-a835-6ca9299b758c

Objektnummer: VMR2667, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-07



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-13

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst

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