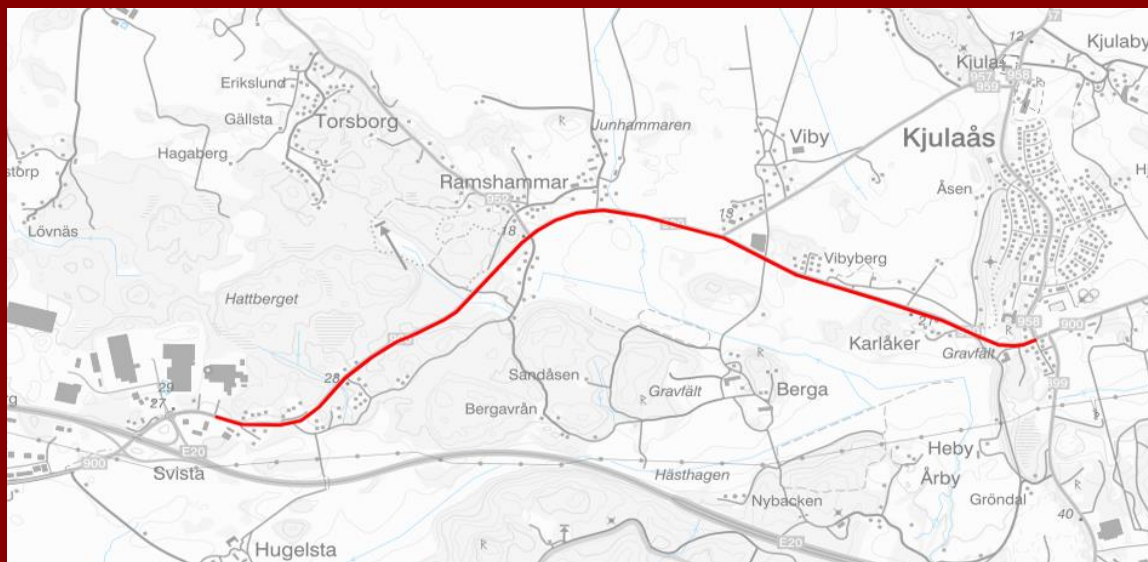


Samlad effektbedömning

Väg 900 Kjula-Svista, GC-väg, VMR2676



Objektnummer: VMR2676, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-02-11



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-18

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 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 Södermanland län och berör Eskilstuna kommun.

Nuläge och brister

Länsväg 900 mellan trafikplats Svista och Kjula är en vanlig tvåfältsväg, 9 m bred med hastighet 70-80 km/h. Trafikmängd är ca 2000-3800 fordon/dygn. Det saknas i nuläget gång- och cykelväg längs sträckan. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är bedöms vara låg på sträckan.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden är en 4,7 km lång separerad gång- och cykelväg med belysning längs väg 900 mellan trafikplats Svista (E20), där den ansluter till befintligt statlig gång- och cykelbana, och väg 958 vid Kjulaås.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 900.

Investeringskostnad

Kostnaden är 67 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

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

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.

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.	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, i Kjulaås, korsar 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 risk för konflikt med kulturmiljövärden i området. Det finns fornlämningar nära väg 900 i Kjulaås. Arkeologisk hantering ingår i åtgärden.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna 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-ekvivalenter

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	409	2,0
Reinvestering per år	8,5	0,10
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 900. 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.	>
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 i Kjula.	≈ 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.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	59 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	59 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

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

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 Kjula och Eskilstuna bedöms inte funktionshindrades tillgänglighet påverkas.

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 vidare 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 risk för konflikt med kulturmiljövärden i området. Det finns fornlämningar nära väg 900 i Kjulaås.

Vatten

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

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.

Objektnummer: VMR2676, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-02-11



Samlad effektbedömning

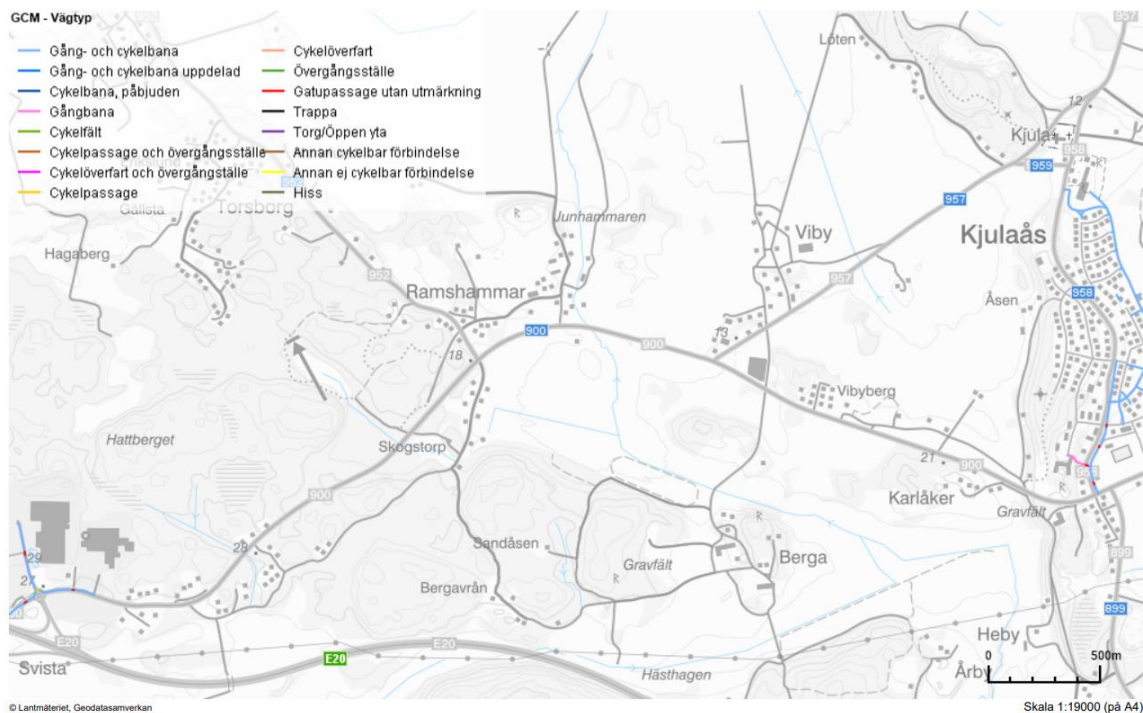
Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

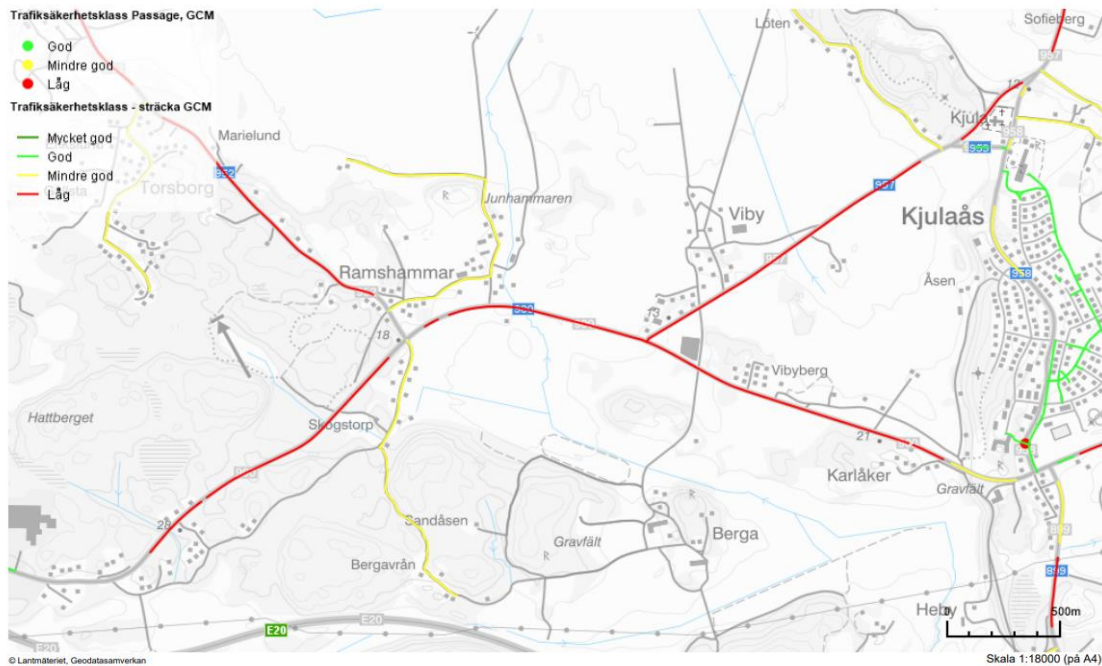
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 900 Kjula-Svista, GC-väg
Objekt-id	VMR2676
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Södermanland
Kommun	Eskilstuna
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister



Nuläge befintliga anslutande cykelvägar, källa Stigfinnaren



Nuläge Trafiksäkerhetsklassificering på sträcka och passage, källa Stigfinnaren

Länsväg 900 mellan trafikplats Svista och Kjula är en vanlig tvåfältsväg, 9 m bred med hastighet 70-80 km/h. Trafikmängd är ca 2000-3800 fordon/dygn. Det saknas i nuläget gång- och cykelväg längs sträckan. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är bedöms vara låg på sträckan.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0 km
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	0 km
Cykelvägsstandard	Saknas
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	4,7 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9 m bred, 70-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 2060-3794, varav 3-5 % tung trafik (mätår 2022)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden är en 4,7 km lång separerad gång- och cykelväg med belysning längs väg 900 mellan trafikplats Svista (E20), där den ansluter till befintligt statlig gång- och cykelbana, och väg 958 vid Kjulaås.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	4,7 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 m bred, med belysning
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	4,7 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 m bred, med belysning
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	4,7 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9 m bred, 70-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 2060-3794, varav 3-5 % tung trafik (mätår 2022)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 900.

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)	67	20	67	20

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	59

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.

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	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Inget känt beroende till andra infrastruktursatsningar.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnads kalkyl
2	Arbets-PM
3	Klimat kalkyl
4	Regional cykelstrategi för Sörmland

SEB Id: 36d8d2bc-34c3-441e-b683-9968216125bf

Objektnummer: VMR2676, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-02-11



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-18
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