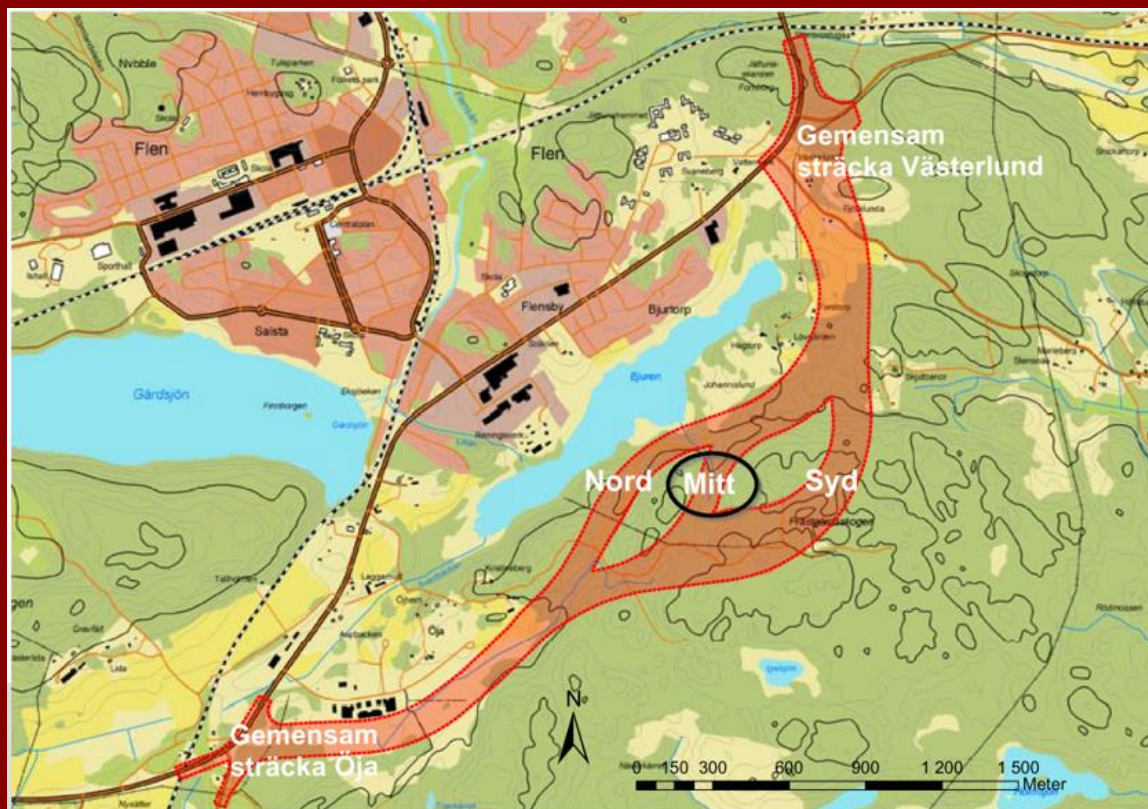


Samlad effektbedömning

Rv 55 Förbifart Flen, VO1869



Karta: Översiktskarta

VÄGUTREDNING VÄG 55 FLEN



Objektnummer: VO1869, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Hollås Sandra, PLmru, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Hollås Sandra, PLmru

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):

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

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:

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

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 ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * 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:

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

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 $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

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 Södermanland län och berör Flen kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 55 går mellan Uppsala och Norrköping, via Enköping, Strängnäs, Malmköping, Flen och Katrineholm. Delen genom Flen är en tvåfältsväg, ca 9 m bred med 40 och 60 km/h genom tätorten och 80 km/h utanför. Trafikmängd är ca 6200–7400 fordon/dygn, vara ca 10% är tung trafik. Nära hälften är genomfartstrafik vars framkomlighet påverkas av låg hastighet igenom Flen. Boende påverkas av buller och luftföroreningar. Vägen utgör en barriär och skapar en osäker trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på en 4 km lång sträcka i nysträckning öster om Flen (korridor Mitt enligt vägutredningen från 2006). Viltstängsel längs hela sträckan. I söder byggs korsningen väg 55/väg 221 om och utformas som en planskild korsning. I norr byggs korsning väg 55/väg 57 om och utformas som en cirkulationsplats till vilken också väg 662 ansluts. En gång- och cykelport byggs för rörligt friluftsliv.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa, skapa förutsättningar att genomföra den stadsutveckling som planeras samt förkorta restider.

Investeringskostnad

Kostnaden är 427 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	11 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,0
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Åtgärden ger i första hand lokala nyttor i form av förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet samt minskade bullernivåer och förbättrad luftkvalitet för boende i tätorten. Åtgärden ger regionala nyttor i form av förbättrad framkomlighet för genomfartstrafik.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiva effekter främst på framkomlighet och trafiksäkerhet samt miljö och hälsa i form av minskat buller och förbättrad luftkvalitet genom Flen. Åtgärden bidrar till att emissioner och energianvändning ökar, både under byggnation och användning samt att åtgärden skapar intrång i natur- och kulturmiljöer. Åtgärden innebär framkomlighet och trafiksäkerheten förbättras. Målkonflikt uppstår således mellan trafiksäkerhet och framkomlighet å ena sidan och påverkan på klimat och natur- och kulturmiljö å andra sidan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Södermanlands län 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och ökat slitage	1,4 mnkr/år	-31
Restid personbil	Högre hastigheter ger minskade restider	-26 kftim/år	201

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger minskade transporttider	-0,06 mnkr/år	1,4
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och slitage på fordon	1,1 mnkr/år	-27
Restid lastbil	Högre hastigheter ger minskade restider	-2,8 kftim/år	23

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten för vägtrafiken och mindre trafikflöden i korsningar i Flens tätort förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.	-0,27 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten för vägtrafiken och mindre trafikflöden i korsningar i Flens tätort förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten för vägtrafiken och mindre trafikflöden i korsningar i Flens tätort förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.	-9,5 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten för vägtrafiken och mindre trafikflöden i korsningar i Flens tätort förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.	-1,6 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten för vägtrafiken och mindre trafikflöden i korsningar i Flens tätort förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.	-0,06 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten för vägtrafiken och mindre trafikflöden i korsningar i Flens tätort förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.		229

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Överflyttning av trafiken minskar människors exponering för emissioner	0 ton/år	0,58
Buller	Överflyttning av trafiken minskar människors exponering för buller från vägtrafiken.		45
Kväveoxider	Överflyttning av trafiken minskar människors exponering för emissioner	-0,03 ton/år	0,96
Slitagepartiklar	Överflyttning av trafiken minskar människors exponering för emissioner. Högre hastigheter ger något ökade utsläpp, men omfördelning av trafik från tätort till landsbygd har en positiv påverkan.	0,52 ton/år	27

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Korridoren omfattar flera områden med konstaterade fornlämningar som kan komma att beröras av ny vägsträckning.		Försumbart
Intrång - människor	Den nya vägsträckningen går genom naturmark i närhet till sjö och tätort. Marken är dock mycket kuperad och landskapet slutet och skogsbevuxet.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Ny sträckning i ett tidigare orört skogsområde innebär barriäreffekter för djurlivet.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastigheter 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)	1,02
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,14
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)*	-0,26

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0,73
---	------

* 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	6830	39
Reinvestering per år	121	1,1
Drift och underhåll per år	33	0,38

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

Inga övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Effekten som de höjda hastigheterna har på restiden överstiger den ökade drivmedelsåtgången och slitaget på fordonen	170 mnkr	0,44

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden innebär ökade restidskostnader för godstrafiken utan att medföra några restidsvinster.	-2,4 mnkr	-0,01

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mittseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten för vägtrafiken och mindre trafikflöden i korsningar i Flens tätort förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.	229 mnkr	0,60

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Överflyttning av trafiken minskar människors exponering för emissioner och buller	73 mnkr	0,19
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Ny mark tas i anspråk vilket förändrar landskapet, skapar nya barriärer för växt och djurliv samt påverkar våtmarker.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde 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.	-76 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	393 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	366 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	16 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	382 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	11 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,0
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen i EVA och BEVA visar på ett resultat nära noll. Känslighetsanalyser visar på ett resultat som varierar mellan lönsamt och olönsamt resultat. Åtgärden ger negativa ej värderbara effekter för djur och landskap. Sammantaget bedöms åtgärden som nära noll.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

De huvudsakliga effekterna fångas av EVA- och BEVA-kalkylerna. Det finns osäkerheter i hur stor överflyttningen till följd av förbifarten blir, vilket påverkar åtgärdens lönsamhet.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden medför negativa effekter i för djur och landskap då ny mark tas i anspråk.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden ger i första hand lokala nyttor i form av förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet samt minskade bullernivåer och förbättrad luftkvalitet för boende i tätorten. Åtgärden ger regionala nyttor i form av förbättrad framkomlighet för genomfartstrafik.

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

Tillförlitligheten för fordonstrafiken ökar då ett nytt vägvalsalternativ skapas. Åtgärden ger en kortare restid för resenärer längs väg 55 vilket förbättrar förutsättningarna för pendling. Tryggheten för oskyddade trafikanter i Flen ökar då genomfartstrafiken flyttas över till förbifarten. Åtgärden påverkar framförallt den långväga genomfartstrafiken och bedöms ha marginell påverkan andelen kortväga gång- och cykelresor.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Tillförlitligheten ökar då ett nytt vägvalsalternativ skapas. Förbättrad framkomlighet och minskad restid i och med högre hastighet på förbifarten. Reskostnaden för lastbil ökar medan godstidskostnad för väg minskar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms ej påverka kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade. I övrigt inga utpekade åtgärder för dessa grupper.

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

Åtgärden avlastar befintlig väg genom Flen vilket förbättrar barn och ungas väg till skolan. Största delen av skolor och bostäder ligger dock på samma sida, väster om väg 55 varför bidraget bedöms som marginellt.

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.

Förbifarten utformas som mötesfri landsväg med mitträcke och viltstängsel vilket ger en minskad risk för olyckor med döda och allvarligt skadade. Minskad genomfartstrafik genom Flen ger en förbättrad trafikmiljö när förbifarten finns som vägval.

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

Förbifarten medför en något längre resväg jämfört med befintlig sträckning och ger ökad mängd fordonskilometer. Den nya sträckningen har dock en högre hastighetsstandard och möjliggör en jämnare hastighet jämfört med befintlig sträckning vilket leder till en lägre energianvändning per fordonskilometer. Ny infrastruktur ger stora utsläpp vid byggande samt även ökad energianvändning vid drift och underhåll.

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 bidrar till minskade utsläpp av NOx men slitagepartlikar från trafiken ökar.

Buller och vibrationer

Antalet personer som exponeras för buller minskar då genomfartstrafiken flyttar ut från Flen till förbifarten.

Landskap

Väg i ny sträckning med hög hastighet förläggs i tidigare orört naturområde och ökar barriäreffekten för djurlivet.

Vatten

Åtgärder medför risk för påverkan på våtmarker och vattendrag.

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 har positiva effekter främst på framkomlighet och trafiksäkerhet samt miljö och hälsa i form av minskat buller och förbättrad luftkvalitet genom Flen. Åtgärden bidrar till att emissioner och energianvändning ökar, både under byggnation och användning samt att åtgärden skapar intrång i natur- och kulturmiljöer. Åtgärden innebär framkomlighet och trafiksäkerheten förbättras. Målkonflikt uppstår således mellan trafiksäkerhet och framkomlighet å ena sidan och påverkan på klimat och natur- och kulturmiljö å andra sidan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,43736
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,79111
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00192

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 55 Förbifart Flen
Objekt-id	VO1869
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Södermanland
Kommun	Flen
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Riksväg 55 går mellan Uppsala och Norrköping, via Enköping, Strängnäs, Malmköping, Flen och Katrineholm. Delen genom Flen är en tvåfältsväg, ca 9 m bred med 40 och 60 km/h genom tätorten och 80 km/h utanför. Trafikmängd är ca 6200–7400 fordon/dygn, varav ca 10% är tung trafik. Nära hälften är genomfartstrafik vars framkomlighet påverkas av låg hastighet igenom Flen. Boende påverkas av buller och luftföroreningar. Vägen utgör en barriär och skapar en osäker trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

Väg 55 har stor betydelse för näringslivets transporter och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. Delarna mellan Katrineholm-Flen-Strängnäs och Enköping är utpekade i kollektivtrafiken och även som helhet som arbetspendlingsstråk.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	3,5 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8,5-9,5 m bred, 40-60 km/h genom Flen (80 km/h utanför)
Vägtrafik	6200-7400 fordon/dygn varav tung trafik 10% (mätår 2022-01)

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på en 4 km lång sträcka i nysträckning öster om Flen (korridor Mitt enligt vägutredningen från 2006). Viltstängsel längs hela sträckan. I söder byggs korsningen väg 55/väg 221 om och utformas som en planskild korsning. I norr byggs korsning väg 55/väg 57 om och utformas som en cirkulationsplats till vilken också väg 662 ansluts. En gång- och cykelport byggs för rörligt friluftsliv.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	4 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1 20-30% omkörning, vägbredd 13 meter, hastighet 100 km/h.
Vägtrafik	3700 fordon/dygn varav tung trafik 11%

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa, skapa förutsättningar att genomföra den stadsutveckling som planeras samt förkorta restider.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-20	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	427	128	427	128

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	366

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Ny vägsträckning innebär högre drift- och underhållskostnader	-16

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Södermanlands län 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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1, BEVA 2024.1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-01-21

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

Kommentar: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

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
366 mnkr	16 mnkr	393 mnkr	11 mnkr	0,0

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	512	16	364	-165	-0,31
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	366	17	446	63	0,16
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	366	16	339	-43	-0,11
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	366	16	366	-16	-0,04
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	366	16	450	68	0,17
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	366	16	336	-46	-0,12
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	366	16	393	11	0,02
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	366	16	407	25	0,06
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	366	16	379	-3,4	0

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: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
Lägre trafikomfördelning, -50%			-0,71

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
2a	Grov kostnadskalkyl
2b	Omräkning av investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4a	ArbetsPM EVA
4b	Json-fil EVA huvudanalys
4c	BEVA-huvudanalys
5a	Resultat EVA känslighetsanalys
5b	Json-fil EVA känslighetsanalys
5c	BEVA-känslighetsanalys

Referens 1 Tidigare SEB: TRV 2020/66057

SEB Id: 3e08c2a7-6fe2-47b1-bb6d-ad0a09930751

Objektnummer: VO1869, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Hollås Sandra, PLmru, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-04
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Hollås Sandra, PLmru
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