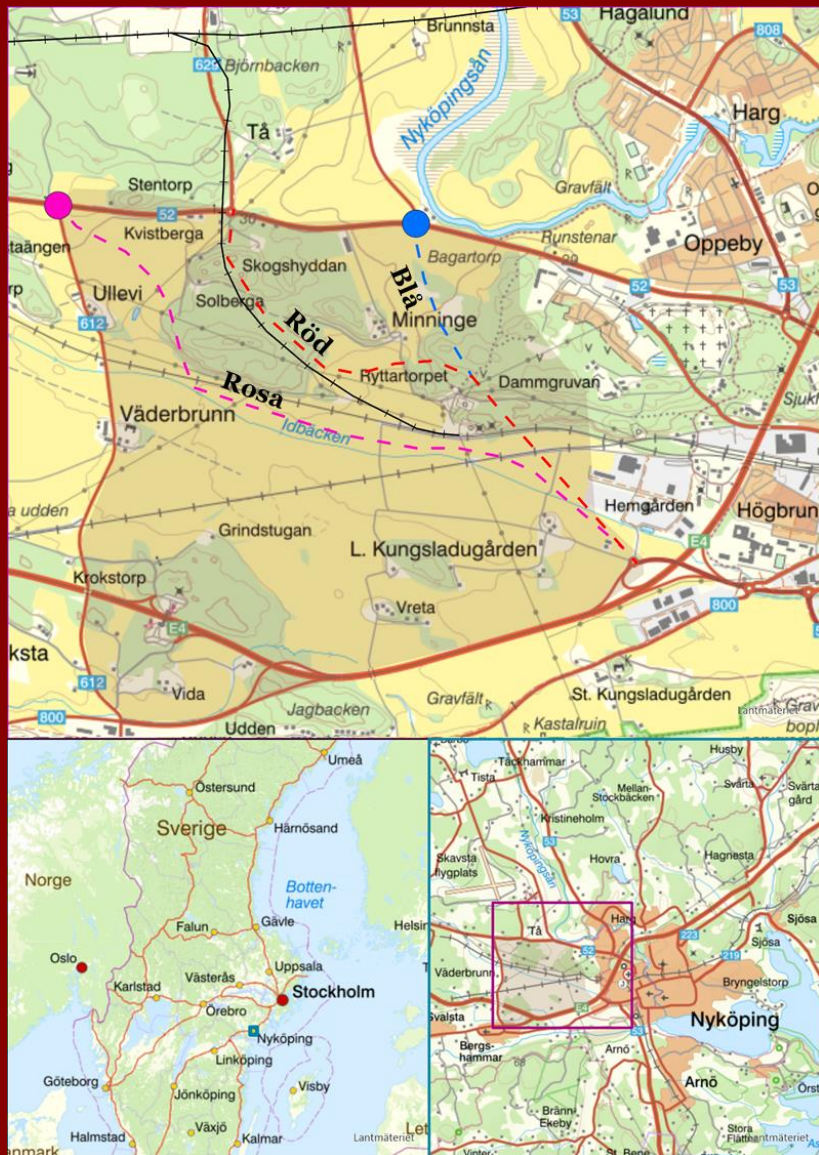


Samlad effektbedömning

Väg 52 Kungsladugårdsleden, kapacitetsförbättring, VO2270



Objektnummer: VO2270, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-08

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

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 Nyköping kommun.

Nuläge och brister

Mellan Skavsta flygplats och centrala Nyköping råder idag problem med framkomlighet och tillgänglighet. En brist är att alternativa vägar mellan väg 52 och E4 sydväst om Nyköping saknas. Detta skapar kapacitetsbrist och bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid trafikplats Hållet, även transporter till och från Oxelösunds hamn ökar trafikbelastningen ytterligare. På väg 52 vid trafikplatsen har flödet mätts till cirka 12 400 fordon/dygn. Ostlänken planeras i anslutning till Skavsta.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärderna omfattar ny trafikled benämnd som Kungsladugårdsleden. Väglängden är cirka 4,5 km mötesseparerad väg i nysträckning, högsta tillåtna hastighet 100 km/h vilken ansluter väg E4 vid trafikplats Kungsladugården. Viltstängsel anläggs längs hela sträckan och faunaport samt viltuthopp. Trafikleden korsar järnvägen planskilt via två vägbroar. Nysträckningen ansluts till väg 52 via en ny cirkulationsplats vid Skavsta. Befintlig cirkulationsplats i tpl Kungsladugården byggs ut till två körfält.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att ansluta väg E4 med väg 52 på alternativt och mera kapacitetsstarkt sätt så trafikplats Hållet och delar av väg 52 vid Nyköping avlastas.

Investeringskostnad

Kostnaden är 531 mnkr i prisnivå 2023-06. 30% standardavvikelse antagen från investeringskostnaden i kostnadsunderlaget

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-177 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,38
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärdens nyttor bedöms först och främst härledas till vägtrafiken. Regional och lokal vägtrafik gynnas mest av åtgärden, nationell vägtrafik gynnas genom att trafikplats Hållet och delar av väg E4 avlastas. Nyttorna bidrar även till näringslivets transporter mellan hamnen i Oxelösund, väg 52 och Skavsta flygplats.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som emissioner och energianvändning ökar. En mållkonflikt uppstår dock mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och åtgärdens påverkan på klimat och landskap.

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. Objektet har under 2018 utretts i en åtgärdsvalsstudie gällande västra infarten till Nyköping där brister lyftes i form av framkomlighet och tillgänglighet till centrala Nyköping och Skavsta flygplats. Under februari 2024 framkom att den tänkta vägplanen inte får status riksintresse för kommunikation. En förutsättning för projektet och tillstyrkan av vägplan har varit att det nya vägområdet klassas som ett riksintresse för kommunikation. Detta innebar att projektet avbröts i mars 2024 av verksamhetsområdet Investering och därefter återlämnades till Planering. TKI-säkring (tid, kostnad, innehåll) startades och lokaliseringsutredning påbörjades, men detta blev inte klart innan objektet avbröts. Under 2020 togs den första samlade effektbedömningen fram för projektet (TRV 2020/66057:93) och denna ligger till grund för länstransportplan för Södermanlands län 2022-2033. Ett omtag på lokalisering påbörjas under 2025 med alla inblandade parter.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Förbättring för fotgängare och cyklister på grund av minskad trafik längs befintlig väg 52 och Brunnsgatan i Nyköping		Försumbart
Reskostnad personbil	Kortare körsträcka ger minskade reskostnader.	-1,5 mnkr/år	36
Restid	Förbättrad restid på lokalvägnätet i centrala Nyköping på grund av minskad trafik på Brunnsgatan. Förbättring för lokal trafik mellan centrala Nyköping och Oppeby/Harg samt väg 53.		Försumbart
Restid personbil	Kortare körsträcka och högre hastighet ger restidsvinster.	-19 kftim/år	148
Restidsosäkerhet och förseningar	Förbättring avseende restidsosäkerheter och förseningar på grund av minskad trängsel och avlastning i området kring trafikplats Hållet fångas sannolikt inte helt i kalkylen.		Försumbart

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Kortare körsträcka och högre hastighet ger lägre godstidskostnad.	-0,02 mnkr/år	0,61
Reskostnad lastbil	Kortare körsträcka ger minskade reskostnader.	-0,91 mnkr/år	21

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid lastbil	Kortare körsträcka och högre hastighet ger restidvinster.	-1,3 kftim/år	11

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar risken för olyckor.	-0,18 LAS/år	
Döda	Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar risken för olyckor.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar risken för olyckor.	-6,6 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar risken för olyckor.	-1,0 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar risken för olyckor.	-0,04 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Förbättrad trafikmiljö i centrala Nyköping på grund av minskad trafik på Brunnsgatan.		Försumbart

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar risken för olyckor.		147

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Minskat trafikarbete leder till minskade utsläpp av avgaspartiklar trots högre hastigheter.	0 ton/år	0,21
Buller	Hastighetsökning och omfördelning leder till ökat buller, men i stråk där färre påverkas. Bullernivåer minskar längs befintlig väg 52 samt i centrala Nyköping.		Förbättring
Kväveoxider	Minskat trafikarbete leder till minskade utsläpp av kväveoxider trots högre hastigheter.	-0,03 ton/år	0,32
Slitagepartiklar	Marginell ökning av slitagepartiklar totalt sett men minskade utsläpp i tätort (hastighet 60 km/h eller lägre) leder till positiva beräknade nyttor.	0,07 ton/år	12

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Fornlämningar existerar i närheten av planerad vägsträckning. Stora delar av föreslagen sträckning, däribland båda broar över järnvägen, ligger inom riksintresse för kulturmiljövård (Arnö-St Kungsladugården)		Försämring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	som hög grad påverkas visuellt genom broar, vägsträckning och viltstängsel		
Intrång - människor	Stora delar av föreslagen sträckning, däribland båda broar över järnvägen, ligger inom riksintresse för kulturmiljövård (Arnö-St Kungsladugården). Åtgärden förändrar områdets karaktär och landskap genom vägdragning, viltstängsel och broar. Risk att föreslagen sträckning tillsammans med järnväg och vattendrag försvårar brukande eller gör delar av jordbruksmarken obrukbar.		Försämring
Vibrationer	Minskad trafik i centrala Nyköping minskar exponering för vibrationer.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Ny vägdragning med viltstängsel hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Negativa effekter mildras av att faunapassage och viltuthopp anläggs.		Försumbart
Övrig effekt	Objektet ligger öster om Högåsens vattenskyddsområde och det finns risk för negativ påverkan på grundvattenförekomst i jord (Högåsen).		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se		

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	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)	-0,99
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,09
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	-0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-1,05

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	1,68
---	------

* 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	5961	33
Reinvestering per år	84	0,83
Drift och underhåll per år	25	0,30

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)	Nuvärde	NUK*
Restids- och reskostnadsvinster på grund av kortare körsträcka och högre hastighet.	185 mnkr	> 0,40
Förbättringar av restider för fordon samt trygghet för oskyddade trafikanter i centrala Nyköping på grund av minskad trafik längs Brunnsgatan.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restids- och reskostnadsvinster på grund av kortare körsträcka och högre hastighet.	32 mnkr	0,07
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar risken för olyckor.	147 mnkr	0,32
Att trafiken omfördelas från Brunnsgatan till Västerleden bedöms positivt för att bidra till en förbättrad miljö för de oskyddade trafikanter som rör sig i synnerhet mellan Oppeby och centrum. En stor del av dessa trafiksäkerhetsrelaterade effekter fångas upp i EVA-kalkylen, men då kalkylen baseras på ett förenklat vägnät finns sannolikt ytterligare förbättringar som inte fångats. Sammantaget bedöms effekterna vara försumbara.	≈ 0	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden ger mindre exponering för emissioner.	13 mnkr	> 0,03
Hälsa: Hastighetsökning och omfördelning leder till ökat buller, men i stråk där färre påverkas. Bullernivåer minskar längs befintlig väg 52 samt i centrala Nyköping.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär intrång i riksintresse för kulturmiljövård och medför barriäreffekter för människor. Risk att föreslagen sträckning tillsammans med järnväg och vattendrag försvårar brukande eller gör delar av jordbruksmarken obrukbar.	<	
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.	-92 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	285 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	455 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	7,5 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	462 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-177 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,38
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden har bedömts som robust olönsam då huvudanalysen och känslighetsanalyser visar på NNK under -0,1. Kortare restider och förbättrad trafiksäkerhet vägs inte upp av investeringskostnaden. De ej beräknade effekterna bedöms inte påverka slutsatsen.

Åtgärdens lönsamhet beror i stor utsträckning på hur kapaciteten ser ut i anslutning till trafikplats Hållet och på Brunnsgatan, samt på vilken trafiktillväxt som antas, särskilt med avseende på Skavstaområdet. Vidare finns ej beräknade effekter inne i Nyköping.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA-verktyget är generellt mer anpassat till mindre komplexa omfördelningar i trafikmiljöer utanför tätorter. I den intrikata miljön kring Nyköping finns risker att verktyget inte beräknar dessa effekter på ett representativt vis. En osäkerhet finns också gällande ändringar i trafikflödet på väg 52.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden innebär intrång i riksintresse för kulturmiljövård samt medför barriäreffekter för människor. Samtidigt uppstår förbättringar avseende restid och trafikmiljö i centrala Nyköping. Sammantaget bedöms dock effekten som en försämring

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden är inte beroende av andra infrastruktursatsningar dock så finns det andra planerade åtgärder som skulle kunna öka objektets nytta. Två exempel är Ostlänken och Väg 52 Stigtomta-Skavsta inkludera cykelväg. I och med Ostlänken planeras ett framtida resecentrum vid Skavsta flygplats där det ska gå att byta mellan tåg, buss och flyg. Väg 52 Stigtomta-Skavsta inkludera cykelväg inkluderar ombyggnad på den delen av väg 52 till mötesfri landsväg och separerad gång- och cykelväg.

3 Fördelningsanalys

Åtgärdens nyttor bedöms först och främst härledas till vägtrafiken. Regional och lokal vägtrafik gynnas mest av åtgärden, nationell vägtrafik gynnas genom att trafikplats Hållet och delar av väg E4 avlastas. Nyttorna bidrar även till näringslivets transporter mellan hamnen i Oxelösund, väg 52 och Skavsta flygplats.

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

Kortare körsträcka och högre hastigheter ger förbättrade restider och minskade reskostnader. Minskad trängsel kring trafikplats Hållet ger förbättringar avseende restidsosäkerheter och förseningar. Minskad trafik längs Brunnsgatan i centrala Nyköping ger förbättringar avseende reskomfort och trygghet för gång och cykel samt ger även förbättrade restider för lokala resor.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre framkomlighet och högre hastighet ger mer robusta godstransporter. Minskad risk för olyckor men mitträcke kan dock öka risken för störningar vid incidenter. Minskad restid både för tung och lätt yrkestrafik.

Funktionshinderades tillgänglighet

Funktionshinderades tillgänglighet påverkas ej av de åtgärder som genomförs

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

Minskad trafik längs väg 52 och Brunnsgatan bidrar till att öka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer, men de trafiksäkerhetsrelaterade problemen längs platserna kommer fortsatt kvarstå varpå bidraget bedöms som litet.

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.

Omfördelning till väg med mittseparering och viltstängsel samt omfördelning från Brunnsgatan till Västerleden minskar minskar antalet mycket allvarligt skadade och döda.

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

Ökad anläggningsmassa ger ökade utsläpp vid byggande, drift och underhåll. Kortare körsträcka ger minskat trafikarbete. Högre hastigheter ger ökade utsläpp.

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

Högre hastigheter ökar utsläppen av slitagepartiklar. Kortare körsträcka minskar utsläppen av kväveoxider. Trafikomfördelningen medför dock att färre människor exponeras.

Buller och vibrationer

Den nya vägsträckningen leder till att trafik som tidigare färdats nära bostadsområden längs väg 52 nu flyttas ut till Kungsladugårdsleden. Detta innebär att områden som inte tidigare varit utsatta för buller nu blir utsatta för högre bullernivåer jämfört med tidigare. Detta innebär en förbättring av bullernivåerna längs den befintliga delen av väg 52 och i centrala Nyköping.

Landskap

Stora delar av föreslagen sträckning, däribland båda broar över järnvägen, ligger inom riksintresse för kulturmiljövård (Arnö-St Kungsladugården). Åtgärden förändrar områdets karaktär och landskap genom vägdragning, viltstängsel och broar. Risk att föreslagen sträckning tillsammans med järnväg och vattendrag försvårar brukande eller gör delar av jordbruksmarken obrukbar.

Vatten

Kunskap saknas i detta skede

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 ger minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som emissioner och energianvändning ökar. En målkonflikt uppstår dock mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och åtgärdens påverkan på klimat och landskap.

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)	0,47
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,35
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00364

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 52 Kungsladugårdsleden, kapacitetsförbättring
Objekt-id	VO2270
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Södermanland
Kommun	Nyköping
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Mellan Skavsta flygplats och centrala Nyköping råder idag problem med framkomlighet och tillgänglighet. En brist är att alternativa vägar mellan väg 52 och E4 sydväst om Nyköping saknas. Detta skapar kapacitetsbrist och bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid trafikplats Hållet, även transporter till och från Oxelösunds hamn ökar trafikbelastningen ytterligare. På väg 52 vid trafikplatsen har flödet mätts till cirka 12 400 fordon/dygn. Ostlänken planeras i anslutning till Skavsta.

Nyköpingsregionen (Nyköpings och Oxelösunds kommun) är inne i en expansiv fas där befolkningstillväxten under de senaste åren infriat målen om en tillväxt på ca drygt 800 personer per år. I planeringsperioden fram till år 2030 innebär det bostäder för ca 12 000 nya invånare i Nyköpingsregionen. Inriktningen för tillväxten är att låta staden främst växa inom sina nuvarande gränser. Nyköping påverkas dock av flera barriärer, som järnvägslinjen Sala–Oxelösund och Södra stambanan men också Nyköpingsån, Östersjön, motorvägen E4, väg 53 samt odlingslandskapet. Ostlänken planeras, som nämnts, norr om stadens utbredning och som i mycket sammanfaller med flygkorridoren till Stockholm Skavsta flygplats. Dessa barriäreffekter bidrar till att mycket trafik kanaliseras till några få vägar och korsningar.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Vägen existerar inte i nuläget
Vägstandard	Vägen existerar inte i nuläget

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Objektnummer: VO2270, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Vägtrafik	Vägen existerar inte i nuläget
-----------	--------------------------------

Beskrivning av åtgärden

Åtgärderna omfattar ny trafikled benämnd som Kungsladugårdsleden. Väglängden är cirka 4,5 km mötesseparerad väg i nysträckning, högsta tillåtna hastighet 100 km/h vilken ansluter väg E4 vid trafikplats Kungsladugården. Viltstängsel anläggs längs hela sträckan och faunaport samt viltuthopp. Trafikleden korsar järnvägen planskilt via två vägbroar. Nysträckningen ansluts till väg 52 via en ny cirkulationsplats vid Skavsta. Befintlig cirkulationsplats i tpl Kungsladugården byggs ut till två körfält.



Översiktskarta med korridorer och studerade åtgärder. Objektet omfattar nysträckning enligt rosa linje.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	4,5 km
Vägstandard	4,5 km mötesfri landsväg, 13 m, 100 km/h, viltstängsel.
Vägtrafik	3019 fordon/dygn, 8% tung trafik. År 2019 baserat på dynamiska analyser och trafikomfördelningsberäkning.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att ansluta väg E4 med väg 52 på alternativt och mera kapacitetsstarkt sätt så trafikplats Hållet och delar av väg 52 vid Nyköping avlastas.

Syftet är också att stärka det regionala pendlingsstråket Oxelösund-Nyköping-Flen-Katrineholm och att öka tillgängligheten mot Stockholm Skavsta flygplats.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-12	2022-5	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	543	163	531	159

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	455

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg		-7,5

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Södermanlands län 2026-2037. Objektet har under 2018 utretts i en åtgärdsvalsstudie gällande västra infarten till Nyköping där brister lyftes i form av framkomlighet och tillgänglighet till centrala Nyköping och Skavsta flygplats. Under februari 2024 framkom att den tänkta vägplanen inte får status riksintresse för kommunikation. En förutsättning för projektet och tillstyrkan av vägplan har varit att det nya vägområdet klassas som ett riksintresse för kommunikation. Detta innebär att projektet avbröts i mars 2024 av verksamhetsområdet Investering och därefter återlämnades till Planering. TKI-säkring (tid, kostnad, innehåll) startades och lokaliseringsutredning påbörjades, men detta blev inte klart innan objektet avbröts. Under 2020 togs den första samlade effektbedömningen fram för projektet (TRV 2020/66057:93) och denna ligger till grund för länstransportplan för Södermanlands län 2022-2033. Ett omtag på lokalisering påbörjas under 2025 med alla inblandade parter.

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	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
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-11-23

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

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

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
455 mnkr	7,5 mnkr	285 mnkr	-177 mnkr	-0,38

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	636	7,5	249	-395	-0,61
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	455	8,6	309	-155	-0,33
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	455	9,2	261	-203	-0,44
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	455	7,5	265	-197	-0,43
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	455	7,5	322	-140	-0,30
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	455	7,5	248	-214	-0,46
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	455	7,5	286	-176	-0,38
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	455	7,5	291	-171	-0,37
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	455	7,5	278	-184	-0,40

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: Åtgärden är inte beroende av andra infrastruktursatsningar dock så finns det andra planerade åtgärder som skulle kunna öka objektets nytta. Två exempel är Ostlänken och Väg 52 Stigtomta-Skavsta inkludera cykelväg. I och med Ostlänken planeras ett framtida resecentrum vid

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Skavsta flygplats där det ska gå att byta mellan tåg, buss och flyg. Väg 52 Stigtomta-Skavsta inkludera cykelväg inkluderar ombyggnad på den delen av väg 52 till mötesfri landsväg och separerad gång- och cykelväg.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Underlagskalkyl
1b	Kostnadskalkyl - Förutsättningar för underlagskalkyl
1c	Indexomräkning BCA
2a	SEK-importkälla
2b	EVA-fil
2c	Trafikanalys som underlag till omfördelning
3	Arbets-PM
4	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 2bca36cc-d22a-49df-975a-dd94a56d418c

Objektnummer: VO2270, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Dalmer Simon, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-08
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