

Samlad effektbedömning

Väg 52 Stigtomta-Skavsta inkludera cykelväg, VO2287



Objektnummer: VO2287, 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.

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

Väg 52 utgör en tvärförbindelse i Södermanland som förbinder E20 i Örebro med Nyköping och E4. Längs vägen finns flera viktiga pendlingsstråk. Den aktuella sträckan mellan Stigtomta-Skavsta (väg 629) har brister vad gäller trafiksäkerhet och begränsad framkomlighet. Det saknas gång- och cykelväg vilket gör att oskyddade trafikanter måste färdas i blandtrafik.

Beskrivning av åtgärden

En nio kilometer lång sträcka mellan Stigtomta och cirkulationsplatsen med väg 629 i Skavsta byggs om till mötesfri landsväg inom befintlig vägbredd och en separerad gång- och cykelväg anläggs. Hastigheten höjs från 80 km/h till 100 km/h. Viltstängsel anläggs längs hela sträckan tillsammans med en faunabro. Utöver detta ingår även bullerskyddsåtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för skyddade samt oskyddade trafikanter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 264 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	320 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,27
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst motorfordonstrafikanter på vägen, både persontrafik och godstrafik, genom ökad tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet. Även gång- och cykeltrafikanter gynnas av förbättrad trafiksäkerhet.

Funktionsmål och hänsynsmål

De största beräknade nyttorna kommer från förbättrad trafiksäkerhet och minskade restider. Samtidigt bedöms åtgärden leda till försämringar för kulturmiljö, fornlämningar, landskapsbilden och växt- och djurlivet.

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 ny kandidat till Region Södermanland länsplan för perioden 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	En separerad gång- och cykelväg ger en förbättrad trafikmiljö och komfort samt upplevd ökad trygghet för oskyddade trafikanter. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.		Försumbart
Reskostnad personbil	Högre hastigheter ökar förbrukningen av drivmedel.	1,2 mnkr/år	-30
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
Restid personbil	Högre hastigheter medför att restiden minskar.	-52 kftim/år	399

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter medför att restiden minskar.	-0,05 mnkr/år	1,2
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ökar förbrukningen av drivmedel.	0,18 mnkr/år	-4,0

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid lastbil	Högre hastigheter medför att restiden minskar.	-2,6 kftim/år	22

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken att olyckor resulterar i allvarligt skadade exklusive mycket allvarligt skadade.	-0,25 LAS/år	
Döda	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken att olyckor resulterar i dödsfall.	-0,03 D/år	
Egendomskador	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	-9,8 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	-1,0 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken att olyckor resulterar i mycket allvarligt skadade.	-0,07 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg leder till ökad trafiksäkerhet.		235

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ökade utsläpp till följd av högre hastigheter ger en försumbar påverkan då antalet drabbade är lågt.	0 ton/år	0
Buller	Högre hastigheter leder till ökat buller, bullerskyddsåtgärder kompenserar dock för denna ökning.		Försumbart
Kväveoxider	Ökade utsläpp till följd av högre hastigheter ger en försumbar påverkan då antalet drabbade är lågt.	0,03 ton/år	-0,0066
Slitagepartiklar	Ökade utsläpp till följd av högre hastigheter ger en försumbar påverkan då antalet drabbade är lågt.	0,61 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Det finns flera kända forn- och kulturlämningar längs vägen. Dessa kan komma att påverkas av åtgärden när vägen breddas samt gång- och cykelväg anläggs.		Försämring
Intrång - människor	Mitträcke samt gång och cykelväg påverkar landskapet visuella karaktär men då åtgärden följer befintlig sträckning bedöms påverkan vara försumbar i förhållande till åtgärdens utgifter.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Mitträcke, högre hastighet, viltstängsel samt ny gång- och cykelväg tar mer mark i anspråk vilket ökar infrastrukturens barriäreffekt. Då detta sker i befintlig sträckning och det inte		Försumbart

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	finns några utpekade värden bedöms effekten som försumbar i förhållande till åtgärdens utgifter.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden bedöms medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av växthusgaser. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	3,552713678800501E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-4,440892098500626E-16
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)	0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	2,52

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-4,06
---	-------

* 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	7578	33
Reinvestering per år	43	0,46
Drift och underhåll per år	1,6	0,02

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*
Högre hastigheter medför att restiden minskar samtidigt som förbrukningen av drivmedel ökar.	368 mnkr	1,46
En ny gång- och cykelväg förbättrar restiden samt reskomfort och trygghet för oskyddade trafikanter. I förhållande till åtgärdens utgifter anses effekterna dock vara försumbar.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid samtidigt som högre hastigheter medför något ökad förbrukning av drivmedel.	19 mnkr	0,08

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Anläggandet av mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg leder till ökad trafiksäkerhet.	235 mnkr	0,93

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger ökade utsläpp.	-0,0066 mnkr	0,00
Hälsa: Bullerskyddsåtgärder kompenserar för ökat buller i och med högre hastigheter.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Ökad barriäreffekt för växter och djur samt påverkan på forn- och kulturlämningar.	<	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade växthusgasutsläpp 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 skattekrone.	-50 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	572 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,3

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	229 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	23 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	252 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	320 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,27
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska beräkningen inklusive känslighetsanalyserna visar på ett positivt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms vara negativa, dock inte i den storlek att de anses kunna påverka bedömningen att åtgärden visar på robust lönsamhet.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA lämpar sig väl för objektet då investeringsåtgärden innebär ny- och ombyggnad av befintligt vägsystem i landsbygdsmiljö. Vanliga åtgärder med relativt säkra effektsamband.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden ger små positiva resenärseffekter och tydligare negativa effekter på natur- och kulturmiljö samt drift och underhåll. Tillsammans bedöms effekterna för drift- och underhåll samt kulturmiljö av den storlek att sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna leda till 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 Kungsladugårdsleden och Ostlänken. Kungsladugårdsleden som sammankopplar väg 52, väg 53 och E4 ansluter till väg 52 utmed denna stäcka. I och med Ostlänken planeras ett framtida resecentrum vid Skavsta flygplats där det ska gå att byta mellan tåg, buss och flyg. Om dessa åtgärder genomförs kommer trafiken förmodligen öka i snabbare takt än i kalkylen och därmed skulle åtgärdens nyttor öka.

3 Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst motorfordonstrafikanter på vägen, både persontrafik och godstrafik, genom ökad tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet. Även gång- och cykeltrafikanter gynnas av förbättrad trafiksäkerhet.

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

Framkomligheten för motorfordon förbättras i och med kortare restider. En separerad gång- och cykelväg förbättrar förutsättningarna att välja gång- och cykel då trafikmiljön blir bättre. Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas bli jämnare på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad vägstandard och kortare restider ger en förbättrad tillförlitlighet.

Funktionshinderades tillgänglighet

En separerad gång- och cykelväg kan förbättra funktionshinderades tillgänglighet längs sträckan.

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

Gång- och cykelvägen underlättar för barn och unga att gå eller cykla till skola i Stigtomta eller till hållplatser längs sträckan.

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.

Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg ger en förbättrad trafiksäkerhet 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 samt ombyggnad av vägen till mötesfri landsväg medför ökad energianvändning vid byggande samt drift och underhåll. Ökad förbrukning av drivmedel i och med högre hastigheter.

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

Jämnare hastigheter i och med förbättrad vägstandard samtidigt som högre hastigheter ökar utsläppen.

Buller och vibrationer

Bullernivåerna ökar i och med högre hastigheter. Samtidigt planeras skyddsåtgärder för att kompensera för detta.

Landskap

Det finns flera kända forn- och kulturlämningar längs vägen vilka kan komma att påverkas av åtgärden i form av anläggande av gång- och cykelväg samt mindre breddning av vägen längs fyra kilometer av sträckan. Längs en kortare sträcka finns även utpekade värden för kulturmiljö. Mitträcke, viltstängsel samt gång och cykelväg förändrar landskapet visuella karaktär. Dock sker detta i direkt anslutning till dagens vägsträckning men detta ökar infrastrukturens barriäreffekt för växt- och djurliv. Effekterna mildras av att en faunabro anläggs.

Vatten

Delar av sträckan ligger i ett vattenskyddsområde. Det finns konfliktsträckor med ytvatten och därför behöver hänsyn tas så att inte vandringshinder för vattenlevande djur skapas.

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

De största beräknade nyttorna kommer från förbättrad trafiksäkerhet och minskade restider. Samtidigt bedöms åtgärden leda till försämringar för kulturmiljö, fornlämningar, landskapsbilden och växt- och djurlivet.

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)	1,5401
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,93328
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01612

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 52 Stigtomta-Skavsta inkludera cykelväg
Objekt-id	VO2287
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

Väg 52 utgör en tvärförbindelse i Södermanland som förbinder E20 i Örebro med Nyköping och E4. Längs vägen finns flera viktiga pendlingsstråk. Den aktuella sträckan mellan Stigtomta-Skavsta (väg 629) har brister vad gäller trafiksäkerhet och begränsad framkomlighet. Det saknas gång- och cykelväg vilket gör att oskyddade trafikanter måste färdas i blandtrafik.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	9 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, 13 m, 80 km/h med ATK
Vägtrafik	ÅDT 5 627, 2019, lastbilsandel 8 %

Beskrivning av åtgärden

En nio kilometer lång sträcka mellan Stigtomta och cirkulationsplatsen med väg 629 i Skavsta byggs om till mötesfri landsväg inom befintlig vägbredd och en separerad gång- och cykelväg anläggs. Hastigheten höjs från 80 km/h till 100 km/h. Viltstängsel anläggs längs hela sträckan tillsammans med en faunabro. Utöver detta ingår även bullerskyddsåtgärder.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	9 kilometer
Gångvägsstandard	Separerad gång- och cykelväg utan belysning, 2,5 meter bred
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	9 kilometer
Cykelvägsstandard	Separerad gång- och cykelväg utan belysning, 2,5 meter bred
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	9 kilometer
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 5 627, 2019, lastbilsandel 8 %

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för skyddade samt oskyddade trafikanter.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-13	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	264	79	264	79

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	229

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång- och cykelväg medför att kostnaden för drift och underhåll ökar.	Försämring
Underhållskostnad väg	Mitträcke samt viltstängsel ger ökade kostnader för drift och underhåll.	-23

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till ny kandidat till Region Södermanland länsplan för perioden 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-01-30

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
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
229 mnkr	23 mnkr	572 mnkr	320 mnkr	1,27

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	320	23	554	211	0,61
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	229	25	624	371	1,46
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	229	21	515	265	1,06
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	229	23	519	267	1,06
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	229	23	631	379	1,51
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	229	23	513	262	1,04
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	229	23	570	319	1,27
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	229	23	572	320	1,27
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	229	23	572	320	1,27

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 Kungsladugårdsleden och

Ostlänken. Kungsladugårdsleden som sammankopplar väg 52, väg 53 och E4 ansluter till väg 52 utmed denna stäcka. I och med Ostlänken planeras ett framtida resecentrum vid Skavsta flygplats där det ska gå att byta mellan tåg, buss och flyg. Om dessa åtgärder genomförs kommer trafiken förmodligen öka i snabbare takt än i kalkylen och därmed skulle åtgärdens nyttor öka.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	Arbets-PM
3c	Omräkning investeringskostnad
3d	J-sonfil

Referens 1 Tidigare publicerad och godkänd SEB ID:66011eea-06e1-43c6-a402-14131e0ef2f8

SEB Id: 55ac67c9-1125-43c1-b5dc-a7b922b1d17b

Objektnummer: VO2287, 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