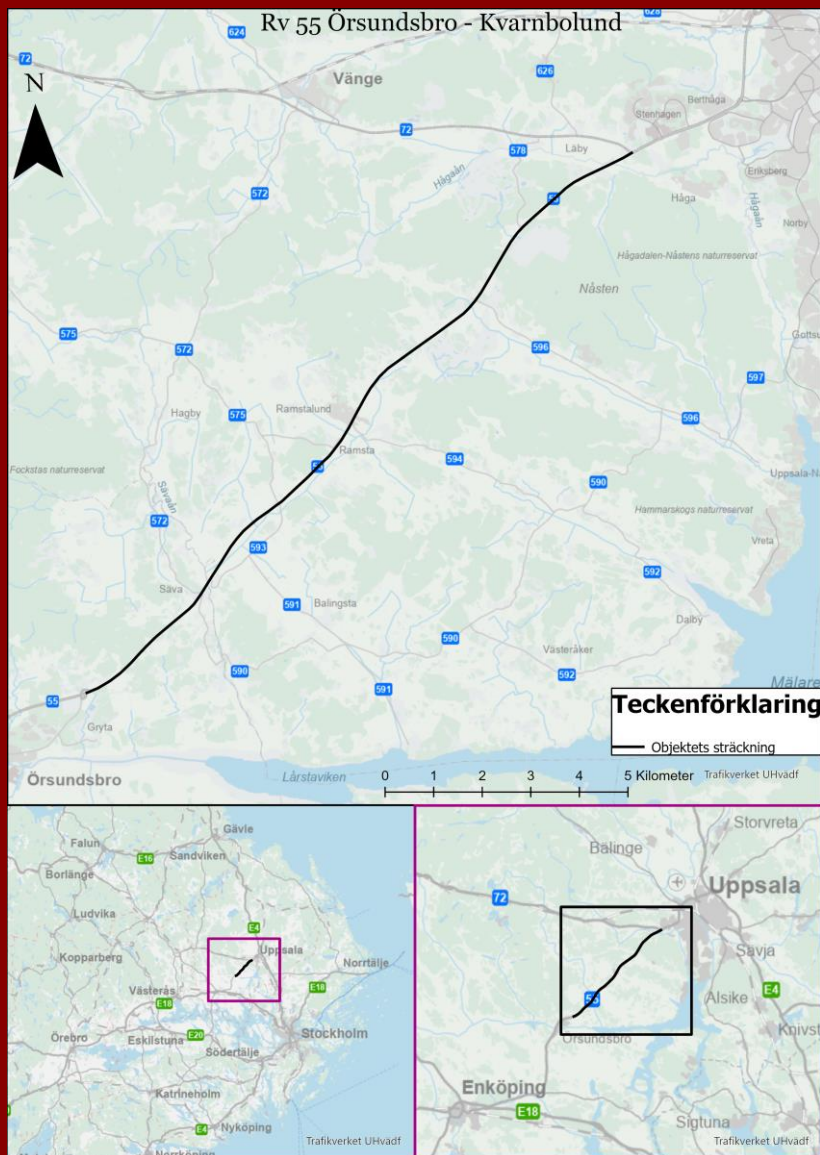


Samlad effektbedömning

Rv 55 Örsundsbro - Kvarnbolund, VMN005



Objektnummer: VMN005, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-30



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bertilsson Lina, 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

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 Uppsala län och berör Uppsala och Enköping kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 55 mellan Örsundsbro och Kvarnbolund är en vanlig tvåfältsväg, 13 m bred med huvudsakligen hastighet 80 km/h och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 12000–13000 fordon/dygn. Sträckan är en viktig regional förbindelse med omfattande arbetspendling som har brister i trafiksäkerhet, framkomlighet samt gång- och cykelmöjligheter längs vägen. Vägen är bred och inbjuder till höga hastigheter och saknar mötesseparering med risk för allvarliga olyckor som följd.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h mellan strax nordost om trafikplats Eningböle till strax väster om korsning med väg 72. Anslutningar och korsningar längs sträckan byggs om och vissa stängs. En separerad gång- och cykelväg byggs parallellt med väg 55 samt planskilda gång- och cykelpassager. Vissa busshållplatser tas bort och övriga får en ökad standard i form av tillgänglighetsanpassning. Faunastängsel, faunapassager och viltuthopp ingår samt bullerskyddsåtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärderna på sträckan syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i vägnätet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 812 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	1151 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,42
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst regional biltrafik, särskilt då via bättre pendlingsmöjlighet mellan Enköping och Uppsala. Även gods-, buss-, gång- och cykeltrafiken gynnas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet gång- och cykeltrafikanter, men påverkar samtidigt natur- och kulturmiljön negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Uppsala län perioden 2026-2037. Efter omtag kring vägplanens utformning har den tidigare framtagna vägplanen reviderats.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Med en högre standard på den nya gång- och cykelbanan där trafikslagen separeras från fordonstrafiken kommer reskomforten och tryggheten öka för såväl gång- och cykeltrafikanter som motorfordon.		Försumbart
Reskostnad personbil	Höjd hastighet ökar reskostnaden för personbil.	4,2 mnkr/år	-103
Restid	Med en mer sammanhängande och separerad gång- och cykelbana minskar restiden för gång- och cykeltrafikanter.		Försumbart
Restid personbil	Med högre hastighet minskar restiden för personbil.	-174 kftim/år	1338
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ökar eftersom flera busshållplatser tillgänglighetsanpassas samt passagerarna över väg 55 förbättras.		Försumbart

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastighet minskar godstidskostnaden.	-0,16 mnkr/år	3,6
Reskostnad lastbil	Högre hastighet ökar reskostnaden för lastbil.	0,59 mnkr/år	-13
Restid lastbil	Högre hastighet minskar restiden för lastbil.	-7,6 kftim/år	63

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,92 LAS/år	
Döda	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,14 D/år	
Egendomskador	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor, dock ökar antalet egendomsskador totalt sett av åtgärden.	21 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-3,4 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,25 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Mer trafiksäkra gång- och cykelpassager minskar risken för olyckor.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.		833

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Avgaspartiklar ökar marginellt till följd av ökad hastighet.	0 ton/år	0,0017
Buller	Högre hastigheter kan ge ökade bullernivåer. Boende bedöms inte påverkas då bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden varför effekten bedöms som försumbar.		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Kväveoxider	Marginell påverkan på utsläpp av kväveoxider till följd av åtgärderna.	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Slitagepartiklar ökar något till följd av ökad hastighet.	3,4 ton/år	-0,58

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärderna bedöms innebära måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön längs väg 55 då den fragmenteras av den tillkomna anslutningsvägen vid Skärfälten, de hårdgjorda ytorna blir större av den asfalterade gång-, cykel- och mopedvägen, samt att faunastängsel, nya dikessystem och planerade broar innebär vidare visuella barriärer för kulturlandskapet.		Försumbart
Intrång - människor	Landskapsbilden kommer att förändras då de nya anläggningsdelarna kommer att stå i kontrast mot omgivande landskap.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna förväntas innebära måttlig negativ konsekvens för naturmiljön då planerade arbeten bedöms innebära stor negativ påverkan på flera naturvärdesobjekt av klass 3 och 4, samt viss påverkan på några områden av naturvärdesklass 2. Flera växtplatser för skyddade arter påverkas av dragningen av gång- och cykelvägen, men utan att de skyddade arternas fortbestånd i området hotas. Barriäreffekten för vilt ökar till		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	följd av viltstängsel, effekten mildras dock av viltpassageåtgärderna.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden 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)	-1,4210854715202004E-14
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,11
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	7,86

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-12,67
---	--------

* 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	33152	290
Reinvestering per år	559	6,3
Drift och underhåll per år	114	1,3

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*
Med högre hastighet minskar restiden för personresor. Reskostnaden ökar men mindre i relation till restidsvinsten.	1235 mnkr	1,53
Reskomfort och trygghet samt restid för gång- och cykeltrafikanter förbättras. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ökar. Effekterna bedöms dock som försumbara.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Med högre hastighet minskar transporttid och godstidskostnad. Reskostnaden ökar något.	54 mnkr	0,07

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	833 mnkr	1,03
Mer trafiksäkra gång- och cykelpassager minskar risken för olyckor.	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläpp ökar något till följd av ökad hastighet.	-0,58 mnkr	0,00
Hälsa: Högre hastigheter kan leda till ökade bullernivåer, men bullerskyddsåtgärder bedöms göra effekten försumbar för boende.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärder leder till intrång i forn- och kulturlämningar, förändrad landskapsbild samt negativ påverkan på naturmiljön till följd av omfattande schaktarbeten och nya intrång.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
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.	-162 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	1959 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	695 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	113 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	808 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	1151 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,42
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

De beräknade effekterna visar på ett positivt resultat som bedöms överstiga de ej beräknade effekterna och objektet bedöms därför som samhällsekonomiskt lönsamt. Då känslighetsanalyserna därtill genomgående visar på en nettonuvärdeskvot över 0,1 bedöms resultatet som robust lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden. Verktöget bedöms fånga relevanta effekter för åtgärden i form av bland annat restid och trafiksäkerhet.

Ej beräknade effekter:

Den sammanlagda effekten på forn- och kulturlämningar, landskapsbild samt naturmiljön bedöms som försumbar. Det samma gäller effekterna kopplat personresor och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter samt effekter på buller. Sammanvägt bedöms effekterna vara försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst regional biltrafik, särskilt då via bättre pendlingsmöjlighet mellan Enköping och Uppsala. Även gods-, buss-, gång- och cykeltrafiken gynnas.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Ökad hastighet och vägstandard med mötesseparering och viltstängsel ger bättre framkomlighet, ökad trygghet och bekvämlighet. Dock kan störningar på enfältiga sträckor ge konsekvenser då omledning försvåras. Åtgärder på busshållplatser ger en positiv påverkan på tillgängligheten till kollektivtrafiken. Gång- och cykelbana längs hela sträckan samt planskilda gång- och cykelpassager innebär förbättringar för oskyddade trafikanter.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad framkomlighet ger ökad tillgänglighet för näringslivet. Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras.

Funktionshindrades tillgänglighet

Busshållplatser tillgänglighetsanpassas vilket förbättrar funktionshindrades möjlighet att nyttja kollektivtrafiken.

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

Ökade möjligheter för barn och unga att på egen hand gå eller cykla i och med ny gång- och cykelväg samt planskilda gång- och cykelpassager.

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.

Mötesseparering med mitträcke och viltstängsel samt ny gång- och cykelväg längs hela sträckan och planskilda gång- och cykelpassager minskar risken för allvarliga olyckor längs sträckan och i korsningar.

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

Åtgärden bedöms leda till ökad energianvändning i och med att ny anläggningsyta bidrar till ökade utsläpp vid byggande, drift och underhåll. Ökad hastighet medför ökad energianvändning.

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 har marginell påverkan på luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Ökad hastighet medför mer buller och vibrationer, dock utförs bullerskyddsåtgärder och slutlig påverkan bedöms som liten.

Landskap

Landskapsbilden kommer att förändras då de nya anläggningsdelarna kommer att stå i kontrast mot omgivande landskap och oexploaterad mark tas i anspråk. Försumbar effekt på intrång för människor, växt- och djurliv samt på forn- och kulturlämningar.

Vatten

Vägen går över grundvattenförekomst i jord (ås), vilket kan få påverkan.

Material och kemiska produkter

Ingen känd påverkan i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Påverkan från förorenad mark och asfalt vid schaktarbeten och hantering av massor bedöms innebära små negativa miljökonsekvenser

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet gång- och cykeltrafikanter, men påverkar samtidigt natur- och kulturmiljön negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,59
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	1,03
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01567

Objektnummer: VMN005, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-30



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

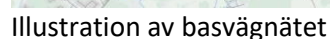
Åtgärdsnamn	Rv 55 Örsundsbro - Kvarnbolund
Objekt-id	VMN005
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Uppsala
Kommun	Uppsala och Enköping
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Riksväg 55 mellan Örsundsbro och Kvarnbolund är en vanlig tvåfältsväg, 13 m bred med huvudsakligen hastighet 80 km/h och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 12000–13000 fordon/dygn.

Sträckan är en viktig regional förbindelse med omfattande arbetspendling som har brister i trafiksäkerhet, framkomlighet samt gång- och cykelmöjligheter längs vägen. Vägen är bred och inbjuder till höga hastigheter och saknar mötesseparering med risk för allvarliga olyckor som följd.

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-30



Gångvägslängd	0 km
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	0 km
Cykelvägsstandard	Saknas
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	16,5 km
Vägstandard	Vanlig tvåfältsväg, 13 m, 80 km/h (70 km/h i de större korsningarna)
Vägtrafik	Ca 12 000 - 13 000 f/d, mätår 2019, varav tung trafik ca 6 %

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h mellan strax nordost om trafikplats Eningböle till strax väster om korsning med väg 72. Anslutningar och korsningar längs sträckan byggs om och vissa stängs. En separerad gång- och cykelväg byggs parallellt med väg 55 samt planskilda gång- och cykelpassager. Vissa busshållplatser tas bort och övriga får en ökad standard i form av tillgänglighetsanpassning. Faunastängsel, faunapassager och viltuthopp ingår samt bullerskyddsåtgärder.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	16,5 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana delvis separerad (3 meter bred) och delvis kombinerad med motortrafik.
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	16,5 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana delvis separerad (3 meter bred) och delvis kombinerad med motortrafik.
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	16,5 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 8-12 m bred, 100 km/h (lokal hastighetssänkning till 70-80 km/tim)
Vägtrafik	Ca 12 000 - 13 000 f/d, mätår 2019, varav tung trafik ca 6 %

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärderna på sträckan syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i vägnätet.

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)
2024-06-19	2024-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	815	155	812	154

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	695

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Underhållskostnaden ökar till följd av breddad väg med mitträckesseparering.	-113

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Uppsala län perioden 2026-2037. Efter omtag kring vägplanens utformning har den tidigare framtagna vägplanen reviderats.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 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
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-11-27

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,7

Kommentar: Inga avvikelser.

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
695 mnkr	113 mnkr	1959 mnkr	1151 mnkr	1,42

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	904	113	1918	901	0,89
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	695	119	2139	1324	1,63
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	695	102	1785	987	1,24
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	695	113	1782	974	1,21
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	695	113	2168	1360	1,68
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	695	113	1751	943	1,17
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	695	113	1954	1146	1,42
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	695	113	1959	1151	1,42
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	695	113	1960	1152	1,43

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.

Objektnummer: VMN005, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-30

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	FKS
1b	Omräkning investeringskostnad
2a	Json-fil
2b	SEK-importkälla
2c	Arbets-PM SEA
3a	Klimatkalkyl
4a	Planbeskrivning

SEB Id för denna SEB: adb7e8e5-1f15-45a3-bcab-6171fd3410bd

Objektnummer: VMN005, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-30



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bertilsson Lina, 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