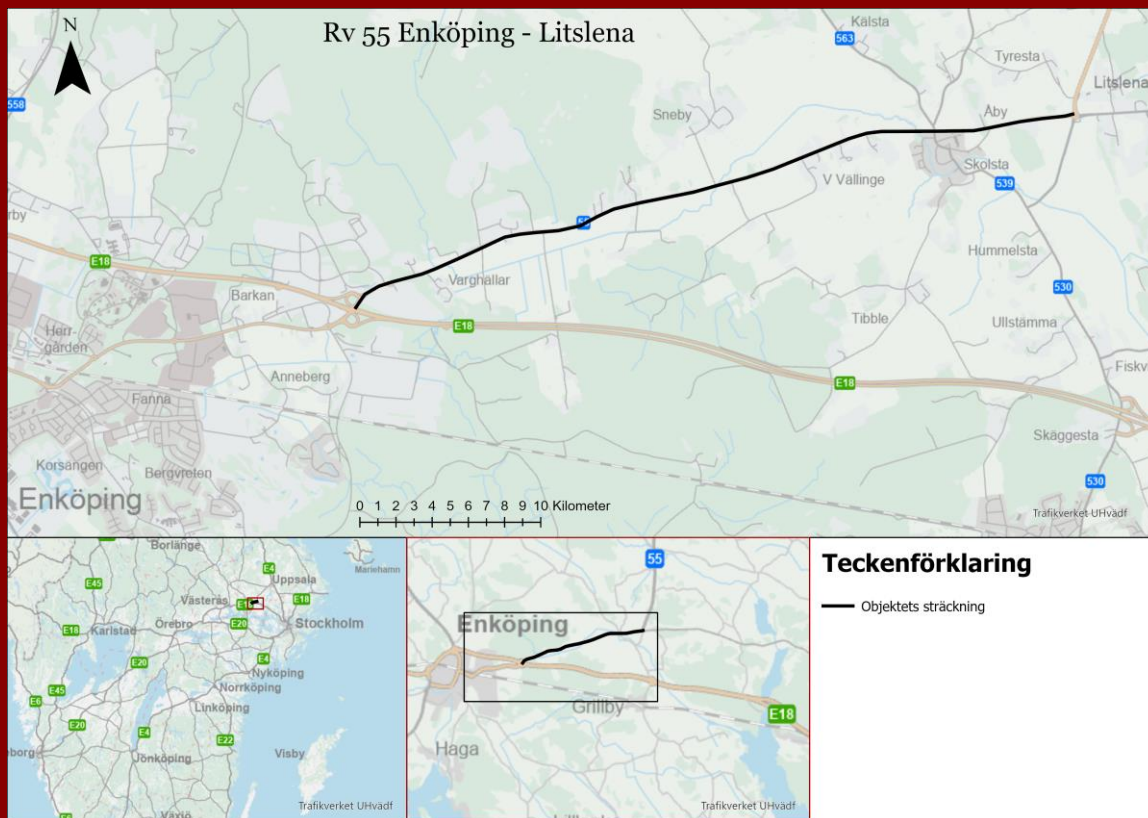


Samlad effektbedömning

Rv 55 Enköping – Litslena, VMN012



Objektnummer: VMN012, 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 Enköping kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 55 mellan Enköping och Litslena är en vanlig tvåfältsväg, 13 m bred med hastighet 80 km/h (70 km/h genom Skolsta) och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 11 000 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 (omväxlande 2+1 och 1+1 körfält) med 100 km/h (lokalt 80 km/tim) på en sträcka (ca 6,4 km) strax nordost om trafikplats Annelund till Litslena. 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 slopas och övriga får en ökad standard. Faunastängsel, faunapassager och viltuthopp ingår samt bullerskyddsåtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

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

Investeringskostnad

Kostnaden är 309 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	456 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,46
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

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

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt landskapsbilden 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. 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 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.	1,4 mnkr/år	-34
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.	-49 kftim/år	375
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.	-0,05 mnkr/år	1,2
Reskostnad lastbil	Högre hastighet ökar reskostnaden för lastbil.	0,36 mnkr/år	-8,2
Restid lastbil	Högre hastighet minskar restiden för lastbil.	-2,6 kftim/år	22

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,55 LAS/år	
Döda	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,06 D/år	
Egendomskador	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-5,7 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-2,4 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,14 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Mer trafiksäkra gång- och cykelpassager minskar risken för olyckor.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.		476

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Avgaspartiklar ökar något till följd av ökad hastighet.	0 ton/år	0
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	Kväveoxider ökar något till följd av ökad hastighet.	0,04 ton/år	-0,0062
Slitagepartiklar	Slitagepartiklar ökar något till följd av ökad hastighet.	0,76 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärderna kan påverka flera forn- och kulturlämningar genom fragmentering. Rivningen av torpen vid Erikslund leder till förlust av kulturvärde och försämrar helhetsmiljön.		Försämring
Intrång - människor	Landskapsbilden kommer att förändras då de nya anläggningsdelarna kommer att stå i kontrast mot omgivande landskap. Det är särskilt bron vid Bron vid Skolsta som kommer påverka landskapsbilden då bro och slänter utgör ett intrång i den öppna och flacka odlingsmarken på norra sidan samt att bron utgör en visuell barriär för närboende på den södra sidan.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden kommer att innebära negativ påverkan på naturmiljön som en följd av omfattande schaktarbeten och nya intrång. Åtgärden kommer också innebära en ökad barriäreffekt för vilt i området till följd av viltstängsel, vilken avhjälpas med de passager som planeras.		Försämring

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)	0,00
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-1,1680000000069413E-05
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)	0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	2,50

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-4,11
---	-------

* 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	3975	31
Reinvestering per år	56	0,60
Drift och underhåll per år	45	0,52

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 något.	341 mnkr	1,09
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.	15 mnkr	0,05

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparerad väg med viltstängsel minskar risken för olyckor.	476 mnkr	1,52
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.	-0,0062 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.	<	
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.	-63 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	768 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	264 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	48 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	313 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	456 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,46
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 kopplat till personresor och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter samt på buller bedöms som försumbar. Effekten på natur- och kulturmiljö bedöms innebära en försämring. 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-Uppsala. Även gods-, 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 ger bättre framkomlighet, ökad trygghet och bekvämlighet. Dock kan störningar på enfältiga sträckor ge konsekvenser då omledning försvåras. Pendlingsmöjligheter påverkas positivt av bättre vägstandard. Åtgärder på busshållplatser ger en positiv påverkan på tillgängligheten till kollektivtrafiken. Ny gång- och cykelbana samt ny planskild gång- och cykelpassage innebär förbättringar för gående och cyklande.

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 förbättrade 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 viltsängsel samt ny gång- och cykelväg och planskilda gång- och cykelpassager längs hela sträckan. 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.

Vatten

Ingen känd påverkan på grundvattenförekomster.

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 men påverkar samtidigt landskapsbilden 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. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,14
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<1,52
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01315

Objektnummer: VMN012, 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 Enköping – Litslena
Objekt-id	VMN012
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Uppsala
Kommun	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 Enköping och Litslena är en vanlig tvåfältsväg, 13 m bred med hastighet 80 km/h (70 km/h genom Skolsta) och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 11 000 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.

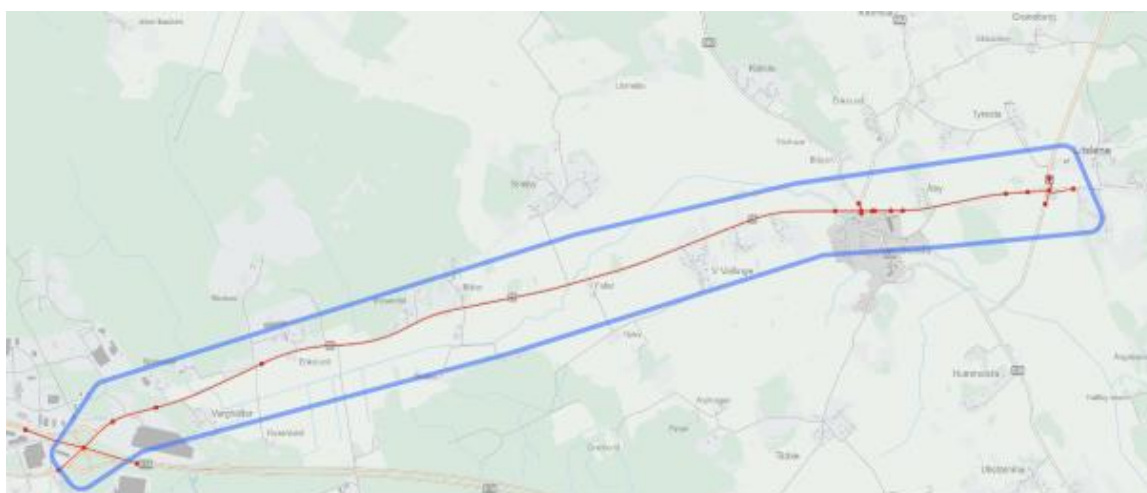


Illustration av basvägnätet

Objektnummer: VMN012, 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

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Saknas
Cykelvägslängd	Saknas
Väglängd	6,7 km
Vägstandard	Vanlig väg (2 kf), 13 m, 80 km/h förutom vid Skolsta där hastigheten är begränsad till 70 km/h.
Vägtrafik	11 200 ÅDT, mätår 2019 och lastbilsandel 8 %

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (omväxlande 2+1 och 1+1 körfält) med 100 km/h (lokalt 80 km/tim) på en sträcka (ca 6,4 km) strax nordost om trafikplats Annelund till Litslena. 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 slopas och övriga får en ökad standard. Faunastängsel, faunapassager och viltuthopp ingår samt bullerskyddsåtgärder.

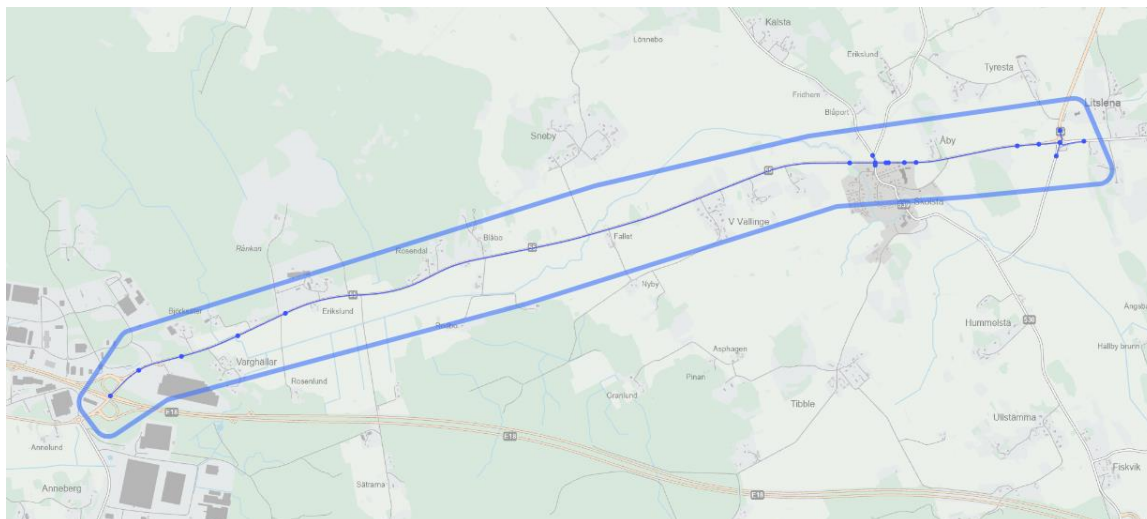


Illustration av utredningsnätet.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	5,8 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana separerad med skiljeremsa, 3,5 m bred
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	5,8 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana separerad med skiljeremsa, 3,5 m bred
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	6,5 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 8-12 m bred, 100 km/h
Vägtrafik	11 200 ÅDT, mätår 2019 och lastbilsandel 8 %

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärderna på sträckan syftar till att förbättra framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten 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)
2025-04-14	2021-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	254	56	309	68

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	264

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Underhållskostnaden ökar till följd av anläggandet av hållplatser och gång- och cykelbana.	Försumbart
Underhållskostnad väg	Underhållskostnaden ökar till följd av breddad väg med mitträckesseparering.	-48

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Objektnummer: VMN012, 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

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	2025-02-25

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

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
264 mnkr	48 mnkr	768 mnkr	456 mnkr	1,46

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	343	48	753	361	0,92
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	264	53	836	519	1,64
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	264	45	697	388	1,25
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	264	48	719	406	1,30
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	264	48	887	575	1,84
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	264	48	650	337	1,08
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	264	48	767	454	1,45
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	264	48	768	456	1,46
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	264	48	768	456	1,46

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: VMN012, 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	Fastställd kalkylsammanställning, FKS 2023-01-30 rev 2025-04-14
1B	Omräkning investeringskostnad
2a	Resultatrapport EVA
2b	Arbets-PM
2c	Json-fil
3A	Klimatkalkyl
5A	Planbeskrivning

SEB Id för denna SEB: 700c14d9-b660-4d28-9eed-31ac5fda8118

Objektnummer: VMN012, 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