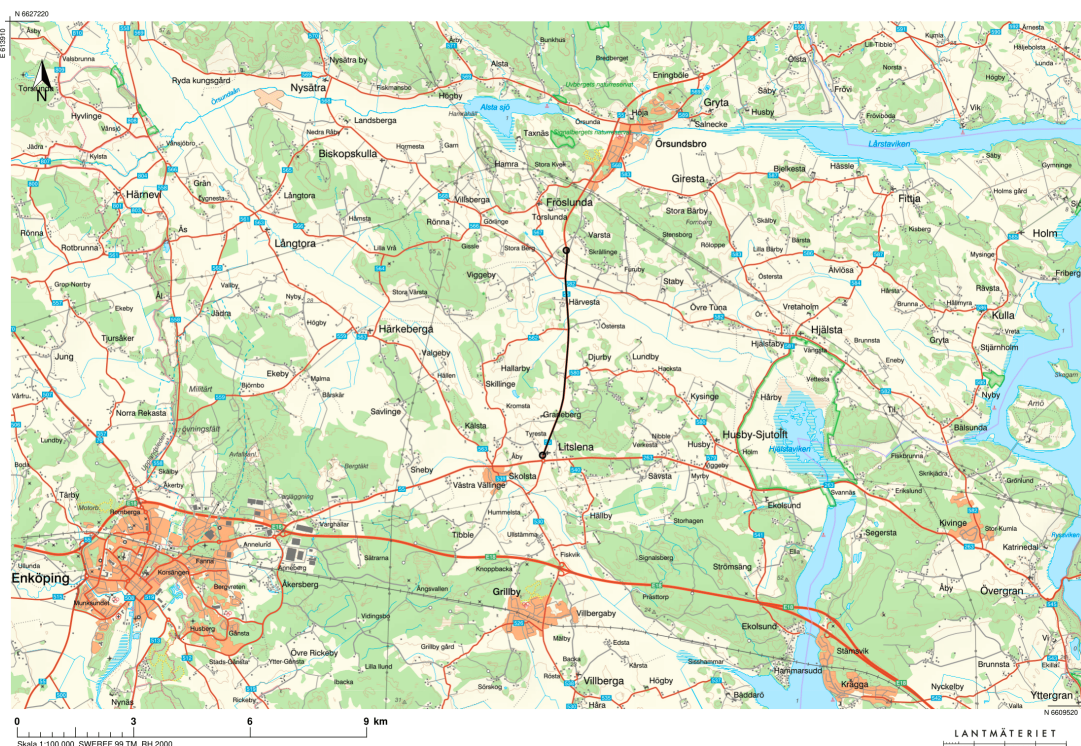


Samlad effektbedömning

Rv 55 Litslena - Örsundsbro, GC-väg, VO2289



Objektnummer: VO2289, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

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

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.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

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" på [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Uppsala län och berör Enköping kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 55 sträcker sig från Norrköping till Uppsala, via Katrineholm, Strängnäs och Enköping. Sträckan Litslena-Örsundsbro är en mötesfri 2+1-väg som har en ÅDT på ca 9 700 fordon och hastighetsbegränsning 100 km/h. Det finns idag ingen GC-bana utan oskyddade trafikanter är hänvisade till att transportera sig i blandtrafik.

Beskrivning av åtgärden

En ny gång- och cykelväg mellan Litslena och Örsundsbro, parallellt med väg 55, ca 6,5 km, mellan hållplatsen vid Litslena kyrka till Örsundsbro. Åtgärden omfattar även stängning av tre busshållplatser som har lågt nyttjande och bristande trafiksäkerhet samt tillgänglighetsanpassning av fyra busshållplatser. Det ingår även accelerationskörfält, två stycken cykelparkeringar och tre gång- och cykelpassager i plan.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Skapa förutsättningar för gång- och cykelresor samt förbättra för kollektivtrafikresande längs väg 55.

Investeringskostnad

Kostnaden är 123 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam - endast bedömd
---------------------------	-------------------------

Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter men innebär ett ökat intrång i landskapet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Denna SEB tas fram som underlag till ny kandidat till Region Uppsalas länsplan för perioden 2026-2037. I Region Uppsalas cykelstrategi är sträckan Enköping-Örsundsbro-Uppsala utpekad som ett prioriterat stråk för åtgärder inom cykel och kombinationsresor (bil, cykel och kollektivtrafik). Vägsträckan är en mötesfri landsväg. Det pågår vägplaner för ombyggnad till mötesfri landsväg Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund (Uppsala). Dessa båda vägplaner innefattar även gång- och cykelväg längs med dessa delar av väg 55.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Standardhöjande åtgärder på busshållplatserna ökar resekomforten och trygghet för samtliga kollektivtrafikresenärer. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten dock vara försumbar.	Försumbart
Reskostnad	Överflyttning från motortrafik till gång och cykel leder till minskade reskostnader i och med minskad användning av motorbränsle.	Försumbart
Restid	Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas bli högre på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Värderingen av åktiden minskas med bättre trafikmiljö och därför minskas restidskostnaden för cykel och gångtrafik. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten dock vara försumbar.	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten dock vara försumbar.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	En separerad gång- och cykelväg samt säkra gångpassager innebär en potentiellt positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och cykeltrafikanter minskar. Ett antal busshållplatser längs Rv 55 stängs och åtgärder på kvarvarande busshållplatser ökar trafiksäkerheten för resenärerna. Effekten kan bli negativ om man inte utformar passagerna som trafiksäkra. För det krävs bland annat en hastighetssäkring alternativt planskildhet. Planskilda passager är inte med i kostnadsberäkningen.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Potentialen för överflyttning av trafik från bil till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed marginell påverkan på utsläpp från trafiken.	Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden bedöms leda till ökad fysisk aktivitet för personer som rör sig i transportsystemet då en sammanhängande gång- och cykelväg skapas mellan orterna.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärden kan påverka forn- och kulturlämningar. Längs Rv 55 finns stor risk för konflikt med kulturmiljövärden enligt Riksantikvarieämbetet.	Försämring
Intrång - människor	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte nämnvärt.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte nämnvärt.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor". Se avsnittet "Indikatorer" för mer information.	Försumbart

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas

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)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	Uppgift saknas
---	----------------

* 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	337	2,0
Reinvestering per år	11	0,13
Drift och underhåll per år	0	0

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

Uppgift saknas

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Standardhöjande åtgärder på busshållplatserna ökar resekomforten och trygghet för samtliga kollektivtrafikresenärer. Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas bli högre på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	≈ 0
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
En separerad gång- och cykelväg samt säkra gångpassager innebär en potentiellt positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och cykeltrafikanter minskar.. Ett antal busshållplatser längs Rv 55 stängs och åtgärder på kvarvarande busshållplatser ökar trafiksäkerheten för resenärerna. Effekten kan bli negativ om man inte utformar passagera som trafiksäkra. För det krävs bland annat en hastighetssäkring alternativt planskildhet. Planskilda passager är inte med i kostnadsberäkningen.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Potentialen för överflyttning av trafik från bil till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns stor risk för konflikt med kulturmiljövärden i området.	<
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i bedömningarna för "Personresor". Se avsnittet "Indikatorer" för mer information.	
Övriga effekter	Beräkning

Skattefinansieringskostnad

Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	106 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	106 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

I dagsläget är antalet gång- och cykeltrafikanter få och potential för nygenererade trafikanter är osäker, varför åtgärden bedöms ger försumbara resenärseffekter. En separerad gång- och cykelväg bedöms ge en positiv trafiksäkerhetseffekt för oskyddade trafikanter. Det finns risk för negativ påverkan på kulturmiljö då åtgärden ligger i ett område med stora kulturmiljövärden. Ökat behov av drift- och underhåll. Sammantaget innebär detta att åtgärden bedöms vara olönsam.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Objektet ger positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men ger negativa effekter som ökade drift- och underhållskostnader samt påverkan på natur- och kulturmiljö. Antalet gång- och cykeltrafikanter är få och potential för nygenererade trafikanter är osäker.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det pågår vägplaner för ombyggnad till mötesfri landsväg Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund (Uppsala). Dessa båda vägplaner innefattar även gång- och cykelväg längs med dessa delar av väg 55. Värde av en gång- och cykelväg mellan Litslena och Örsundsbro är begränsat om gång- och cykelväg längs de två tidigare nämnda sträckorna inte byggs.

3 Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

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

Positivt bidrag avseende förbättrad trygghet för kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter inom utredningsområdet, genom minskad risk för olyckor samt förbättrad kapacitet och tillförlitlighet.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Inget bidrag.

Funktionshindrades tillgänglighet

Positivt bidrag då åtgärder inom kollektivtrafik och tillgänglighet vid hållplats främjar funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. Funktionshindrades möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

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

Positivt bidrag då åtgärdspaketet bidrar positivt till trafiksäkerhet och förbättrar förutsättningarna för att barn och unga på egen hand kan ta sig fram och vistas säkert i transportsystemet.

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.

Positivt bidrag avseende trafiksäkerhet i anslutning till kollektivtrafikpunkter som hållplatser, samt separerad gång- och cykelbana och nya passager.

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

Negativt bidrag avseende utsläpp under byggtiden samt något ökade utsläpp för drift och underhåll av infrastrukturen. Åtgärdspaketet bedöms ge försumbar positiv påverkan på energianvändningen per fordonskilometer och mängden fordonskilometrar till följd av överflyttning till hållbara trafikslag.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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

Bedömningen i detta skede är att luftkvalitet inte påverkas av åtgärden. Potentialen för överflyttning av trafik från bil till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.

Buller och vibrationer

Bedömningen i detta skede är att bullernivåer inte påverkas av åtgärden.

Landskap

Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men det finns stor risk för konflikt med kulturmiljövärden i området.

Vatten

Bedömningen i detta skede är att vattenförekomst inte påverkas av åtgärden.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter men innebär ett ökat intrång i landskapet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 55 Litslena - Örsundsbro, GC-väg
Objekt-id	VO2289
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Uppsala län
Kommun	Enköping
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Riksväg 55 sträcker sig från Norrköping till Uppsala, via Katrineholm, Strängnäs och Enköping. Sträckan Litslena-Örsundsbro är en mötesfri 2+1-väg som har en ÅDT på ca 9 700 fordon och hastighetsbegränsning 100 km/h. Det finns idag ingen GC-bana utan oskyddade trafikanter är hänvisade till att transportera sig i blandtrafik.

I Region Uppsalas cykelstrategi är sträckan Enköping-Örsundsbro-Uppsala utpekat som ett prioriterat stråk för åtgärder inom cykel och kombinationsresor (bil, cykel och kollektivtrafik).

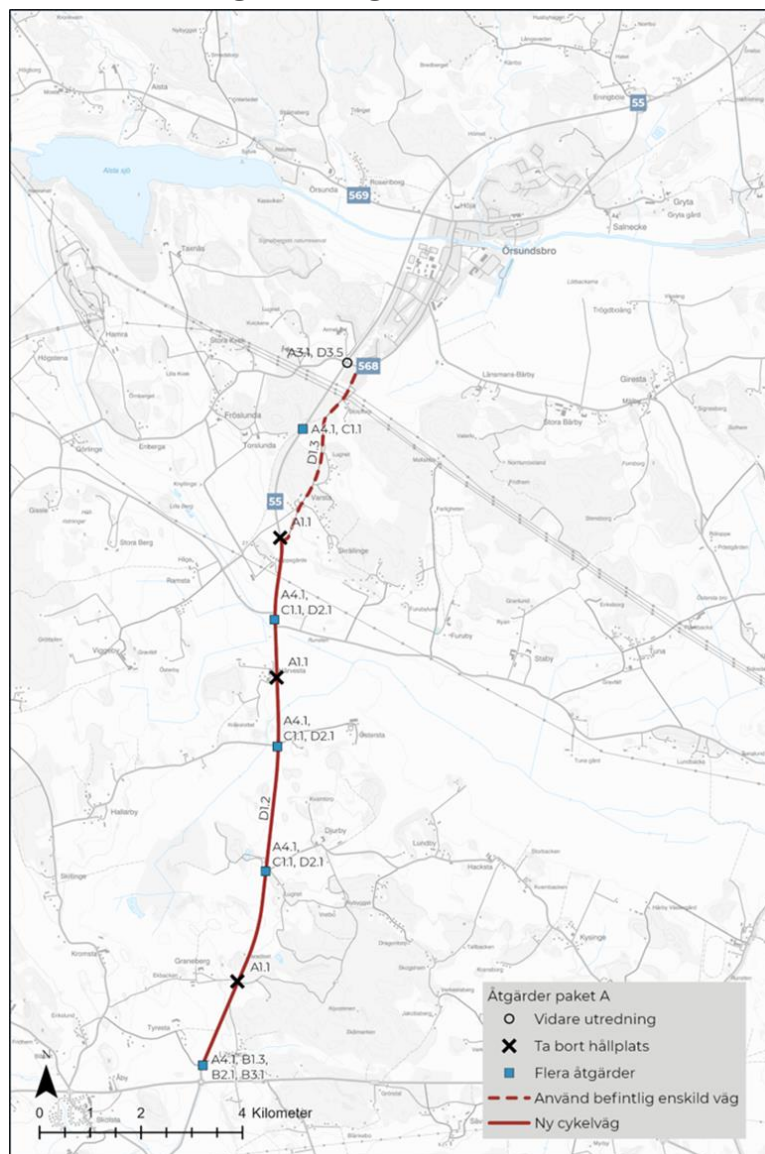
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	uppgift saknas
Cykelvägslängd	0
Cykelvägsstandard	Saknas
Cykeltrafik	uppgift saknas

Objektnummer: VO2289, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

Väglängd	6,5 km
Vägstandard	Vanlig väg mötesfri, 100 km/h
Vägtrafik	9 691 fordon/dygn varav tung trafik 8 % (mätår 2022-01)

Beskrivning av åtgärden



Kartbild över tänkta åtgärder väg 55 Litslena-Örsundsbro

En ny gång- och cykelväg mellan Litslena och Örsundsbro, parallellt med väg 55, ca 6,5 km, mellan hållplatsen vid Litslena kyrka till Örsundsbro. Åtgärden omfattar även stängning av tre busshållplatser som har lågt nyttjande och bristande trafiksäkerhet samt tillgänglighetsanpassning av fyra busshållplatser. Det ingår även accelerationskörfält, två stycken cykelparkeringar och tre gång- och cykelpassager i plan.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	6,5 km
Gångvägsstandard	GC-väg 3 m bred
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	6,5 km
Cykelvägsstandard	GC-väg 3 m bred
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	6,5 km
Vägstandard	Vanlig väg mötesfri, 100 km/h
Vägtrafik	9 691 fordon/dygn varav tung trafik 8 % (mätår 2022-01)

Syfte och viktigaste effekt

Skapa förutsättningar för gång- och cykelresor samt förbättra för kollektivtrafikresande längs väg 55.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2023-05-31	2022-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	127	38	123	37

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	106

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång-cykelväg ökar anläggningsytan, vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna SEB tas fram som underlag till ny kandidat till Region Uppsalas länsplan för perioden 2026-2037. I Region Uppsalas cykelstrategi är sträckan Enköping-Örsundsbro-Uppsala utpekad som ett prioriterat stråk för åtgärder inom cykel och kombinationsresor (bil, cykel och kollektivtrafik). Vägsträckan är en mötesfri landsväg. Det pågår vägplaner för ombyggnad till mötesfri landsväg Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund (Uppsala). Dessa båda vägplaner innefattar även gång- och cykelväg längs med dessa delar av väg 55.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har gjorts för objektet.

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

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Det pågår vägplaner för ombyggnad till mötesfri landsväg Enköping-Litslena och Örsundsbro-Kvarnbolund (Uppsala). Dessa båda vägplaner innefattar även gång- och cykelväg längs med dessa delar av väg 55. Värdet av en gång- och cykelväg mellan Litslena och Örsundsbro är begränsat om gång- och cykelväg längs de två tidigare nämnda sträckorna inte byggs.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Grov kostnadsindikation
2	Arbets-PM
3	Klimatkalkyl

Referens 1 TRV 2020/84607 ÅVS Väg 55, väg 568 och väg 569 Gång, cykel och kollektivtrafik
Litslena - Örsundsbro

SEB Id: c1bd1d79-d48a-40f2-9aab-fd767ac087f5

Objektnummer: VO2289, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader