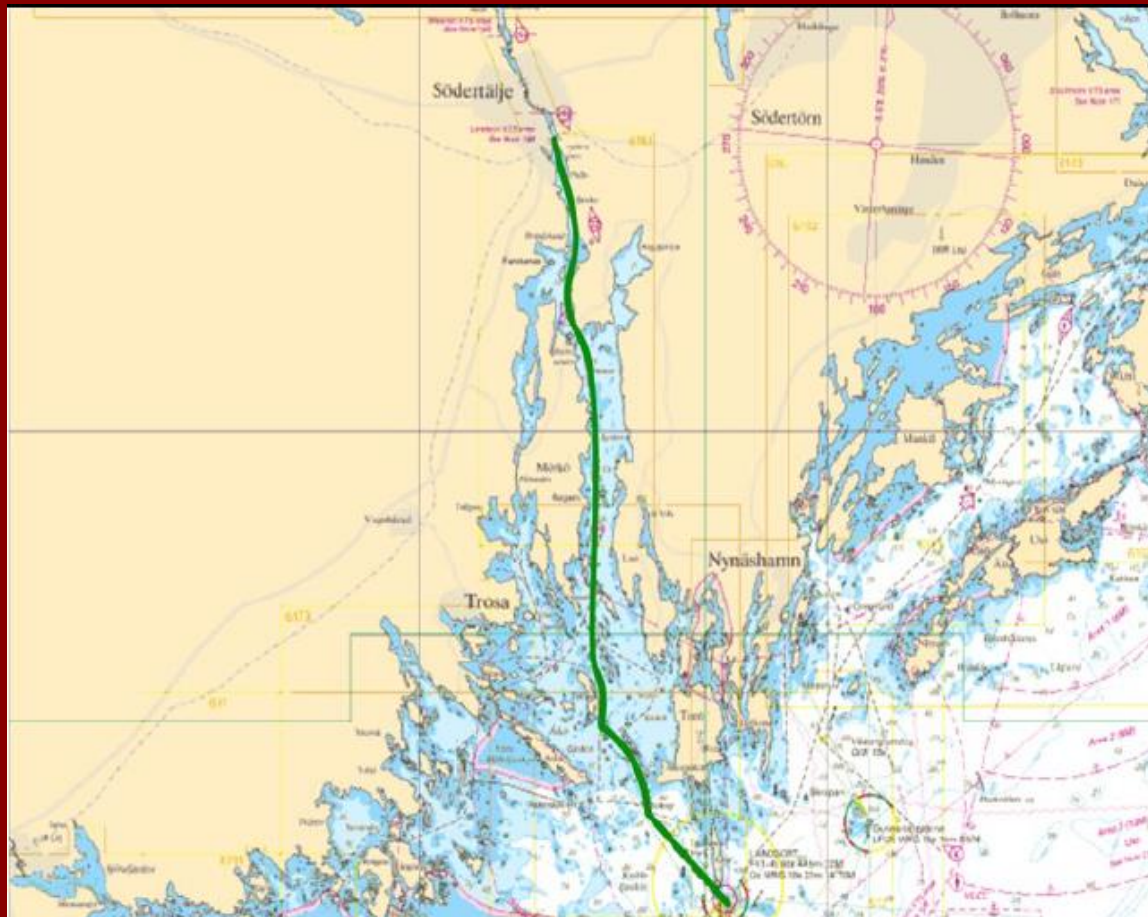


Samlad effektbedömning

Farled Södertälje - Landsort, XST301



Objektnummer: XST301, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri, 0771-921 921
Skede: Farledsutredning - inför miljödom
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-10



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri

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 Stockholm län och berör Södertälje kommun.

Nuläge och brister

Farleden mellan Södertälje hamn och Landsort möjliggör för fartygstrafik att anlöpa såväl Södertälje hamn som hamnar i Mälaren, det sistnämnda genom Södertälje sluss. Farleden är idag bitvis grund och trång vilket begränsar såväl antal fartyg i farleden som fartygens maximala storlek. Farleden är också olycksdrabbad och i behov av ökat manöverutrymme, framför allt genom Brandalsund, för att minska risken för kollisioner och grundstötning.

Beskrivning av åtgärden

Föreslagen åtgärd omfattar utbyggnad av farleden så att tillåten maxstorlek för fartygen ändras, från dimensionerna 160 m * 32,3 m * 9 m (längd, bredd och djupgående) till 220 m * 32 m * 10,5 m (längd, bredd och djupgående). Därutöver ingår uppdaterad utmärkning av 17 ombyggda fasta fyrar, 16 nya fyrar, 28 nya kummel och 54 bojar/prickar. Dessutom kommer ett erosionsskydd att byggas om ca 5 000 m².

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka sjösäkerheten i en olycksdrabbad farled och att öka kapaciteten för sjötransporter till och från Södertälje hamn och i Mälaren.

Investeringskostnad

Kostnaden är 426 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	225 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,58
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden är en godsåtgärd som i första hand gynnar motorfordons- och petroleumtransporter då det är dessa godstyper som har störst behov av att använda sig av fartyg större än vad befintlig farled medger. I Basprognosen till 2045 minskar emellertid varugruppen petroleum. Utvecklingen för Södertälje hamn kan dock avvika eftersom Södertälje hamns roll som oljehamn kan komma att öka när Bergs oljehamn i Nacka avvecklas 2036.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden förbättrar tillgänglighet och sjösäkerhet samt bidrar till minskade utsläpp. Muddring och sprängning kan innebära bestående påverkan på bottenstrukturen.

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

Objektet ingår i Nationell plan 2022-2033. Farledsutredning pågår. Objektet fick tillåtlighet i april 2023. Miljödom beräknas tidigast under 2025.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningstid		0 mnkr/år	0

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Fartygsrelaterade kostnader	Åtgärden innebär minskade fartygsrelaterade kostnader genom möjlighet att växla i fartygsstorlek för större RoRo- och Liquid Bulk- fartyg.	21 mnkr/år	574
Förseningstid fartyg		0 mnkr/år	0
Förseningstid gods		0 mnkr/år	0
Lagringskostnad gods		0 mnkr/år	0
Lastning- & lossningskostnader		0 mnkr/år	0
Lotskostnader	Lotskostnaderna minskar eftersom samma mängd gods kan fraktas med färre fartyg.	3,6 mnkr/år	93

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ammoniak	Åtgärden innebär en förbättring genom minskade utsläpp av ammoniak.	-0,11 ton/år	0,04
Flyktiga organiska ämnen	Åtgärden innebär en förbättring genom minskade utsläpp av flyktiga organiska ämnen.	-0,88 ton/år	0
Kväveoxider	Åtgärden innebär minskade utsläpp av kväveoxider.	-6,9 ton/år	20
Luft: Avser NOX, VOC, SO2, NH3 och PM	Åtgärden innebär en förbättring genom minskade luftrelaterade utsläpp av NOX, VOC, SO2, NH3, och PM.	1,0 mnkr/år	
Partiklar	Åtgärden innebär en förbättring genom minskade utsläpp av partiklar.	-0,29 ton/år	0
Svaveloxider	Åtgärden innebär en förbättring genom minskade utsläpp av svaveloxider.	-0,59 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden innebär muddring och sprängning i befintlig farled. Det finns en risk för negativa effekter för flora och fauna framförallt omkring naturreservaten Askö, Revskär och Fifång främst under byggtid. Det finns även en risk för negativ påverkan för stödjande och reglerande ekosystemtjänster under byggtid.		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	På längre sikt bedöms dock påverkan vara marginell.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	-3721444,52
Godsflöde (tonkm/prognosår)	0
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	0
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	0

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)	-1,12
Prognosår (kton)	-0,94
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-58,78

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	6,79
---	------

* 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		
Reinvestering per år		
Drift och underhåll per år		

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

Inga övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
-	0 mnkr	0

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Med utbyggd farled kan stordriftsfördelar utnyttjas.	667 mnkr	> 1,73
Åtgärden leder till förbättrad sjösäkerhet och tillgänglighet. Med utbyggd farled bedöms risken för störningar minska. Borttagande av vind och mörkerrestriktioner möjliggör körning i vid hård vind och i mörker för stora fartyg.	>	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Sammanvägt innebär åtgärden en förbättring av förurning och hälsa genom att minskade utsläpp av luftföroreningar.	20 mnkr	0,05
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär muddring och sprängning i befintlig farled. Det finns en risk för negativa effekter för flora och fauna framförallt omkring naturreservaten Askö, Revskär och Fifång främst under byggtid. Det finns även en risk för negativ påverkan för stödjande och reglerande ekosystemtjänster under byggtid. På längre sikt bedöms dock påverkan vara marginell.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
-	mnkr

Övriga effekter	Nuvärde

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.	-77 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	609 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	385 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	385 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	225 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,58
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen pekar på lönsamhet. Sammanvägda ej-prissatta effekter medför förbättringar och förstärker lönsamhet. Åtgärden bedöms således som lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kalkylen bedöms fånga de mest relevanta effekterna och överlag vara av god kvalitet . Osäkerhet kring prognoser då bas/fartygsprognos inte tagits fram för Södertälje av Trafikverket. Dessutom osäkerheter kring liquid-bulk transporternas framtid då närliggande oljehamnar kommer läggas ner.

Ej beräknade effekter:

Försämringarna för miljö uppkommer främst under byggskedet och större störningar är övergående. Farledens DoU-kostnader kan öka något. Åtgärden bedöms leda till minskad störningskänslighet och förbättringar av sjösäkerhet. Förbättringarna bedöms vara större än de temporära negativa miljöeffekterna.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det finns inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden är en godsåtgärd som i första hand gynnar motorfordons- och petroleumtransporter då det är dessa godstyper som har störst behov av att använda sig av fartyg större än vad befintlig farled medger. I Basprognosen till 2045 minskar emellertid varugruppen petroleum. Utvecklingen för Södertälje hamn kan dock avvika eftersom Södertälje hamns roll som oljehamn kan komma att öka när Bergs oljehamn i Nacka avvecklas 2036.

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

Ej relevant för åtgärden

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Med utbyggd farled bedöms tillförlitligheten avseende transporterna öka samt att transportkostnaden per transporterat ton bedöms minska i och med det går att nyttja större fartyg. Kvaliteten på godstransporterna ökar då dessa kan utföras mer effektivt och säkert.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ej relevant för åtgärden

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

Ej relevant för åtgärden

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.

Med en utbyggd farled ökar säkerhetsmarginalerna mellan fartyg och således också trafiksäkerheten.

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

Åtgärden innebär att större och färre fartyg behöver trafikera farleden och därmed uppkommer mindre utsläpp och klimatpåverkan.

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

Genom uppväxling av fartyg uppkommer mindre utsläpp av kväveoxider (NOx) och partiklar.

Buller och vibrationer

Kunskap saknas

Landskap

Genom muddring och sprängning bedöms det ske temporära försämringar avseende flora och fauna, främst under byggtid. På längre sikt bedöms påverkan vara marginell.

Vatten

Farleden utgör ingen dricksvattentäkt.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Riskklassen för Södertälje hamn förblir oförändrad.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden förbättrar tillgänglighet och sjösäkerhet samt bidrar till minskade utsläpp. Muddring och sprängning kan innebära bestående påverkan på bottenstrukturen.

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)	>1,73
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0,05
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,01764

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Farled Södertälje - Landsort
Objekt-id	XST301
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Södertälje
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Sjöfart
Skede	Farledsutredning - inför miljödom
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Farleden mellan Södertälje hamn och Landsort möjliggör för fartygstrafik att anlöpa såväl Södertälje hamn som hamnar i Mälaren, det sistnämnda genom Södertälje sluss. Farleden är idag bitvis grund och trång vilket begränsar såväl antal fartyg i farleden som fartygens maximala storlek. Farleden är också olycksdrabbad och i behov av ökat manöverutrymme, framför allt genom Brandalsund, för att minska risken för kollisioner och grundstötning.

När Bergs oljehamn i Nacka avvecklas 2036 kan Södertälje hamns roll som oljehamn komma att öka.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Fartygsklass	160 m x 32,3 m x 9 m (längd, bredd, djupgående), Dispens tillåter 200 m x 32,3 m x 9 m (längd, bredd, djupgående)
Trafik i farled/hamn	563 fartyg 2019
Flöde i farled/hamn	1 896 919 ton 2019 och 1 933 570 ton 2045.

Beskrivning av åtgärden

Föreslagen åtgärd omfattar utbyggnad av farleden så att tillåten maxstorlek för fartygen ändras, från dimensionerna 160 m * 32,3 m * 9 m (längd, bredd och djupgående) till 220 m * 32 m * 10,5 m (längd, bredd och djupgående). Därutöver ingår uppdaterad utmärkning av 17 ombyggda fasta fyrar, 16 nya fyrar, 28 nya kummel och 54 bojar/prickar. Dessutom kommer ett erosionsskydd att byggas om ca 5 000 m².

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Fartygsklass	220 m x 32,3 m x 10,5 m (längd, bredd, djupgående)
Trafik i farled/hamn	563 fartyg 2019
Flöde i farled/hamn	1 896 919 ton 2019, 1 933 570 ton 2045.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka sjösäkerheten i en olycksdrabbad farled och att öka kapaciteten för sjötransporter till och från Södertälje hamn och i Mälaren.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-05	2024-1	Kvalitetssäkrad med underlagskalkyl och osäkerhetsanalys (Sjöfartsverket)	420	63	426	64

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	385

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En större farled bedöms kräva mer underhåll.	Försämring
Underhållskostnad sjöfart		0

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Objektet ingår i Nationell plan 2022-2033. Farledsutredning pågår. Objektet fick tillåtlighet i april 2023. Miljödom beräknas tidigast under 2025.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Persontrafik saknas
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Tillväxttalen har beräknats med hjälp av basprognosen. Statistik har även inhämtats från Sveriges Hamnar
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	Sjökalk v. 2024.1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-03

Namn	Tillväxttal
Godsvolymtillväxt sjöfart efter 2045	0
Godsvolymtillväxt sjöfart t o m 2045	0,0007

Kommentar: I beräkningsfilen är de fel som rapporterats till Disa Asplund via e-post 2024-04-25 åtgärdade. Kalkylverktygets version överensstämmer således med Sjökalk 2024.2.

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
385 mnkr	0 mnkr	609 mnkr	225 mnkr	0,58

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	539	0	579	40	0,07
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	385	0	788	403	1,05
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	385	0	498	113	0,29
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	385	0	609	224	0,58
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	385	0	609	225	0,58
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	385	0	609	225	0,58
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	385	0	612	227	0,59
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	385	0	619	234	0,61
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	385	0	600	215	0,56

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: Det finns inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
	AKK_ST8_R02_240905_PostIndexFix
AKK	AKK
Arbets-PM Södertälje-Landsort	Arbets-PM 2024-09-03
Fartygsprognos	Fartygsprognos
Hamnstatistik	Hamnstatistik
Känslighetsanalys	Känslighetsanalys
PM Mörkerrestriktioner	PM Mörkerrestriktioner
SEK-importkälla	SEK-importkälla
SMHI	SMHI vinddata
SMHI	SMHI vinddata
SMHI	SMHI vinddata
SEB-ID ursprunglig SEB	bf8c12c4-376c-4276-88e9-a6bdac679218
SEB Id för denna SEB: 6de802dd-1c74-43d4-95d8-f668a7c9003e	

Objektnummer: XST301, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri, 0771-921 921
Skede: Farledsutredning - inför miljödom
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-10



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00