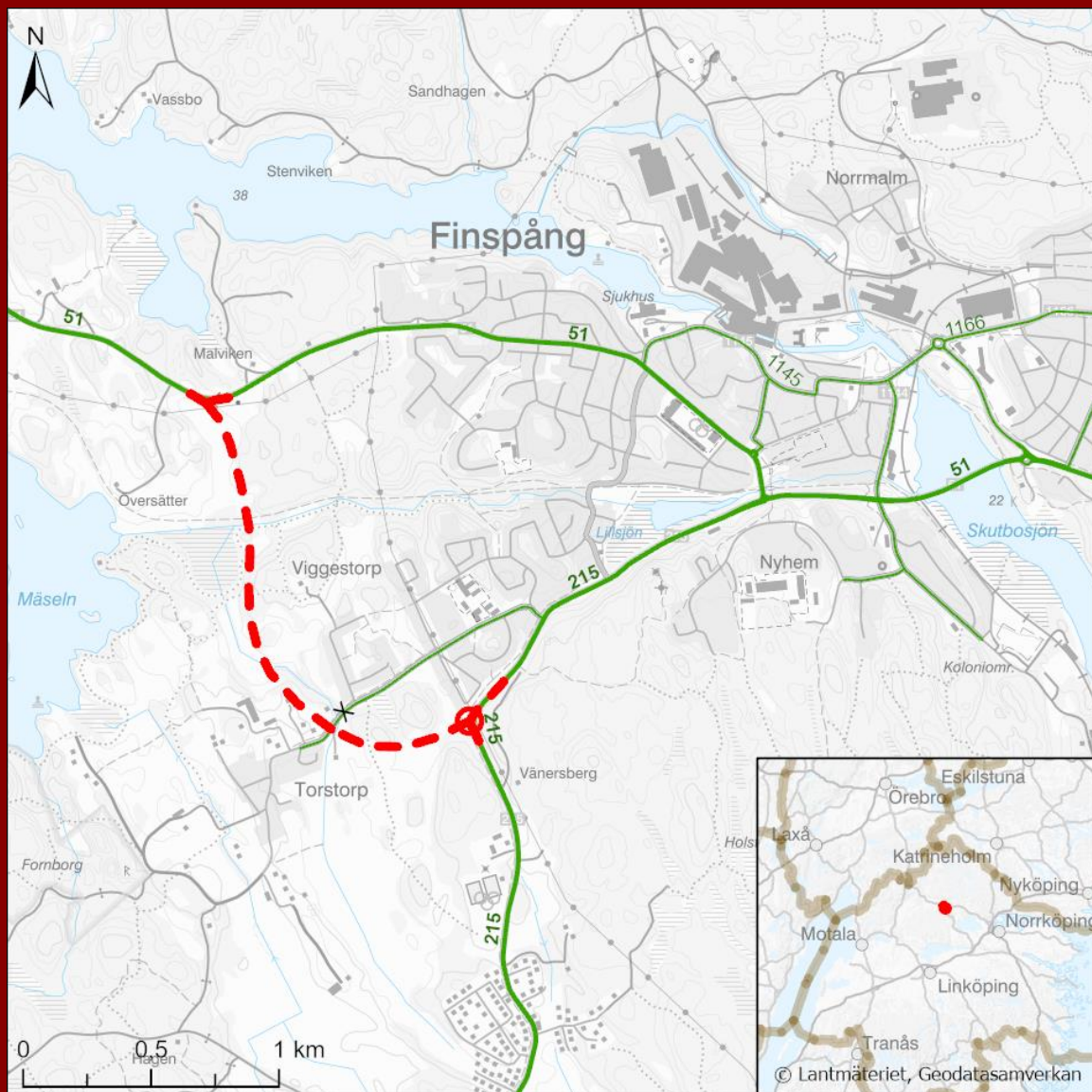


Samlad effektbedömning

Väg 51 Förbi Finspång, VSO049



Objektnummer: VSO049, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-04



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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 Östergötland län och berör Finspång kommun.

Nuläge och brister

Rv 51 går igenom centrala Finspång. Vägen förbinder Norrköping med Örebro, har stor andel tung trafik och är ett viktigt stråk för näringslivet. Trafikens framkomlighet genom Finspångs västra delar är låg och många oskyddade rör sig i området. Den relativt höga trafikmängden genom tätorten resulterar i låg trafiksäkerhet, framförallt för oskyddade trafikanter, och försvårar ortens möjlighet till exploatering och utveckling.

Beskrivning av åtgärden

Förbifart (vanlig väg, 80 km/h, 2 km lång) väst om Finspång från lv 215 upp mot rv 51. I söder ansluts den nya vägen i en ny cirkulationsplats och i norr i en vanlig trevägskorsning. Den kommunala Torstorpsvägen, som korsas av den nya vägen, ansluts bara från väster. Två portar för gång och cykel och en ridport anläggs tvärs nya vägen. Vid cirkulationsplatsen i söder anläggs ytterligare en planskild passage för gång och cykel. Bullerskydd vid bostäder längs ny väg. Åtgärder för skydd av utter.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra transporter och resor på väg 51 förbi Finspång.

Investeringskostnad

Kostnaden är 222 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-274 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	<-1
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Oskyddade trafikanter och boende i Finspång får bättre bättre stadsmiljö och minskad olycksrisk när trafiken minskar. Genomfartstrafik med bil får ökad körkostnad då väglängden ökar och även ökad olycksrisk då nya korsningspunkter uppkommer.

Funktionsmål och hänsynsmål

Oskyddade trafikanter och boende i Finspång får bättre bättre stadsmiljö och minskad olycksrisk när trafiken minskar. Genomfartstrafik med bil får ökad körkostnad då väglängden ökar och även ökad olycksrisk då nya korsningspunkter uppkommer.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie gjordes under 2016-2017. Arbeta med vägplan pågår och Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan färdigställdes 2021. Åtgärden är namngiven i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033. Efter att projektets kostnad ökat reviderades länsplanen 2023 där åtgärdens kostnad höjdes och omfattning minskades. Samtidigt togs trimningsåtgärder på lv 215 genom Finspång (som blir del av ny sträckning av rv 51 förbi Finspång) togs bort. Ett omtag i arbetet med vägplanen har därför gjorts. Beslut om betydande miljöpåverkan gäller dock fortfarande.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Längre väg i högre hastighet ökar körkostnaden.	0,66 mnkr/år	-14
Restid personbil	Högre hastighet ger kortare restid trots vägförlängning.	0,21 kftim/år	1,1

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastighet ger kortare restid trots vägförlängning.	-0,02 mnkr/år	0,46
Reskostnad lastbil	Längre väg i högre hastighet ökar körkostnaden.	0,19 mnkr/år	-6,0
Restid lastbil	Högre hastighet ger kortare restid trots vägförlängning.	-0,90 kftim/år	7,5

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.	0,06 LAS/år	
Döda	Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.	0 D/år	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Egendomskador	Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.	5,3 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.	0,35 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.	0,02 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.		-49

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Utsläppen minskar något totalt, kanske till följd av jämnare hastighetsprofil. I Finspång, där fler exponeras, minskar även trafiken vilket påverkar den värderade nyttan.	0 ton/år	0,30
Buller	Minskad trafik genom centrala delar av Finspång.	-28 Antal utsatta ≥55 dBA	10
Kväveoxider	Utsläppen minskar något totalt, kanske till följd av jämnare hastighetsprofil.	-0,04 ton/år	0,50
Slitagepartiklar	Ökat trafikarbete och högre hastighet ökar utsläppen totalt men i Finspång, där fler exponeras, minskar utsläppen vilket påverkar den värderade nyttan.	0,18 ton/år	6,3

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	I Finspång minskar trafiken och framförallt minskad tung trafik bidrar till förbättrad stadsmiljö för de som rör sig kring vägen (bullereffekt för boende är beräknad). Samtidigt går den nya vägen genom ett friluftsområde och kommer medföra en förstärkt barriär och ökat buller. Flera planskilda passager minskar dock barriäreffekten. Eftersom det är fler som berörs i tätorten bedöms åtgärden totalt medföra en förbättring.		Förbättring
Växt- och djurlivseffekt	Vägen kommer göra intrång och utgöra en ny barriär i naturlandskapet. Relativt begränsad trafik och inget viltstängsel samt faktumet att inga formellt skyddade områden berörs gör att påverkan bedöms bli begränsad.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information".		

Övriga effekter

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0,63
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,06
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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)	-0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-1,41

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	2,60
---	------

* 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	2864	12
Reinvestering per år	31	0,26
Drift och underhåll per år	5,8	0,08

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*
Vägförlängning och högre hastighet ger sammantaget något kortare restid men högre körkostnad.	-13 mnkr	-0,07

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Vägförlängning och högre hastighet ger sammantaget kortare restid men högre körkostnad.	1,9 mnkr	0,01

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.	-49 mnkr	-0,25

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Minskad trafik i Finspång minskar exponeringen för utsläpp och buller.	17 mnkr	0,09
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Minskad trafik genom Finspång förbättrar stadsmiljön.	>	
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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-39 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-81 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	190 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	2,4 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	193 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-274 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	<-1
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

De beräknade nyttorna är sammantaget negativa och även om det finns osäkerheter i kalkylen samt positiva ej beräknade nyttor är det svårt att se att det skulle leda till någon annan slutlig bedömning.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

En stor del av totala nyttorna bedöms vara beräknade. Försämrade trafiksäkerhet utgör en stor negativ nytta. Effektsamband för trafiksäkerhet i tätort är osäkra vilket bidrar till osäkerhet i hela kalkylens resultat.

Ej beräknade effekter:

Förbättring av stadsmiljön i Finspång, till följd av minskad trafik, bedöms överväga den nya vägens intrång i kultur- och naturmiljön.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden är inte beroende av att andra infrastrukturåtgärder genomförs. Åtgärder på lv 215 söder om Finspång och på rv 51 norrut från där denna åtgärd slutar har diskuterats men kan genomföras som egna åtgärder. Åtgärder på lv 215 kan i viss mån påverka nyttan av denna åtgärd då den utgör en del av den nya sträckningen av rv 51.

3 Fördelningsanalys

Oskyddade trafikanter och boende i Finspång får bättre bättre stadsmiljö och minskad olycksrisk när trafiken minskar. Genomfartstrafik med bil får ökad körkostnad då väglängden ökar och även ökad olycksrisk då nya korsningspunkter uppkommer.

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

Minskad biltrafik i Finspång kan öka framkomligheten för såväl gång-, cykel- som busstrafiken. Genomfartstrafik får längre väg vilket ökar fordonskostnaden även om restiden minskar något.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Vägförlängning ger ökad reskostnad men högre hastighet minskar restiden. Sammantaget en liten minskning av total transportkostnad kan gynna näringslivet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Minskad biltrafik i Finspång kan göra det lättare för funktionshindrade att ta sig fram i trafiken.

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

Minskad biltrafik i Finspång kan göra det lättare för barn att ta sig fram i trafiken på egen hand.

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.

Ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor.

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

Trots ökat trafikarbete minskar koldioxidutsläppen enligt effektsambanden. Kanske beror det på att utsläppen är högre vid låga hastigheter (40-50 km/h) än i medelhöga hastigheter (60-70 km/h) samt att tätortsmiljö kan medföra ojämnare hastighetsprofil.

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

Minskad trafik genom Finspång där många exponeras för utsläppen.

Buller och vibrationer

Minskad trafik genom Finspång ger färre bullerstörda.

Landskap

Den nya vägen medför ett intrång i landskapet.

Vatten

Sannolikt liten påverkan.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Inga kända förorenade områden påverkas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Oskyddade trafikanter och boende i Finspång får bättre bättre stadsmiljö och minskad olycksrisk när trafiken minskar. Genomfartstrafik med bil får ökad körkostnad då väglängden ökar och även ökad olycksrisk då nya korsningspunkter uppkommer.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: VSO049, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-04

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	-0,06
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>-0,16
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,01352

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 51 Förbi Finspång
Objekt-id	VSO049
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Finspång
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Rv 51 går igenom centrala Finspång. Vägen förbinder Norrköping med Örebro, har stor andel tung trafik och är ett viktigt stråk för näringslivet. Trafikens framkomlighet genom Finspångs västra delar är låg och många oskyddade rör sig i området. Den relativt höga trafikmängden genom tätorten resulterar i låg trafiksäkerhet, framförallt för oskyddade trafikanter, och försvårar ortens möjlighet till exploatering och utveckling.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	2,5 km
Vägstandard	Vanlig väg, 6-10 m, 40-70 km/h
Vägtrafik	4 700 – 7 700 f/d, varav 6 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Förbifart (vanlig väg, 80 km/h, 2 km lång) väst om Finspång från lv 215 upp mot rv 51. I söder ansluts den nya vägen i en ny cirkulationsplats och i norr i en vanlig trevägskorsning. Den kommunala Torstorpssvägen, som korsas av den nya vägen, ansluts bara från väster. Två portar för gång och cykel och en ridport anläggs tvärs nya vägen. Vid cirkulationsplatsen i söder anläggs ytterligare en planskild passage för gång och cykel. Bullerskydd vid bostäder längs ny väg. Åtgärder för skydd av utter.

Cirkulationsplatsen skall möjliggöra anslutning till kommunens planerade industriområde.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	3,5 km, varav 2,0 km ny väg
Vägstandard	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h
Vägtrafik	2 500 – 3 000 f/d på ny förbifart, varav 10 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra transporter och resor på väg 51 förbi Finspång.

Vidare syftar åtgärderna också till att knyta samman Östergötland med Örebro län.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

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	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	222	67	222	67

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	190

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Ny väg medför ökad drift- och underhållskostnad.	-2,4

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie gjordes under 2016-2017. Arbeta med vägplan pågår och Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan färdigställdes 2021. Åtgärden är namngiven i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033. Efter att projektets kostnad ökat reviderades länsplanen 2023 där åtgärdens kostnad höjdes och omfattning minskades. Samtidigt togs trimningsåtgärder på lv 215 genom Finspång (som blir del av ny sträckning av rv 51 förbi Finspång) togs bort. Ett omtag i arbetet med vägplanen har därför gjorts. Beslut om betydande miljöpåverkan gäller dock fortfarande.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja, lägre trafiktillväxt antagen då den historiska utvecklingen i stråket varit svag.
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
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	2025-05-08

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
190 mnkr	2,4 mnkr	-81 mnkr	-274 mnkr	<-1

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	266	2,4	-96	-365	<-1
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	190	2,4	-73	-266	<-1
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	190	2,5	-82	-275	<-1
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	190	2,4	-81	-274	<-1
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	190	2,4	-93	-286	<-1
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	190	2,4	-69	-261	<-1
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	190	2,4	-80	-273	<-1
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	190	2,4	-78	-270	<-1
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	190	2,4	-85	-277	<-1

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Åtgärden är inte beroende av att andra infrastrukturåtgärder genomförs. Åtgärder på lv 215 söder om Finspång och på rv 51 norrut från där denna åtgärd slutar har diskuterats men kan

genomföras som egna åtgärder. Åtgärder på lv 215 kan i viss mån påverka nyttan av denna åtgärd då den utgör en del av den nya sträckningen av rv 51.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	EVA-fil
2a	GKI
2b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
3	Arbets-PM EVA
4	Trafikomfördelning
5	Bullerberäkning
6	Klimatkalkyl
7	Tidigare SEB, Systemid: 48fe07c0-37e7-4bd6-8eb1-90f54de9b972

SEB Id för denna SEB: 7771773f-cde3-4f9d-a8b5-c76756573afa

Objektnummer: VSO049, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-04



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-04
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Al-Ani Neeran, PLSyri
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning