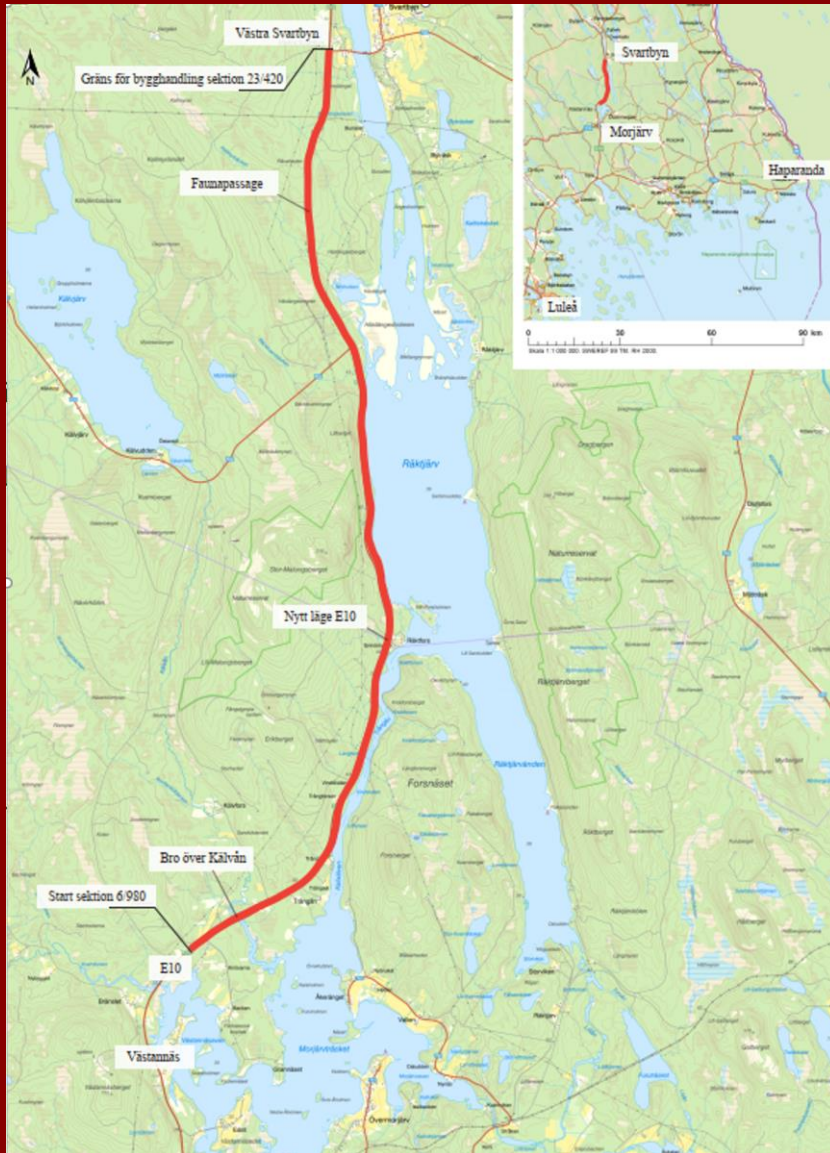


# Samlad effektbedömning

E10, Morjärv - Svarbyn (etapp 1), VSN206



Objektnummer: VSN206, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Vennberg Magnus, IVnr5, 0771-921 921  
Skede: Bygghandling/genomförande  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Vennberg Magnus, IVnr5

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. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk 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, Utgifter = Investeringskostnad + 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: Förklarar på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarar på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

# Sammanfattning

## Geografi

Åtgärden ligger i Norrbotten län och berör Kalix och Övertorneå kommun.

## Nuläge och brister

E10 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt och nationellt. Vägen trafikeras av oskyddade trafikanter, långsamtgående fordon och snabb genomfartstrafik vilket ger trafiksäkerhetsrisker. Vägen har dålig plan- och profilstandard samt är smal, ca 7-8 meter bred. Detta försvårar omkörning av tunga fordon vilket ger förhöjd olycksrisk och försämrad framkomlighet. Vägen trafikeras av förhållandevis stor andel tung trafik. Skyltad hastighet är 90 km/h. Gång- och cykelvägar saknas.

## Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om till mötesfri landsväg (2+1) med mitträcke och viltstängsel, utformad för 100 km/h. Cirka 40 % av sträckan får omkörningsbara körfält. Strax norr om Råktforsen får 2,93 km 1+1-körfält och 1,01 km utformas med 2+2 körfält. Vägen får ny sträckning vid både Kälvån och Råktforsen, där den senare innebär en förkortning av vägen med cirka 30 meter. En ny bro byggs i nytt läge över Kälvån. Vid Kälvån anläggs även en planfri faunapassage under E10.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten genom att bygga en mötesseparerad väg med trafiksäkra anslutningar.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 932 mnkr i prisnivå 2023-06.

## Analysresultat

### Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-674 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,81
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

## Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafik i form av arbetspendling och godstransporter, särskilt yrkestrafik inom regional industri som rundvirke till pappersmassa. Personresor med bil får förbättrad restid och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. Sträckan används i hög grad av vuxna i arbetsför ålder (18–65 år). Även om åtgärden inte specifikt riktar sig till oskyddade trafikanter, förbättras trafiksäkerheten generellt. Åtgärden bedöms ge regional nytta i Norrbottens län, särskilt för Kalix kommun.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden medför betydande förbättringar i både restider och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Den största negativa påverkan berör dock fornlämningar och landskapet inom projektområdet, som riskerar att påverkas i viss mån.

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

Detta objekt, E10 Morjärv–Svartbyn (etapp 1), befinner sig i projekteringsfas, där arbetet med bygghandlingen nu närmar sig färdigställande. Etapp 1 har en planerad byggstart i början av 2026 och omfattar cirka 16,4 km av den totala sträckan. Den ursprungliga projektsträckan, E10 Morjärv–Svartbyn, omfattar cirka 23,5 km, från vägskalet i Morjärv i söder till Västra Svartbyn i norr. Projektet var initialt planerat som ett sammanhängande objekt, men under detaljprojekteringen identifierades omfattande behov av geotekniska förstärkningsåtgärder som inte framkom i planskedet. Tillsammans med generella kostnadsökningar inom anläggningsbranschen har detta lett till att den ursprungliga budgeten, enligt Nationell transportplan 2022–2033, inte längre är tillräcklig. Trots detta har Trafikverkets nationella revisionsgrupp beslutat att den ursprungliga budgetramen i gällande plan kvarstår. Mot denna bakgrund har projektet delats upp i två etapper för att möjliggöra genomförande inom befintlig ekonomisk ram. Etapp 1, som omfattas av denna samlade effektbedömning, utgör den norra delen av sträckan och omfattar cirka 16,4 km. Etapp 2 utgör resterande cirka 7 km i söder, från Morjärv och norrut. Planeringsarbetet för etapp 2 pågår, men det finns ännu inte förutsättningar för att fastställa någon tidplan eller produktionsstart. Åtgärden är ett namngivet objekt i gällande Nationell transportplan 2022–2033 och är även föreslagen i förslaget till kommande plan 2026–2037. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram för hela den ursprungliga sträckan Morjärv–Svartbyn.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter leder till ökade reskostnader för personbilar, inklusive högre kostnader för drivmedel och fordonsförslitning.	0,89 mnkr/år	-22
Restid	Flertalet mindre anslutande vägar till E10 stängs vilket kan medföra en något längre restid i vissa relationer. Antalet boende längs vägen är dock få och effekten bedöms som försumbar.		Försumbart
Restid personbil	Restiden för personbilar visar en minskning till följd av de högre hastigheterna och något bredare väg.	-13 kftim/år	100
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden bidrar till minskad restidsosäkerhet genom färre olyckor, både mellan fordon och med vilt. Breddningen av vägen och införandet av nya omkörningssträckor minskar trafikens känslighet för störningar. Sammantaget bedöms effekten som försumbar.		Försumbart

### Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Något kortare transporttid till följd av högre hastigheter.	-0,01 mnkr/år	0,28
Reskostnad lastbil	Marginell ökning kopplat till reskostnad för lastbil. Högre hastigheter leder till ökade	0,33 mnkr/år	-7,2

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	reskostnader för godstransporter, inklusive högre kostnader för drivmedel och fordonsförslitning.		
Restid lastbil	De beräknade effekterna på restid för lastbilar visar på något kortare restid till följd av högre hastigheter.	-0,58 kftim/år	4,6

## Persontransportföretag

### Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) / Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Antalet olyckor på sträckan förväntas minska på grund av mitträcke, bredare väg, förbättrad korsningsstandard, viltstängsel samt ny gång- och cykelväg.	-0,25 LAS/år	
Döda	Antalet dödsolyckor på sträckan förväntas minska på grund av mitträcke, bredare väg, förbättrad korsningsstandard, viltstängsel samt ny gång- och cykelväg.	-0,05 D/år	
Egendomskador	Minskning av egendomskador till följd av bättre vägstandard och korsningsutformning.	-13 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Antalet olyckor på sträckan förväntas minska på grund av mitträcke, bredare väg, förbättrad korsningsstandard, viltstängsel samt ny gång- och cykelväg.	-1,0 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Antalet olyckor på sträckan förväntas minska på grund av mitträcke, bredare väg, förbättrad korsningsstandard, viltstängsel samt ny gång- och cykelväg.	-0,07 MAS/år	

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Trafiksäkerheten totalt sett förbättras för alla trafikslag.		248

## Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ökad hastighet leder endast till marginell påverkan på mängden avgaspartiklar i område med relativt få utsatta.	0 ton/år	0
Kväveoxider	Trots en högre hastighet leder åtgärden endast till en marginell ökning av kväveoxidutsläpp. Utsläppen sker i område med få utsatta.	0,02 ton/år	-0,0038
Slitagepartiklar	Åtgärden ger en marginell ökning av slitagepartiklar på grund av högre skyltad hastighet, men utsläppen sker i ett område där få människor riskerar att exponeras.	0,43 ton/år	0

## Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Bron över Kälván kommer att rivas. Bron är klassad som nivå 3 i Länsstyrelsens inventering av kulturhistoriskt värdefulla broar och ska dokumenteras med fotografier och beskrivning inför rivning. Ingrepp görs även i fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar som tas bort i samband med åtgärden.		Försumbart

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Breddningen av vägen, installation av mitträcke, viltstängsel och planskilda faunapassager gör vägen mer framträdande i landskapet. Eftersom få personer bor längs sträckan, bedöms den sammantagna påverkan på intrång för människor och vägens visuella karaktär som marginell.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden innebär breddning och delvis ny sträckning av vägen, vilket medför visst markintrång och påverkan på ekosystemtjänster, dock bedöms denna effekt som begränsad. Mitträcke och viltstängsel innebär ökad barriäreffekt för det lokala djurlivet, men detta mildras genom faunapassager och viltportar längs sträckan. Dessutom förbättras förutsättningarna för vattenlevande djur genom utbyte av vandringshinder i vattendrag och installation av torrtrummor för utter.		Försumbart

## 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 "Indikatorer" för mer information.		

## Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Rennäring	Åtgärden bedöms ha positiva effekter för rennäringen genom minskad stress och oro för renar på vägen samt färre renpåkörningar och kadaver att hantera. Kombinationen av viltstängsel och anpassade passager förbättrar möjligheten att förflytta renar längs sträckan och ökar tillgängligheten till betesmarker. Effekten är positiv men samhällsekonomiskt försumbar och bedöms understiga 1 % av investeringskostnaden.		Försumbart

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-0,03
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,00
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 CO<sub>2</sub>-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,68

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,67
---	-------

\* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

## Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	22149	140
Reinvestering per år	426	4,9
Drift och underhåll per år	111	1,3

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

### Övriga indikatorer

## 2 Samhällsekonomisk lönsamhet

### 2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden med högre skyltad hastighet och bredare väg minskar restiden med personbil. Reskostnaden ökar något.	78 mnkr	0,09
Något längre resvägar då vissa anslutande vägar stängs. Samtidigt bedöms restidsosäkerheten minska genom breddning och ytterligare körfält.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden minskar restiden med lastbil, men innebär samtidigt en ökad reskostnad till följd av högre hastigheter.	-2,3 mnkr	0,00

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet genom mitträcke, bredare väg, förbättrad korsningsstandard samt viltstängsel.	248 mnkr	0,30

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Totalt sett bidrar åtgärden till något ökade utsläpp från vägtrafiken på grund av högre skyltad hastighet. Dock sker utsläppen i ett område där få människor riskerar att exponeras.	-0,0038 mnkr	0,00
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden medför viss påverkan på kulturmiljö genom rivning av en inventerad bro och borttagande av fornlämningar, vilka dokumenteras inför ingrepp. Vägens ökade synlighet och barriäreffekt mildras genom faunapassager och viltportar. Samtidigt förbättras förutsättningarna för vattenlevande djur. Den samlade påverkan på kulturmiljö, landskapsbild och ekosystem bedöms som begränsad.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
Åtgärden har positiv påverkan på rennäringen genom minskad risk för påkörningar och bättre möjligheter att förflytta renar. Effekten är positiv men bedöms som samhällsekonomiskt försumbar.	≈ 0
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.	-166 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	158 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,2

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	798 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	35 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
<b>Totala utgifter</b>	<b>832 mnkr</b>

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-674 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,81
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska analysen visar en negativ nettonuvärdeskvot på -0,81, främst till följd av höga investeringskostnader i förhållande till den prognostiserade trafikmängden. Samtliga genomförda känslighetsanalyser bekräftar olönsamheten. Ej beräknade effekter bedöms som försumbara och påverkar inte den samlade bedömningen. Åtgärden klassas därför som robust olönsam.

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA-verktyget bedöms vara ett lämpligt då området kännetecknas av landsbygdsmiljö. Kalkylen fångar huvudsakliga effekter som ökad trafiksäkerhet, kortare res- och transporttid samt ökade fordonskostnader och utsläpp. Åtgärdens beräknade effekter visar på ett negativt nettonuvärdeskvot.

#### Ej beräknade effekter:

Åtgärden innebär viss påverkan på kulturmiljö genom rivning av bro och borttagande av lämningar, vilka dokumenteras inför ingrepp. Påverkan på landskapsbild och djurliv begränsas genom faunapassager och viltportar. Rennäringens förutsättningar förbättras. Drift- och underhållsbehovet ökar något.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden avser etapp 1 av E10 Morjärv–Västra Svartbyn, vilken omfattar cirka 16,4 km av den totala projektsträckan på 23,5 km. Denna etapp genomförs oberoende av övriga infrastruktursatsningar i området. För den återstående delen, etapp 2, pågår fortsatt planering men det finns i dagsläget inga beroenden till andra pågående eller planerade infrastrukturobjekt som påverkar genomförandet av etapp 1.

## 3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafik i form av arbetspendling och godstransporter, särskilt yrkestrafik inom regional industri som rundvirke till pappersmassa. Personresor med bil får förbättrad restid och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. Sträckan används i hög grad av vuxna i arbetsför ålder (18–65 år). Även om åtgärden inte specifikt riktar sig till oskyddade trafikanter, förbättras trafiksäkerheten generellt. Åtgärden bedöms ge regional nytta i Norrbottens län, särskilt för Kalix kommun.

Näringsgrenar kopplade till skogsbruk, industri och transporter får störst nytta av åtgärden. Rennäringen påverkas i viss mån, men anpassningar bidrar till att begränsa negativa effekter.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på [www.trafikverket.se](http://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

Åtgärden förbättrar medborgarnas tillgänglighet främst genom kortare restider med personbil, vilket gynnar framför allt pendlare. Högre hastighet och bättre omkörningsmöjligheter minskar restidsosäkerhet och ökar komforten. Samtidigt medför de högre hastigheterna något ökade fordonskostnader genom ökad förslitning och energiförbrukning.

#### Näringslivets tillgänglighet

##### Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden minskar restidsosäkerheter genom färre olyckor (både med fordon och vilt) och nya omkörningssträckor som gör trafiken mindre störningskänslig. Detta förbättrar tillförlitligheten. Vägens kvalitet och säkerhet höjs, vilket också innebär en bättre arbetsmiljö för förare av tunga fordon.

#### Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden ger ingen direkt förändring av tillgängligheten för funktionshindrade eftersom åtgärden främst riktar sig mot trafiksäkerhet, framkomlighet och störningsreducering för fordonstrafik.

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

Åtgärden påverkar inte barns möjligheter att själva använda transportsystemet.

#### Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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.**

Åtgärden bedöms bidra till en förbättrad trafiksäkerhet, vilket leder till färre egendomsskador, döda och svårt skadade längs sträckan. Bedömningen baseras på resultatet från den samhällsekonomiska kalkylen.

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

Åtgärden har en marginell ökning av utsläppen av växthusgaser, vilket beror på ökad hastighetsgräns sträckan.

**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 ger marginell ökad mängd slitagepartiklar och kväveoxider.

### ***Buller och vibrationer***

Åtgärden medför något ökade bullernivåer på grund av högre hastighet och breddning av vägen närmare bebyggelse. Vagnära bullerskydd har utretts men bedömts olönsamma, varför bullervallar och fastighetsnära åtgärder som fönster- och ventilbyten föreslås. Med dessa åtgärder bedöms riktvärden kunna uppfyllas.

### ***Landskap***

Ombyggnaden innebär att vägen breddas, får mitträcke och viltstängsel, vilket förändrar landskapsbilden lokalt. Ny bro över Kälvån och bullervallar innebär ytterligare fysiska ingrepp. Eftersom vägen byggs i huvudsak i befintlig sträckning och påverkan sker i ett redan påverkat trafiklandskap bedöms effekten som begränsad. Vissa platser får dock förändrat intryck genom breddning och anläggning av nya vägbankar.

### **Vatten**

Projektet berör flera mindre vattendrag och bron över Kälvån, där nya broar och trummor anläggs för att säkerställa vattenflöden och faunapassager. Åtgärder genomförs för att minimera grumling och påverkan på vattenkvalitet. Enskilda brunnar kan påverkas lokalt, men skyddsåtgärder planeras. Den kommunala vattentäkten i Morjärv påverkas inte.

### **Material och kemiska produkter**

Vid byggnationen används främst krossmaterial, asfalt och betong. Risker för spill och utsläpp från maskiner och kemikalier hanteras genom etablerade skyddsåtgärder. Etableringsytor placeras med hänsyn till mark- och vattenmiljö för att undvika påverkan.

### **Förorenade områden och masshantering**

Längs sträckan finns tjärhaltig asfalt och sulfidjord som kräver särskild hantering vid schaktning för att förhindra spridning av föroreningar och försurning. Överskottsmassor hanteras enligt gällande regler, med transporter till deponi eller återanvändning som anläggningsmaterial där möjligt.

## **4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier**

Åtgärden medför betydande förbättringar i både restider och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Den största negativa påverkan berör dock fornlämningar och landskapet inom projektområdet, som riskerar att påverkas i viss mån.

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

<b>Mål</b>	<b>NUK</b>
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,09
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,30
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00321

Objektnummer: VSN206, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Vennberg Magnus, IVnrV5, 0771-921 921  
Skede: Bygghandling/genomförande  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E10, Morjärv - Svartbyn (etapp 1)
Objekt-id	VSN206
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Norrbottnen
Kommun	Kalix och Övertorneå
Trafikverksregion	Norra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Bygghandling/genomförande
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

## Nuläge och brister

E10 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt och nationellt. Vägen trafikeras av oskyddade trafikanter, långsamtgående fordon och snabb genomfartstrafik vilket ger trafiksäkerhetsrisker. Vägen har dålig plan- och profilstandard samt är smal, ca 7-8 meter bred. Detta försvårar omkörning av tunga fordon vilket ger förhöjd olycksrisk och försämrad framkomlighet. Vägen trafikeras av förhållandevis stor andel tung trafik. Skyltad hastighet är 90 km/h. Gång- och cykelvägar saknas.

Vägen är en viktig transportled för arbetskraftförsörjning och arbetspendling till och från Malmfälten. E10 är även viktig för transport av konsumtionsvaror, uttransportering av producerat högvärdigt gods samt för material till gruvindustrin. Vägen ingår även i TEN-T-nätet.

## Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Cirka 16,4 km.
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering. Vägen är 7-8 m bred och belagd. Skyltad hastighet är 90 km/h.
Vägtrafik	ÅDT 2682 fordon/dygn varav 14% tung trafik, mätår 2022.

## Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om till mötesfri landsväg (2+1) med mitträcke och viltstängsel, utformad för 100 km/h. Cirka 40 % av sträckan får omkörningsbara körfält. Strax norr om Råktforsen får 2,93 km 1+1-körfält och 1,01 km utformas med 2+2 körfält. Vägen får ny sträckning vid både Kälvån och Råktforsen, där den senare innebär en förkortning av vägen med cirka 30 meter. En ny bro byggs i nytt läge över Kälvån. Vid Kälvån anläggs även en planfri faunapassage under E10.

En ytterligare faunapassage i form av viltport byggs cirka 2 km söder om Västra Svartbyn, på plats utpekad av berörda samebyar. Viltstängsel sätts upp längs hela etappen, inklusive grindar vid parkeringsfickor och anslutande vägar för att möjliggöra evakuering av ren. Vid anslutande vägar dras viltstängslet in minst 50 meter. På utvalda delar kompletteras åtgärderna med sidoräcken. För att begränsa bullerpåverkan föreslås bullervallar och fastighetsnära åtgärder såsom fönster- och ventilbyten. Med dessa åtgärder bedöms riktvärden kunna uppfyllas. Flertalet mindre direktutfarter stängs, medan vissa ersätts med anslutningar utformade som "höger in/höger ut". Tre korsningar byggs om till korsningstyp C, vilket ger högre trafiksäkerhets- och funktionsstandard.

### Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Cirka 16,4 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg, 2+1 körfält med cirka 40 % omkörningsbar del. Vägbredden är huvudsakligen 14 meter och skyltad hastighet är 100 km/h.
Vägtrafik	ÅDT 2682 fordon/dygn varav 14% tung trafik, mätår 2022.

## Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten genom att bygga en mötesseparerad väg med trafiksäkra anslutningar.

## Kostnader

### Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-05-07	2025-3	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	965	164	932	158

### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	798

### Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ökad anläggningsmassa med två nya faunapassager innebär ökat behov av drift och underhåll. Effekten är dock försumbar sett till investeringskostnaden.	Försumbart
Underhållskostnad väg	En ökad anläggningsmassa leder till ökade drift- och underhållskostnader.	-35

### Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Planeringsläge

Detta objekt, E10 Morjärv–Svartbyn (etapp 1), befinner sig i projekteringsfas, där arbetet med bygghandlingen nu närmar sig färdigställande. Etapp 1 har en planerad byggstart i början av 2026 och omfattar cirka 16,4 km av den totala sträckan. Den ursprungliga projektsträckan, E10 Morjärv–Svartbyn, omfattar cirka 23,5 km, från vägskalet i Morjärv i söder till Västra Svartbyn i norr. Projektet var initialt planerat som ett sammanhängande objekt, men under detaljprojekteringen identifierades omfattande behov av geotekniska förstärkningsåtgärder som inte framkom i planskedet. Tillsammans med generella kostnadsökningar inom anläggningsbranschen har detta lett till att den ursprungliga budgeten, enligt Nationell transportplan 2022–2033, inte längre är tillräcklig. Trots detta har Trafikverkets nationella revisionsgrupp beslutat att den ursprungliga budgetramen i gällande plan kvarstår. Mot denna bakgrund har projektet delats upp i två etapper för att möjliggöra genomförande inom befintlig ekonomisk ram. Etapp 1, som omfattas av denna samlade effektbedömning, utgör den norra delen av sträckan och omfattar cirka 16,4 km. Etapp 2 utgör resterande cirka 7 km i söder, från Morjärv och norrut. Planeringsarbetet för etapp 2 pågår, men det finns ännu inte förutsättningar för att fastställa någon tidplan eller produktionsstart. Åtgärden är ett namngivet objekt i gällande Nationell transportplan 2022–2033 och är även föreslagen i förslaget till kommande plan 2026–2037. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram för hela den ursprungliga sträckan Morjärv–Svartbyn.

# Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	2024-04-01
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	2025-05-27

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

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

# Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

## Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
798 mnkr	35 mnkr	158 mnkr	-674 mnkr	-0,81

## Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	1037	35	110	-961	-0,90
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	798	37	186	-649	-0,78
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	798	32	129	-701	-0,84
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	798	35	145	-688	-0,83
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	798	35	220	-612	-0,74
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	798	35	96	-736	-0,88
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	798	35	157	-675	-0,81
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	798	35	158	-674	-0,81
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	798	35	158	-674	-0,81

Kommentar:

## Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

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

Kommentar: Åtgärden avser etapp 1 av E10 Morjärv–Västra Svartbyn, vilken omfattar cirka 16,4 km av den totala projektsträckan på 23,5 km. Denna etapp genomförs oberoende av övriga infrastruktursatsningar i området. För den återstående delen, etapp 2, pågår fortsatt planering men det finns i dagsläget inga beroenden till andra pågående eller planerade infrastrukturobjekt som påverkar genomförandet av etapp 1.

## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

### Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1c	Json-fil EVA
2a	FKS
3	Klimatkalkyl
4	Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
5	Bullerutredning
1b	Arbets-PM

Gammal SEB från 2020-07-22 nås på följande länk:

[https://bransch.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekoniskt\\_beslutsunderlag/Region\\_Nord/Region%20Nord/3%20Investering/VSN206%20E10%20Morj%C3%A4rv-Svartbyn/vsn206\\_e10\\_morjarv\\_svartbyn\\_seb\\_200602\\_g.pdf](https://bransch.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekoniskt_beslutsunderlag/Region_Nord/Region%20Nord/3%20Investering/VSN206%20E10%20Morj%C3%A4rv-Svartbyn/vsn206_e10_morjarv_svartbyn_seb_200602_g.pdf)

SEB Id för denna SEB: e0619b73-8e6b-4746-b79c-e976b039412e

Objektnummer: VSN206, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Vennberg Magnus, IVnr5, 0771-921 921  
Skede: Bygghandling/genomförande  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Vennberg Magnus, IVnr5  
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**