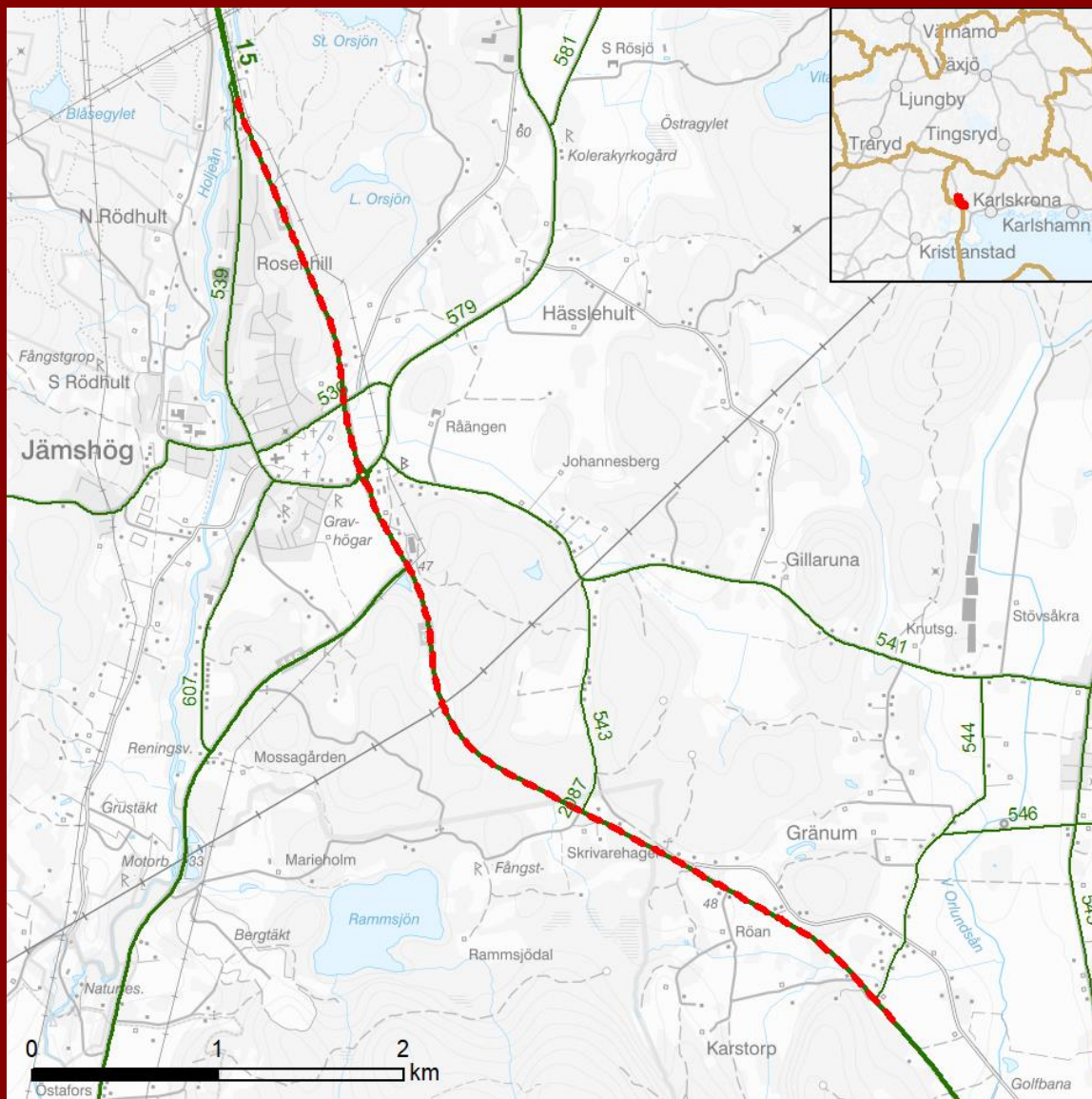


Samlad effektbedömning

Rv 15 Olofström - Gränum, VSO097a



Objektnummer: VSO097a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Bilagor och referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

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 Blekinge län och berör Olofström kommun.

Nuläge och brister

Väg 15 är en regionalt viktig väg mellan Halmstad och Karlshamn, som har stor betydelse för såväl långväga gods- och persontransporter som arbetspendling i sydöstra Sverige. Vägen är inte mötesseparerad vilket medför bristande trafiksäkerhet. Hastigheten är sänkt till 80 km/h vilket medför förlängda restider.

Beskrivning av åtgärden

Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Antal anslutningar reduceras. De kvarvarande korsningarna förses med vänstersvängfält eller tillåter bara högersvängar. Genom cirkulationsplats vid lv 539/579 behålls 70 km/h. ATK tas bort och viltstängsel läggs till för hela sträckan, förutom 300m förbi cirkulationen. Faunapassage samt vissa bulleråtgärder genomförs. Mindre cykelåtgärder planeras.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 247 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	15 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,06
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

I första hand regionala bilresor får nytta av åtgärden. Eftersom män i genomsnitt åker mer bil än kvinnor får de större del av nyttan. Vad gäller åldersgrupper så är det främst biltrafik som gynnas, vilket innebär att det är främst de i körkortsålder som gynnas (25-65 år) Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet ger ökad regional och nationell nytta. Ökad framkomlighet gynnar pendling och transporter i södra Sverige.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt landskapet negativt.

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

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutförd 2020. Åtgärden är namngiven i regional plan för Blekinge 2022-2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	0,87 mnkr/år	-20
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid.	-28 kftim/år	207

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	-0,04 mnkr/år	0,87
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt en högre reskostnad även för lastbil i form av högre bränslekostnader.	0,30 mnkr/år	-7,0
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid även för lastbil.	-1,9 kftim/år	15

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,15 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-7,4 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,65 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,04 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		113

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ingen skillnad.	0 ton/år	0
Buller	Ökade hastigheter påverkar bullernivåerna i området, åtgärder för att sänka bullernivåerna planeras		Försumbart
Kväveoxider	Nära noll.	0,01 ton/år	-0,0015
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger något större utsläpp av slitagepartiklar	0,42 ton/år	0

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Breddning och viltstängsel ger ett större intrång i landskapet.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Barriäreffekterna ökar trots att faunapassage planeras. Detta på grund av viltstängsel.		Försämring

Klimat

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

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-7,105427357601002E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-4,440892098500626E-16
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,10

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,72
---	-------

* 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	3198	19
Reinvestering per år	47	0,38
Drift och underhåll per år	5,1	0,07

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*
Ökade hastigheter ger en positiv effekt i form av kortare restider.	186 mnkr	0,76
-		

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökade restider ger en positiv effekt i form av kortare restider.	9,0 mnkr	0,04
-		

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Positivt. Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	113 mnkr	0,46
-		

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Ingen skillnad i den sammanvägda bedömningen av beräknade effekter.	-0,0015 mnkr	0,00
Hälsa: Högre hastigheter kan ge ökade bullernivåer. Boende bedöms inte påverkas då bullerskyddsåtgärder ingår. Delar av sträckan angränsar dock till område av riksintresse för friluftsområde vilket kan få ökade bullernivåer.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Breddning och viltstängsel ger ett intrång i naturen. Barriäreffekterna ökar trots faunapassage.	<	
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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-49 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	260 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	211 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	33 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	244 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	15 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,06
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Varierande positivt/negativt nettonuvärde (relativt nära noll) för de olika känslighetsanalyserna, samt övervägande negativa icke beräkningsbara effekter.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Verktyget lämpar sig för att analysera aktuell åtgärd och resultaten är rimliga baserat på åtgärden. Kalkylen fångar väl de effekter som åtgärden kan tänkas resultera i.

Ej beräknade effekter:

Breddning och viltstängsel ger ökat intrång i landskapet och det blir en barriäreffekt för djurlivet, trots att faunapassage planeras.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Kopplat till VSO097b 15 Gränum-Pukavik men inga beroenden finns.

3 Fördelningsanalys

I första hand regionala bilresor får nytta av åtgärden. Eftersom män i genomsnitt åker mer bil än kvinnor får de större del av nyttan. Vad gäller åldersgrupper så är det främst biltrafik som gynnas, vilket innebär att det är främst de i körkortsålder som gynnas (25-65 år) Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet ger ökad regional och nationell nytta. Ökad framkomlighet gynnar pendling och transporter i södra Sverige.

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

Högre hastigheter ger förbättrade restider och mitträcke minskar risken för allvarliga olyckor. Högre hastigheter ökar dock resekostnaderna. Bättre framkomlighet med bil minskar sannolikheten att välja kollektivtrafik, gång eller cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre framkomlighet och högre hastighet ger mer robusta godstransporter. Minskad risk för olyckor men mitträcke kan dock öka risken för störningar vid incidenter. Minskad restid både för tung och lätt yrkestrafik.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga utpekade åtgärder för dessa grupper.

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

Vägen bedöms inte användas som skolväg i någon större utsträckning.

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.

Mitträcke och viltstängsel ökar trafiksäkerheten och antal olyckor minskar.

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

Utsläpp ökar på grund av ökande hastigheter

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

Ökad framkomlighet för bil kan på marginalen bidra till ökat trafikarbete vilket tillsammans med högre hastighet ökar utsläppen.

Buller och vibrationer

Högre hastigheter ökar bullernivåerna. Boende bedöms inte påverkas då bullerskyddsåtgärder ingår. Dock kan friluftsliv påverkas av ökade bullernivåer.

Landskap

Breddning och viltstängsel ökar intrånget i landskapet. Viltstängsel kan minska risken för påkörning av djur.

Vatten

I norr går vägen genom skyddsområde för vattentäkt men det är oklart vilken eventuell påverkan åtgärden kan få.

Material och kemiska produkter

Kan ej utvärderas.

Förorenade områden och masshantering

Kan ej utvärderas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt landskapet negativt.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,79989
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0,46357
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00706

Objektnummer: VSO097a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 15 Olofström - Gränum
Objekt-id	VSO097a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Blekinge
Kommun	Olofström
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 15 är en regionalt viktig väg mellan Halmstad och Karlshamn, som har stor betydelse för såväl långväga gods- och persontransporter som arbetspendling i sydöstra Sverige. Vägen är inte mötesseparerad vilket medför bristande trafiksäkerhet. Hastigheten är sänkt till 80 km/h vilket medför förlängda restider.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	6,5 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8 m, 70-80 km/h
Vägtrafik	5000-7 700 f/d varav 9-13 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Antal anslutningar reduceras. De kvarvarande korsningarna förses med vänstersvängfält eller tillåter bara högersvängar. Genom cirkulationsplats vid

lv 539/579 behålls 70 km/h. ATK tas bort och viltstängsel läggs till för hela sträckan, förutom 300m förbi cirkulationen. Faunapassage samt vissa bulleråtgärder genomförs. Mindre cykelåtgärder planeras.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	6,5 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 8-12 m, 100 km/h
Vägtrafik	5000-7 700 f/d varav 9-13 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-24	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	247	74	247	74

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	211

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, stängsel, räcke att underhålla.	-33

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutförd 2020. Åtgärden är namngiven i regional plan för Blekinge 2022-2033.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-14

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, 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
211 mnkr	33 mnkr	260 mnkr	15 mnkr	0,06

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	296	33	243	-86	-0,26
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	211	35	286	39	0,16
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	211	30	232	-9,9	-0,04
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	211	33	232	-12	-0,05
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	211	33	288	44	0,18
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	211	33	231	-13	-0,05
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	211	33	259	15	0,06
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	211	33	260	15	0,06
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	211	33	260	15	0,06

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: Kopplat till VSO097b 15 Gränum-Pukavik men inga beroenden finns.

Objektnummer: VSO097a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	GKI
1b	Indexomräkning kostnad
2	Klimatkalkyl
3	SEK-importkälla
4	EVA-fil
5	Arbets-PM EVA
6	ÅVS-rapport

SEB-ID, ursprunglig SEB	41fe0bb3-0ea3-44c1-9a47-0e743b74116b

SEB Id: 0e2a8896-7ef5-4e8b-8c13-0ef17da63aa0

Objektnummer: VSO097a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader