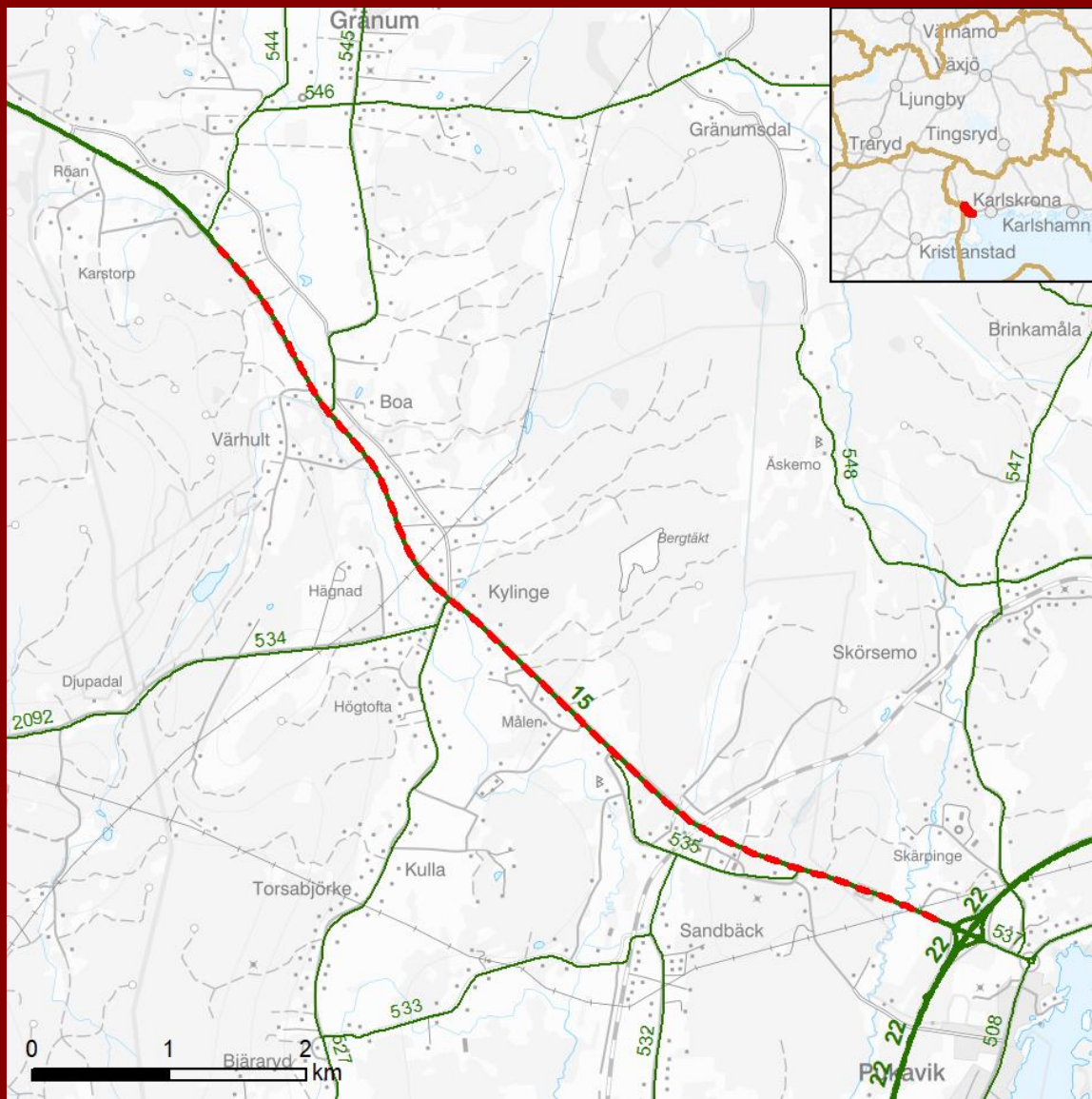


Samlad effektbedömning

Rv 15 Gränum-Pukavik, VSO097b



Objektnummer: VSO097b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



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 Sölvesborg 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 och hastigheten är sänkt till 80 km/h vilket medför förlängda av restider.

Beskrivning av åtgärden

Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Antal anslutningar reduceras. Den sydöstra anslutningen av väg 535 stängs. De kvarvarande korsningarna förses med vänstersvängfält eller tillåter bara högersvängar. Vid korsningen med väg 527 anläggs en planskild passage för gång och cykel under väg 15 och fyrvägs-korsningen byggs om till förskjutna trevägskäl. En faunaport och viltstängsel på hela sträckan samt vissa bulleråtgärder upprättas.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 310 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-92 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,29
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafiken lokalt och regionalt gynnas av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafiken (funktionsmålet) och trafiksäkerheten (hänsynsmålet), men negativ barriäreffekt för djurlivet (hänsynsmålet)

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 inte namngiven i regional plan för Blekinge 2022-2033.

Hänger ihop med VSO097a_15_Olofström-Gränum.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Planskild GC-port förbättrar trygghet och komfort för oskyddade trafikanter		Förbättring
Reskostnad personbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	1,5 mnkr/år	-37
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid	-21 kftim/år	158
Restidsosäkerhet och förseningar	Stängning av anslutning till Rv 15 gör att fler behöver korsa planskild korsning med järnväg, vilket ger större restidsosäkerhet (bomfällning). Uppskattningsvis 622 fler fordon per dygn korsar järnvägen.		Försämring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	-0,02 mnkr/år	0,50
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt en högre reskostnad även för lastbil i form av högre bränslekostnader.	0,95 mnkr/år	-22
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid även för lastbil.	-1,1 kftim/år	8,9

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor	-0,20 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor	-0,02 D/år	
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor	-6,9 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor	-0,88 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor	-0,06 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Trafiken över plankorsning ökar med 622 fordon, vilket medför ökad risk för olyckor.		Försämring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor		176

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0 ton/år	0

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Kväveoxider	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0,01 ton/år	-0,0030
Slitagepartiklar	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0,54 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel och mitträcke hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en marginell förändring i användning av motorbränsle, vilket har liten effekt på 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)	0,40
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,07
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)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,75

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,81
---	-------

* 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	4897	25
Reinvestering per år	48	0,42
Drift och underhåll per år	11	0,15

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*
Restidvinster till följd av höjd hastighetsgräns	122 mnkr	0,39
Planskild GC-port förbättrar för oskyddade trafikanter samtidigt som fler fordon korsar planskild korsning med järnväg vilket påverkar restidsosäkerheten (bomfällning).	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökande fordonskostnader samt restidvinster till följd av höjd hastighetsgräns.	-13 mnkr	-0,04

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet med mittseparering och viltstängsel	176 mnkr	< 0,56
Trafiken över plankorsning med järnväg ökar, vilket ökar risken för olyckor.	<	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger något större utsläpp av avgaspartiklar, kväveoxider och slitagepartiklar.	-0,0030 mnkr	0,00
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Barriäreffekt till följd av viltstängsel och mitträcke	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"		

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.	-63 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	222 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,7

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	269 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	46 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	314 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-92 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,29
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK är negativ (-0,29) och ej beräknade effekter föranleder inte en annan bedömning.

Högre investeringskostnad är den känslighetsanalysen som har störst effekt på NNK och resulterar i en NNK på -0,52. Med högre transportflöden (+20 %) prognosår 1 blir NNK ändå negativ (-0,22).

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA har använts för att göra de samhällsekonomiska beräkningarna. Bedömningen är att kvaliteten på kalkylen är god och att relevanta effekter fångas av kalkylen.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget understiga 10 procent av åtgärdens utgifter och bedöms därför ha en försumbar effekt på åtgärdens lönsamhet och nettonuvärdeskvot (NNK)

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Kopplat till VSO097a Rv 15 Olofström - Gränum men inga beroenden finns.

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken lokalt och regionalt gynnas av åtgärden.

Inga fördjupade analyser har genomförts

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 sådana åtgärder genomförs.

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

En planskild GC-port förbättrar barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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.

Mötesseparering och viltstängsel ger förbättrad trafiksäkerhet och färre olyckor. Fler fordon korsar plankorsning med järnväg, vilket ökar olycksrisken.

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

Åtgärden påverkar inte trafikarbetet. Åtgärden leder till ökade utsläpp på grund av höjd hastighet.

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

Högre hastighet ökar utsläppen.

Buller och vibrationer

Högre hastigheter ökar bullernivåerna. Boende bedöms inte påverkas då vissa 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

Troligen ingen effekt

Material och kemiska produkter

Ingen identifierad påverkan.

Förorenade områden och masshantering

Ingen identifierad påverkan.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafiken (funktionsmålet) och trafiksäkerheten (hänsynsmålet), men negativ barriäreffekt för djurlivet (hänsynsmålet)

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)	0,34718
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,55946
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00893

Objektnummer: VSO097b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 15 Gränum-Pukavik
Objekt-id	VSO097b
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Blekinge
Kommun	Sölvesborg
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 mötteseparerad vilket medför bristande trafiksäkerhet och hastigheten är sänkt till 80 km/h vilket medför förlängda av restider.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	7,4
Vägstandard	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h
Vägtrafik	4935–5751 f/d varav 12 % lastbilar (år 2019)

Beskrivning av åtgärden

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Antal anslutningar reduceras. Den sydöstra anslutningen av väg 535 stängs. De kvarvarande korsningarna förses med vänstersvängfält eller tillåter bara högersvängar. Vid korsningen med väg 527 anläggs en planskild passage för gång och cykel under väg 15 och fyrvägs-korsningen byggs om till förskjutna trevägskäl. En faunaport och viltstängsel på hela sträckan samt vissa bulleråtgärder upprättas.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	7,4
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1 20 %, 10-13 m, 100 km/h
Vägtrafik	4935–5751 f/d varav 12 % lastbilar (år 2019)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Kostnader

Investeringskostnads-kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-15	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	310	93	310	93

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	269

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, mitträcke, viltstängsel ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-46

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutförd 2020. Åtgärden är inte namngiven i regional plan för Blekinge 2022-2033. Hänger ihop med VSO097a_15_Olofström-Gränum.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-11-25

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Personbil 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
269 mnkr	46 mnkr	222 mnkr	-92 mnkr	-0,29

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	376	46	201	-221	-0,52
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	269	49	247	-70	-0,22
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	269	42	196	-114	-0,37
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	269	46	201	-113	-0,36
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	269	46	266	-48	-0,15
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	269	46	178	-136	-0,43
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	269	46	221	-93	-0,30
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	269	46	222	-92	-0,29
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	269	46	222	-92	-0,29

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 VSO097a Rv 15 Olofström - Gränum men inga beroenden finns.

Objektnummer: VSO097b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Grov kostnadskalkyl
1b	indexomräkning av investeringskostnad
2a	SEK-importkälla
2b	json-fil EVA
2c	Arbets-PM EVA och ej beräknade effekter
3	Klimatkalkyl

SEB Id: 5aa52edb-7be0-4818-86fe-2fb75adaea9d

Objektnummer: VSO097b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLsöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



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