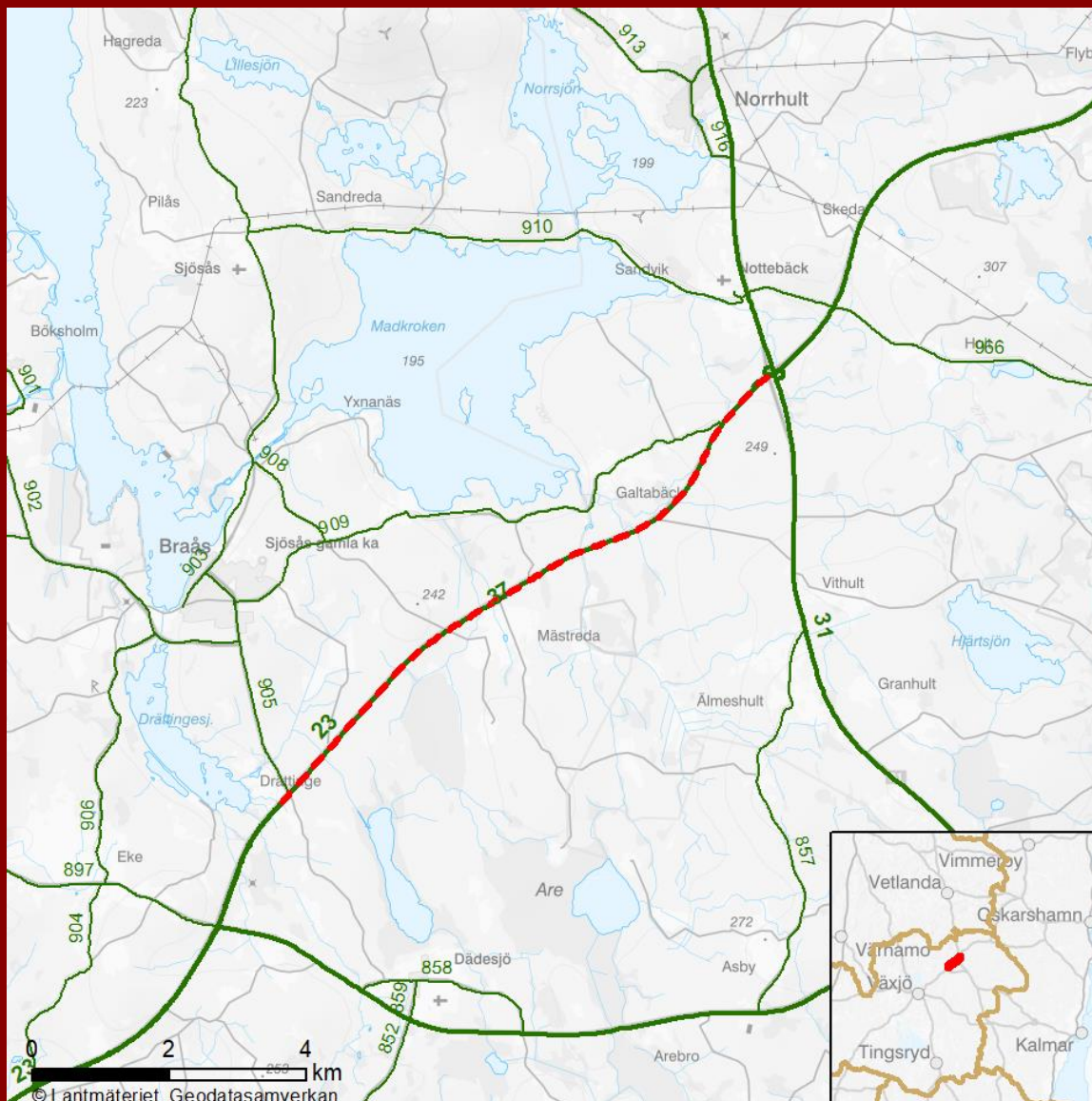


Samlad effektbedömning

Rv 23 Drättinge - Nottebäck, VSY2266



Objektnummer: VSY2266, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLsöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-20

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, 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

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):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

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:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

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 ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * 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:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

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 $NUK = NNK + 1$.

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 Kronoberg län och berör Uppvidinge kommun.

Nuläge och brister

Väg 23/37 utgör en viktig regional led som förbinder Småland med Skåne och är en förbindelse till Oskarshamn med färjetrafik till Gotland. Vägen är viktig för långväga gods- och persontransporter, samt arbetspendling. Mellan Hässleholm och Drättinge har huvuddelen av vägen etappvis mötesseparerats. Aktuell sträcka har betydande trafiksäkerhetsbrister, främst på grund av avsaknad av mötesseparering och sträckan har på grund av bristande trafiksäkerhet fått sänkt hastighet som förlänger restiden.

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg med utbyggnad av omkörningssträckor, gles 2+1-väg, cirka 20 % omkörningsbar längd. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde samt viltåtgärder. Gång och cykel hänvisas till parallellt vägnät. Mindre bulleråtgärder ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att öka framkomligheten för långväga trafik och förbättra trafiksäkerheten. Att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och minska barriäreffekter för vilt.

Investeringskostnad

Kostnaden är 199 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	156 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,68
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafiken lokalt och regionalt gynnas av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafiken (funktionsmålet) och trafiksäkerhet (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

ÅVS är genomförd. Objektet är inte namngivet i gällande Regional transportplan Kalmar län 2018-2029.

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.	1,1 mnkr/år	-26
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid.	-34 kftim/år	264

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	-0,04 mnkr/år	1,1
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt en högre reskostnad även för lastbil i form av högre bränslekostnader.	0,34 mnkr/år	-8,6
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid.	-2,0 kftim/år	18

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	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-9,3 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,86 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,05 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		184

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Marginell förändring av utsläpp av avgaspartiklar	0 ton/år	0
Kväveoxider	Högre hastighet ger högre utsläpp, effekten är dock marginell.	0,01 ton/år	-0,0022
Slitagepartiklar	Högre hastighet ger högre utsläpp, effekten är dock marginell.	0,54 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel och mitträcke ökar barriäreffekten för djurlivet, men mildras av viltpassage längs sträckan.		Negativt

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".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-3,552713678800501E-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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,32

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,99
---	-------

* 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	3329	17
Reinvestering per år	43	0,34
Drift och underhåll per år	4,7	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*
Restidsvinster till följd av höjd hastighetsgräns	237 mnkr	1,03

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidsvinster till följd av höjd hastighetsgräns	10 mnkr	0,04

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet med mötesseparering och viltstängsel	184 mnkr	0,80

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger något större utsläpp av kväveoxider och slitagepartiklar.	-0,0022 mnkr	0,00
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Barriäreffekt till följd av viltstängsel och mitträcke	<	0
Klimat (höghöjdseffekter): -	mnkr	
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
-	mnkr

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 skattekrone.	-46 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	386 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,7

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	174 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	56 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	230 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	156 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,68
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK är högre än 0,1 i huvudanalysen och i samtliga känslighetsanalyser. Det finns inga ej beräknade effekter som omintetgör lönsamheten.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

NNK baseras på grov kostnadsindikation (GKI).

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:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

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 vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar för biltrafiken, vilket ger restidsminskning.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Restidsosäkerheten minskar. Högre vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar för biltrafiken, vilket ger restidsminskning.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga sådana åtgärder genomförs.

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

Inga sådana åtgärder genomförs.

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

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 och energiåtgång i byggskedet.

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 hastigheter medför ökade utsläpp.

Buller och vibrationer

Högre hastigheter ökar bullernivåerna. Boende bedöms inte påverkas då fastighetsnära åtgärder ingår. Få fastigheter på sträckan.

Landskap

Barriäreffekt för djurlivet till följd av viltstängsel och mitträcke

Vatten

Åtgärden påverkar ej vattenskyddsområde.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafiken (funktionsmålet) och trafiksäkerhet (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.

Objektnummer: VSY2266, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,08
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,80
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00866

Objektnummer: VSY2266, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 23 Drättinge - Nottebäck
Objekt-id	VSY2266
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kronoberg
Kommun	Uppvidinge
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 23/37 utgör en viktig regional led som förbinder Småland med Skåne och är en förbindelse till Oskarshamn med färjetrafik till Gotland. Vägen är viktig för långväga gods- och persontransporter, samt arbetspendling. Mellan Hässleholm och Drättinge har huvuddelen av vägen etappvis mötteseparerats. Aktuell sträcka har betydande trafiksäkerhetsbrister, främst på grund av avsaknad av mötteseparering och sträckan har på grund av bristande trafiksäkerhet fått sänkt hastighet som förlänger restiden.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	9,7 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8-10 m, 80 km/h
Vägtrafik	3846–5478 f/d varav 6 % lastbilar (år 2019)

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg med utbyggnad av omkörningssträckor, gles 2+1-väg, cirka 20 % omkörningsbar längd. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde samt viltåtgärder. Gång och cykel hänvisas till parallellt vägnät. Mindre bulleråtgärder ingår.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	9,7 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 9-13 m, 100 km/h
Vägtrafik	3846–5478 f/d varav 6 % lastbilar (år 2019)

Syfte och viktigaste effekt

Att öka framkomligheten för långväga trafik och förbättra trafiksäkerheten. Att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och minska barriäreffekter för vilt.

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)
2024-04-16	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	199	60	199	60

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	174

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, mitträcke och viltstängsel ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-56

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

ÅVS är genomförd. Objektet är inte namngivet i gällande Regional transportplan Kalmar län 2018-2029.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	-
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-05-22

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

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
174 mnkr	56 mnkr	386 mnkr	156 mnkr	0,68

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	244	56	372	73	0,24
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	174	59	422	188	0,81
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	174	52	349	123	0,55
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	174	56	351	122	0,53
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	174	56	432	202	0,88
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	174	56	340	110	0,48
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	174	56	385	155	0,68
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	174	56	386	156	0,68
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	174	56	386	156	0,68

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: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Objektnummer: VSY2266, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Bilaga 1	Grov kostnadsindikation (GKI)
Bilaga 2	Resultat2024-05-29_09_35_57
Bilaga 3	EVA json-fil
Bilaga 4	EVA Arbets-PM och ej beräknade effekter
Bilaga 5	Omräkning av investeringskostnad
Bilaga 6	Klimatkalkyl

SEB-ID, 6d74c4f1-8589-4096-a093-329cf08a86b4
ursprunglig SEB

SEB Id för denna SEB: 597ea9a0-6680-4c43-b1cf-9c893e0e440e

Objektnummer: VSY2266, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLsöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-20

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, 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