

Objektnummer: VSO090a, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Nelson Carl-Fredrik, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nelson Carl-Fredrik, IVsyrv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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 skattekrone:

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

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 skattekrone 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 Kalmar län och berör Oskarshamn kommun.

Nuläge och brister

Väg 37/47 är en regionalt viktig väg som är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga- och långväga personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen är inte mötteseparerad, har bristande sidoområden och saknar viltstängsel vilket medför bristande trafiksäkerhet. Om det inte åtgärdas riskerar skyltad hastighet att behöva sänkas vilket skulle innebära försämrad tillgänglighet. Separerad gång- och cykelbana saknas.

Beskrivning av åtgärden

Vägen möttesepareras och förses med viltstängsel och viltpassager. Korsningar och behovet av hållplatser ses över. Hållplatser får en förhöjd standard och gångbanor och säkra passager anläggs. Gång- och cykeltrafik hänvisas till parallellvägnät och kompletteras med GC-bana utmed väg 37/47. Bullerskyddsåtgärder genomförs.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för de trafikslag som nyttjar vägen.

Investeringskostnad

Kostnaden är 343 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-77 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,22
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam

Fördelningsanalys

Tillgänglighet och trafiksäkerhet för biltrafikanter är de stora nyttorna. Högre hastighet medför dock ökade utsläpp och vägens barriärverkan förstärks.

Funktionsmål och hänsynsmål

Tillgänglighet och trafiksäkerhet är de stora nyttorna. Utsläppen ökar dock och vägens barriärverkan förstärks.

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

Åtgärden är namngiven i Regional transportplan för Kalmar län 2022 – 2033 med byggstart 2025 – 2027. Åtgärdsvalsstudie för en längre sträcka färdigställdes 2021. Teknisk utredning färdigställdes 2023. Väst om aktuell sträcka ligger Bockara och ett alternativ på den sträckan är att bygga en ny väg förbi samhället. Öst om aktuell sträcka pågår arbete med vägplan för väg i ny sträckning som skall ansluta rv 37/47 till E22 i den södra trafikplatsen vid Oskarshamn.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastighet medför högre bränsleförbrukning.	0,95 mnkr/år	-23
Restid personbil	Höjd hastighet minskar restiden.	-18 kftim/år	135

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Höjd hastighet minskar transporttiden.	-0,03 mnkr/år	0,81
Reskostnad lastbil	Högre hastighet medför högre bränsleförbrukning.	0,65 mnkr/år	-15
Restid lastbil	Höjd hastighet minskar restiden.	-1,7 kftim/år	14

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering minskar skaderisken	-0,23 LAS/år	
Döda	Mötesseparering minskar skaderisken	-0,05 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering minskar skaderisken	-13 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering minskar skaderisken	-0,84 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering minskar skaderisken	-0,07 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering minskar skaderisken		235

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen	0 ton/år	0
Kväveoxider	Högre hastighet ökar utsläppen	0,02 ton/år	-0,0037
Slitagepartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen	0,52 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Breddning, högre hastighet, mitträcke och viltstängsel kan öka vägens barriärverkan för djurlivet något. Vägen är dock redan idag en barriär och planskilda faunapassager mildrar effekten. Av skyddade områden berörs bara periferin av Emåns avrinningsområde.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värde 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
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
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-equivalerter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	2,36

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-4,05
---	-------

* 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 CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	4998	24
Reinvestering per år	60	0,63
Drift och underhåll per år	7,4	0,11

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.

Objektnummer: VSO090a, Ärendenummer: 2024/35446

Kontaktperson: Nelson Carl-Fredrik, IVsyrv1, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Höjd hastighet minskar restiden men ökar bränsleförbrukningen.	112 mnkr	0,32

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Höjd hastighet minskar restiden men ökar bränsleförbrukningen.	0,12 mnkr	0,00

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering minskar skaderisken	235 mnkr	0,66

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ökar utsläppen men på landsbygden där få exponeras.	-0,0037 mnkr	0,00
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Breddning, högre hastighet, mitträcke och viltstängsel kan öka vägens barriärverkan för djurlivet något. Vägen är dock redan idag en barriär och planskilda faunapassager mildrar effekten. Av skyddade områden berörs bara periferin av Emåns avrinningsområde.	≈ 0	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 skattekrona.	-71 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	276 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,8

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	294 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	60 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	353 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-77 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,22
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Negativ NNK i huvudanalys och samtliga känslighetsanalyser. Försumbar intrångseffekt.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Vanlig åtgärd utan betydande påverkan på trafikflöden och ruttval gör att det beräknade effekterna bedöms vara relativt säkra. Då åtgärden följer befintlig väg bedöms de ej beräknade intrångseffekterna vara begränsade och utgöra en mindre del av den samlade effekten.

Ej beräknade effekter:

Breddning, högre hastighet, mitträcke och viltstängsel kan öka vägens barriärverkan för djurlivet något. Vägen är dock redan idag en barriär och planskilda faunapassager mildrar effekten. Av skyddade områden berörs bara periferin av Emåns avrinningsområde

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Tillgänglighet och trafiksäkerhet för biltrafikanter är de stora nyttorna. Högre hastighet medför dock ökade utsläpp och vägens barriärverkan förstärks.

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 hastighet och säkrare omkörningsmöjligheter ökar tillgängligheten för biltrafik. Skapandet av en sammanhängande förbindelse för gång och cykel på lågtrafikerade vägar förbättrar möjligheten till trygg tillgänglighet för dessa.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Högre hastighet och säkrare omkörningsmöjligheter ökar tillgängligheten för yrkestrafiken.

Funktionshindrades tillgänglighet

Skapandet av en sammanhängande förbindelse för gång och cykel på lågtrafikerade vägar förbättrar möjligheten till trygg tillgänglighet för flertalet trafikantgrupper.

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

Skapandet av en sammanhängande förbindelse för gång och cykel på lågtrafikerade vägar förbättrar möjligheten till trygg tillgänglighet även för barn.

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 minska skaderisken.

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

Högre hastighet ökar utsläppen.

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 men på landsbygden där få exponeras.

Buller och vibrationer

Liten höjning av hastighet kan öka bullernivåerna något men det är få boende längs vägen.

Landskap

Breddning, högre hastighet, mitträcke och viltstängsel ökar vägens barriärverkan för djurlivet och hindrar dess naturliga rörelsemönster. Planskilda faunapassager mildrar dock effekten.

Vatten

Inga speciellt skyddsvärda vattenområden har identifierats men när olycksrisken minskar minskar också risken för utsläpp som kan påverka yt- eller grundvatten.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Tillgänglighet och trafiksäkerhet är de stora nyttorna. Utsläppen ökar dock och vägens barriärverkan förstärks.

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)	0,31764
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,66359
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01145

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 37/47 Bockara - Århult
Objekt-id	VSO090a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kalmar
Kommun	Oskarshamn
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Väg 37/47 är en regionalt viktig väg som är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga- och långväga personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen är inte mötteseparerad, har bristande sidoområden och saknar viltstängsel vilket medför bristande trafiksäkerhet. Om det inte åtgärdas riskerar skyltad hastighet att behöva sänkas vilket skulle innebära försämrad tillgänglighet. Separerad gång- och cykelbana saknas.

Flera hållplatser finns längs sträckan varav en del bara består av en hållplatsskylt.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	12,6 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9 m, 90 km/h
Vägtrafik	3 500 f/d, varav 21 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Vägen möttesepareras och förses med viltstängsel och viltpassager. Korsningar och behovet av hållplatser ses över. Hållplatser får en förhöjd standard och gångbanor och säkra passager anläggs. Gång- och cykeltrafik hänvisas till parallellvägnät och kompletteras med GC-bana utmed väg 37/47. Bullerskyddsåtgärder genomförs.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	12,6 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 10-14 m, 100 km/h
Vägtrafik	3 500 f/d, varav 21 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för de trafikslag som nyttjar vägen.

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)
2024-11-22	2023-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	343	34	343	34

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	294

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg och nya räcken och stängsel ökar underhållsvolymen.	-60

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är namngiven i Regional transportplan för Kalmar län 2022 – 2033 med byggstart 2025 – 2027. Åtgärdsvalsstudie för en längre sträcka färdigställdes 2021. Teknisk utredning färdigställdes 2023. Väst om aktuell sträcka ligger Bockara och ett alternativ på den sträckan är att bygga en ny väg förbi samhället. Öst om aktuell sträcka pågår arbete med vägplan för väg i ny sträckning som skall ansluta rv 37/47 till E22 i den södra trafikplatsen vid Oskarshamn.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos godstrafik	nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-16

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

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
294 mnkr	60 mnkr	276 mnkr	-77 mnkr	-0,22

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	411	60	253	-218	-0,46
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	294	64	306	-51	-0,14
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	294	56	246	-104	-0,30
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	294	60	258	-95	-0,27
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	294	60	335	-19	-0,05
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	294	60	217	-136	-0,38
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	294	60	275	-79	-0,22
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	294	60	276	-77	-0,22
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	294	60	276	-77	-0,22

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:

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Kostnads kalkyl
1b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
2	SEK-importkälla
3	Arbets-PM
4	EVA-fil
5	Klimat kalkyl
6	Tidigare SEB, SystemID: 89992b4e-7e1a-4ee9-8a0d-f59a5b04e45c

Objektnummer: VSO090a, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Nelson Carl-Fredrik, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nelson Carl-Fredrik, IVsyrv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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