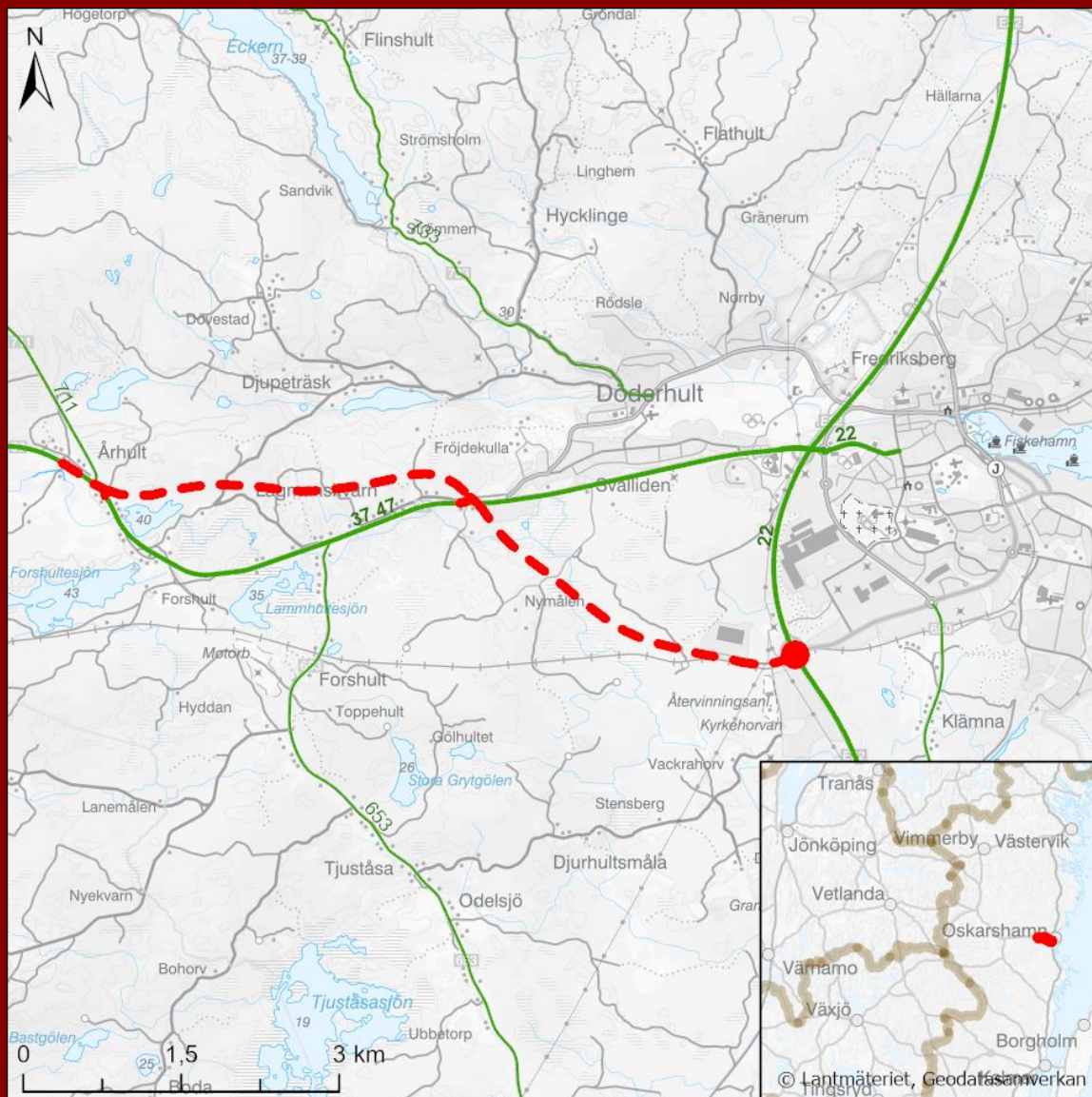


Samlad effektbedömning

Rv 37, 47 Århult - Oskarshamn, VSO090b



Objektnummer: VSO090b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Nelson Carl-Fredrik, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-31

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

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 Kalmar län och berör Oskarshamn kommun.

Nuläge och brister

Rv 37/47 är en viktig tvärförbindelse genom Småland som sammanbinder Oskarshamn med Syd- och Västsverige. Vägen är viktigt för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling. Den är även en viktig koppling mot färjetrafiken till Gotland. Vägen har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet. Den ansluter idag till E22 i trafikplats Oskarshamn C som närmar sig kapacitetstaket. Kommunens inriktning är därför att koncentrera ny verksamhet och transporter till den södra trafikplatsen.

Beskrivning av åtgärden

Ny sträckning (7,7 km mötesfri landsväg) baserad på lokaliseringsutredningens "Mörkblå" korridor. Där den nya vägen korsar befintlig väg 37/47 vid Lagmanskvarn ansluts befintlig väg via förskjutna trevägskorsningar i plan. Med ökad trafik behöver såväl kapacitet och trafiksäkerhet i trafikplats Oskarshamn S förbättras och därför föreslås utbyggnad av på- och avfartsfält från/till E22 samt cirkulationsplatser i sekundärvägsanslutningarna. Fauna- och bullerskyddsåtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att förbättra trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 574 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-12 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,02
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Regional biltrafik bedöms få störst nytta genom snabbare och säkrare väg. Boende längs befintlig väg får förbättrad boendemiljö när trafiken minskar.

Funktionsmål och hänsynsmål

Högre hastighet och vägförkortning medför förbättrad tillgänglighet med bil men den nya vägen skapar samtidigt en ny barriär för djurlivet som dock begränsas av att nya faunapassager byggs.

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

Objekt är namngivet i gällande Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033 (bara del av investeringen ryms inom planperioden). Val av lokalisering bedöms göras under 2025.

Objektbeskrivning utgår från "Mörkblå" korridor som våren 2024 bedöms mest sannolik. Teknisk utredning har genomförts parallellt med lokaliseringsutredning för att säkerställa en god helhetslösning för hela sträckan Bockara – Oskarshamn i vilken även objektet VSO090a Bockara – Århult ingår. Inför ny planperiod utökas det aktuella objektet med åtgärder i trafikplats Oskarshamn S.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Minskat trafikarbete	-1,0 mnkr/år	24
Restid personbil	Högre hastighet och vägförkortning	-37 kftim/år	287
Restidsosäkerhet och förseningar	Framtida trängselproblem i tpl Oskarshamn C fångas inte riktigt i EVA. När den avlastas och tpl Oskarshamn S byggs om minskar problemen.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Framtida trängselproblem i tpl Oskarshamn C fångas inte riktigt i EVA. När den avlastas och tpl Oskarshamn S byggs om minskar problemen.		Förbättring
Godstidskostnad väg	Högre hastighet och vägförkortning	-0,16 mnkr/år	3,7
Reskostnad lastbil	Minskat trafikarbete	-2,6 mnkr/år	59
Restid lastbil	Högre hastighet och vägförkortning	-7,7 kftim/år	63

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering och minskat trafikarbete	-0,10 LAS/år	
Döda	Mötesseparering och minskat trafikarbete	0 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering och minskat trafikarbete	-9,8 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering och minskat trafikarbete	-0,37 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering och minskat trafikarbete	-0,03 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Förbättrad trafiksäkerhet i tpl Oskarshamn S fångas inte i EVA-kalkylen.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering och minskat trafikarbete		83

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Minskad trafik i närheten av bostäder	0 ton/år	0,19
Buller	Trafiken minskar på befintlig väg	-122 Antal utsatta ≥ 55 dBA	63
Kväveoxider	Högre hastighet men minskat trafikarbete ger sammantaget lägre utsläpp	-0,05 ton/år	0,32
Slitagepartiklar	Minskad trafik i närheten av bostäder	0,11 ton/år	11

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Väg i ny sträckning med mitträcke och viltstängsel skapar en ny barriär för djurlivet. Inga formellt skyddade områden berörs dock. Dessutom minskar befintlig vägs barriärverkan när trafiken minskar där och nya faunapassager ingår i åtgärden vilket begränsar effekten.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför minskad användning av motorbränsle, vilket minskar 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)	-1,28
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,35
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)	-0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-1,44

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	2,80
---	------

* 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	12959	74
Reinvestering per år	192	1,9
Drift och underhåll per år	63	0,72

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*
Högre hastighet och vägförkortning	310 mnkr	> 0,62
Framtida trängselproblem i tpl Oskarshamn C fångas inte riktigt i EVA. När den avlastas och tpl Oskarshamn S byggs om minskar problemen.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet och vägförkortning	125 mnkr	> 0,25
Framtida trängselproblem i tpl Oskarshamn C fångas inte riktigt i EVA. När den avlastas och tpl Oskarshamn S byggs om minskar problemen.	>	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering och minskat trafikarbete.	83 mnkr	> 0,16
Förbättrad trafiksäkerhet i tpl Oskarshamn S fångas inte i EVA-kalkylen.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet men minskat trafikarbete, särskilt i närheten av bostäder, ger sammantaget positiva nyttor för luftkvalitet. Minskad trafik i närheten av bostäder minskar bullerstörningarna.	75 mnkr	0,15
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Väg i ny sträckning med mitträcke och viltstängsel skapar en ny barriär för djurlivet. Inga formellt skyddade områden berörs dock. Dessutom minskar befintlig vägs barriärverkan när trafiken minskar där och nya faunapassager ingår i åtgärden vilket begränsar effekten.	<	
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

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-101 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	493 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	492 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	13 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	504 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-12 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,02
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK är svagt negativ men positiva effekter på framkomlighet och trafiksäkerhet i trafikplatser fångas inte i EVA.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Det finns osäkerhet i antagen trafikomfördelning vilket har stor påverkan på effekterna. Ruttval är osäkra såväl i dagsläget som efter åtgärd. Vidare fångar inte EVA framtida trängselproblem i trafikplats Oskarshamn C vilka minskar med åtgärden. Det senare medför underskattning av nyttan.

Ej beräknade effekter:

Framtida trängselproblem i tpl Oskarshamn C och förbättrad trafiksäkerhet i tpl Oskarshamn S fångas inte riktigt i EVA. När Oskarshamn C avlastas och Oskarshamn S byggs om minskar problemen. Barriäreffekten bedöms bli begränsad.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Parallellt pågår utredning av mötesseparering i befintlig sträckning av rv 37/47 väster om denna åtgärd men den delen påverkar inte möjligheten att bygga, eller nyttan av, denna åtgärd. Åtgärder på det kommunala vägnätet och kommande exploateringar i Oskarshamn kan påverka ruttval vilket kan påverka nyttan. Kommunens ambition är dock att styra mer trafik mot den södra trafikplatsen vilket snarast kan öka nyttan av åtgärden.

3 Fördelningsanalys

Regional biltrafik bedöms få störst nytta genom snabbare och säkrare väg. Boende längs befintlig väg får förbättrad boendemiljö när trafiken minskar.

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 vägförkortning förbättrar tillgängligheten med bil. Effekterna för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms bli små.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Högre hastighet och vägförkortning minskar res- och transportkostnaderna med bil och lastbil.

Funktionshindrades tillgänglighet

Effekterna bedöms bli små.

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

Kraftig minskad trafik på västra delen av befintlig väg förbättrar möjligheten för barn och unga att färdas längs vägen men relativt få berörs.

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 minskat trafikarbete förbättrar trafiksäkerheten.

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

Minskat trafikarbete minskar koldioxidutsläppen trots högre hastighet.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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 men minskat trafikarbete, särskilt i närheten av bostäder, ger sammantaget positiva nyttor för luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Minskad trafik längs befintlig väg minskar bullerstörningarna.

Landskap

Väg i ny sträckning med mitträcke och viltstängsel skapar en ny barriär för djurlivet. Inga formellt skyddade områden berörs dock. Dessutom minskar befintlig vägs barriärverkan när trafiken minskar där och nya faunapassager ingår i åtgärden. Vägen kan också bli en barriär för det rörliga friluftslivet men det beror på vilka passagemöjligheter som skapas.

Vatten

Trafik flyttas längre från grundvattenmagasinet Forshult och åtgärden medför minskad olycksrisk vilket minskar risken för negativ påverkan på grundvatten. Ny sträckning medför att trafiken kommer närmare vissa ytvatten men längre ifrån andra vilket samlat bedöms som att förändringen blir liten för ytvatten.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Ingen stor påverkan förväntas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Högre hastighet och vägförkortning medför förbättrad tillgänglighet med bil men den nya vägen skapar samtidigt en ny barriär för djurlivet som dock begränsas av att nya faunapassager byggs.

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)	>0,86
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0,31
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00556

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 37, 47 Århult - Oskarshamn
Objekt-id	VSO090b
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kalmar
Kommun	Oskarshamn
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Rv 37/47 är en viktig tvärförbindelse genom Småland som sammanbinder Oskarshamn med Syd- och Västsverige. Vägen är viktigt för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling. Den är även en viktig koppling mot färjetrafiken till Gotland. Vägen har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet. Den ansluter idag till E22 i trafikplats Oskarshamn C som närmar sig kapacitetstaket. Kommunens inriktning är därför att koncentrera ny verksamhet och transporter till den södra trafikplatsen.

Den södra trafikplatsen har bristande trafiksäkerhet där anslutningen söderut är stoppreglerad och båda avfarterna saknar retardationssträckor. Den nya dragningen bidrar till mer rationella trafikflöden för både gods- och turisttrafik med målpunkt Gotland. Längden avser nuvarande sträckning med rv 37/47 till tpl Oskarshamn C och vidare ned till tpl Oskarshamn S.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	9,7 km (Århult – tpl Oskarshamn S)
Vägstandard	Vanlig väg, 8,5 – 13 m, 90 km/h (lokalt 60-70)
Vägtrafik	5500–9000 f/d varav 10-15 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Ny sträckning (7,7 km mötesfri landsväg) baserad på lokaliseringsutredningens ”Mörkblå” korridor. Där den nya vägen korsar befintlig väg 37/47 vid Lagmanskvarn ansluts befintlig väg via förskjutna trevägskorsningar i plan. Med ökad trafik behöver såväl kapacitet och trafiksäkerhet i trafikplats Oskarshamn S förbättras och därför föreslås utbyggnad av på- och avfartsfält från/till E22 samt cirkulationsplatser i sekundärvägsanslutningarna. Fauna- och bullerskyddsåtgärder.

Behov av, och förslag på, åtgärder i trafikplats Oskarshamn S är studerat i teknisk utredning 2023.



Skiss över föreslagen ny utformning av tpl Oskarshamn S från teknisk utredning 2023

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	7,7 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 14 m, 100 km/h
Vägtrafik	2400-5300 f/d varav 16 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Att förbättra trafiksäkerhet, kapacitet 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)
2024-05-22	2023-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	574	71	574	71

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	492

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta och räcken som skall underhållas	-13

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Objekt är namngivet i gällande Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033 (bara del av investeringen ryms inom planperioden). Val av lokalisering bedöms göras under 2025. Objektbeskrivning utgår från "Mörkblå" korridor som våren 2024 bedöms mest sannolik. Teknisk utredning har genomförts parallellt med lokaliseringsutredning för att säkerställa en god

helhetslösning för hela sträckan Bockara – Oskarshamn i vilken även objektet VSO090a Bockara – Århult ingår. Inför ny planperiod utökas det aktuella objektet med åtgärder i trafikplats Oskarshamn S.

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	2025-01-14

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

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
492 mnkr	13 mnkr	493 mnkr	-12 mnkr	-0,02

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	688	13	453	-248	-0,35
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	492	13	548	43	0,09
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	492	13	440	-64	-0,13
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	492	13	455	-50	-0,10
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	492	13	513	9,0	0,02
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	492	13	472	-32	-0,06
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	492	13	494	-11	-0,02
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	492	13	498	-5,9	-0,01
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	492	13	487	-18	-0,03

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: Parallellt pågår utredning av mötesseparering i befintlig sträckning av rv 37/47 väster om denna åtgärd men den delen påverkar inte möjligheten att bygga, eller nyttan av, denna åtgärd. Åtgärder på det kommunala vägnätet och kommande exploateringar i Oskarshamn kan påverka ruttval

vilket kan påverka nyttan. Kommunens ambition är dock att styra mer trafik mot den södra trafikplatsen vilket snarast kan öka nyttan av åtgärden.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM EVA
2a	SEK-importkälla
2b	EVA-fil
2c	Trafikomfördelning
3a	Kostnads kalkyl
3b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
4	Klimatkalkyl
5	Bullerberäkning

SEB Id för denna SEB: 8154a444-2bb4-4b61-ae6a-dfc6d35aec13

Objektnummer: VSO090b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Nelson Carl-Fredrik, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-31

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