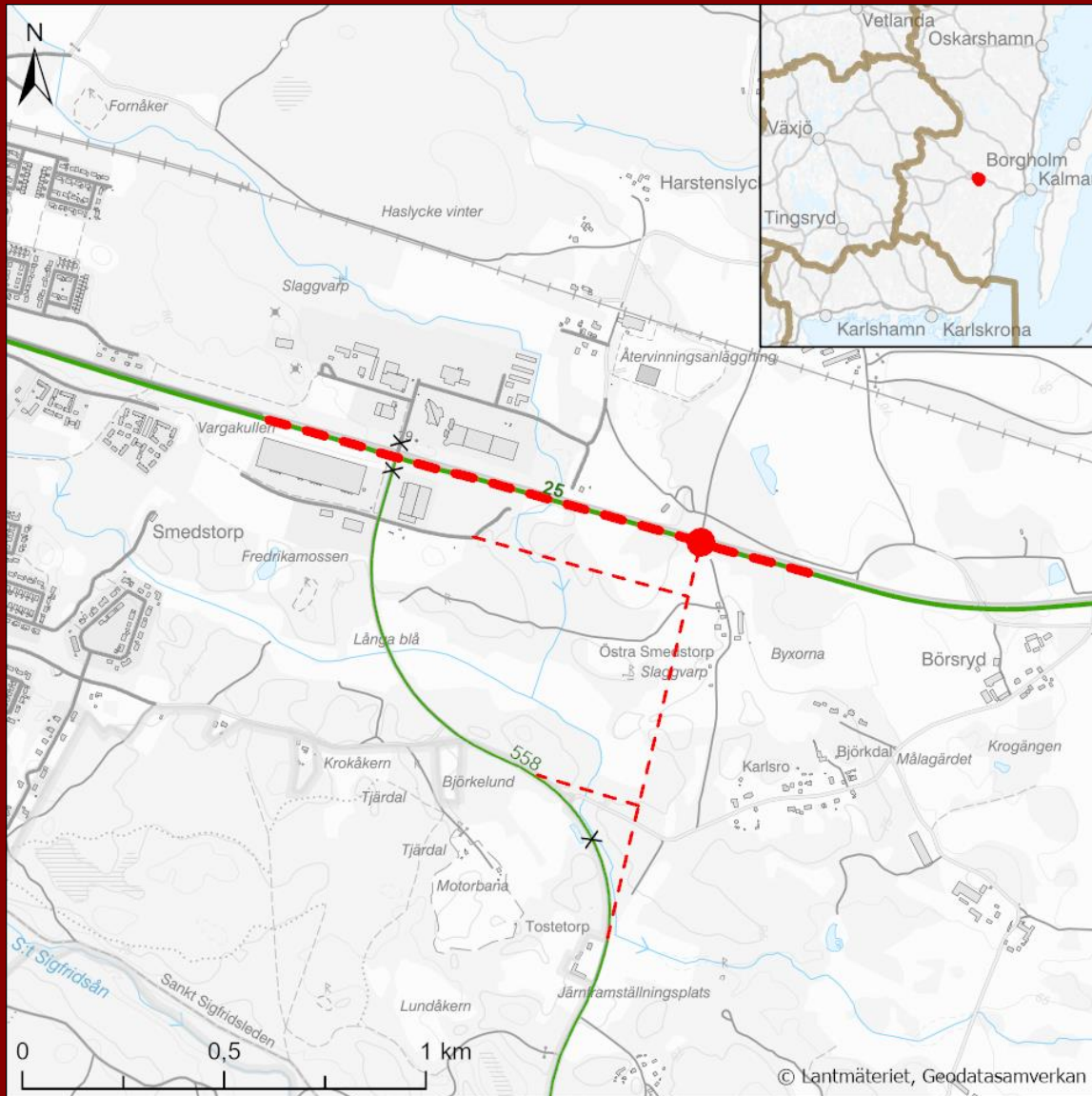


Samlad effektbedömning

Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten, VSY2203



Objektnummer: VSY2203, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3

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. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk 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, Utgifter = Investeringskostnad + 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: Förklarar på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarar på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Kalmar län och berör Nybro kommun.

Nuläge och brister

Rv 25 är nationell stamväg och sträcker sig mellan Växjö och Kalmar, där den ansluter till E22. Vägen är viktig för långväga och dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter. Sträckan har bristande trafiksäkerhet i nuvarande korsningar och i framkomlighet då hastigheten är nedsatt till 70 km/h på en längre sträcka. Det är också problem att svänga ut på vägen från det angränsande verksamhetsområdet.

Beskrivning av åtgärden

Befintlig korsning med lv 558/Mineralvägen stängs. Lv 558 dras i ny sträckning till korsning vid rastplats Glasporten. Den korsningen byggs om till trafikplats. Rv 25 får genomgående mitträcke och hastigheten höjs till 100 km/h.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt möjliggöra fortsatta exploateringar i verksamhetsområdet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 153 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	360 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	2,62
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

I första hand biltrafik har nytta av åtgärden. Såväl lokal trafik till och från de nya exploateringsområdena som regional trafik i det viktiga pendlingsstråket Nybro - Kalmar gynnas. Rv 25 är även en nationell stamväg men på denna sträcka bedöms den långväga trafiken utgöra en mindre andel.

Funktionsmål och hänsynsmål

Den största nyttan med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet. Viss negativ påverkan på växt- och djurliv, men bedömd som försumbar.

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 färdigställdes 2018. Vägplan är beställd men konsult är inte på plats vid SEBens upprättande. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 med byggstart 2028-2033. Betydande medfinansiering från Nybro kommun då åtgärden är en förutsättning för fortsatt utveckling av kommunens verksamhetsområden.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Stängning av en korsning medför omvägar för viss trafik. Totalt ökar trafikarbetet och därmed körkostnad.	1,4 mnkr/år	-32
Restid personbil	Höjd hastighet på del av rv 25.	-10 kftim/år	85

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Höjd hastighet på del av rv 25.	-0,02 mnkr/år	0,42
Reskostnad lastbil	Stängning av en korsning medför omvägar för viss trafik. Totalt ökar trafikarbetet och därmed körkostnad.	0,94 mnkr/år	-21
Restid lastbil	Höjd hastighet på del av rv 25.	-0,83 kftim/år	7,4

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Korsning i plan ersätts med planskild korsning.	-0,61 LAS/år	
Döda	Korsning i plan ersätts med planskild korsning.	-0,06 D/år	

Tidigt planeringskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Egendomsador	Korsning i plan ersätts med planskild korsning.	-18 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Korsning i plan ersätts med planskild korsning.	-3,7 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Korsning i plan ersätts med planskild korsning.	-0,14 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Korsning i plan ersätts med planskild korsning.		483

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ökad bränsleförbrukning medför ökade utsläpp, men effekten är marginell	0 ton/år	0,02
Kväveoxider	Ökad bränsleförbrukning medför ökade utsläpp, men effekten är marginell	0,02 ton/år	0,03
Slitagepartiklar	Ökad bränsleförbrukning medför ökade utsläpp, men effekten är marginell	0,24 ton/år	1,4

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Ny lv 558 tar ny mark i anspråk och skapar en ny barriär. Det är dock en liten väg med relativt lite trafik och det är få människor som berörs. Ny trafikplats blir ett visuellt intrång men i en miljö redan starkt präglad av infrastruktur och få boende.		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Ny lv 558 tar ny mark i anspråk och skapar en ny barriär. Det är dock en liten väg med relativt lite trafik och i en miljö som redan störs av trafik på rv 25.		Försumbart

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". 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)	0,67
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,09
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,01

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,80
---	-------

* 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	2520	12
Reinvestering per år	29	0,28
Drift och underhåll per år	8,4	0,12

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*
Höjd hastighet på del av rv 25 minskar restiden men omvägar för viss trafik ökar körkostnaden.	53 mnkr	0,39
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Höjd hastighet på del av rv 25 minskar restiden men omvägar för viss trafik ökar körkostnaden.	-13 mnkr	-0,09
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Korsning i plan ersätts med planskild korsning.	483 mnkr	3,51
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Ökad bränsleförbrukning medför ökade utsläpp, men effekten är marginell	1,5 mnkr	0,01
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Ny lv 558 tar ny mark i anspråk och skapar en ny barriär för djur-, växt- och människoliv. Det är dock en liten väg med relativt lite trafik och i en miljö som redan störs av trafik på rv 25.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värden 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.	-28 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	498 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	3,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	133 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	5,0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	138 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	360 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	2,62
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Alla standardiserade känslighetsanalyser har $NNK > 1$ och de ej beräknade effekterna bedöms vara små. Även helt utan tillkommande trafik från nya exploateringar är $NNK > 0$.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

En stor del av nyttorna uppstår i korsning där effektsambanden kanske har vissa brister. Dessutom är trafikstringen från planerade exploateringar osäker.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms vara små i sammanhanget.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Nyttan påverkas av planerade exploateringar men åtgärden är inte tekniskt beroende av andra åtgärder i infrastrukturen.

3 Fördelningsanalys

I första hand biltrafik har nytta av åtgärden. Såväl lokal trafik till och från de nya exploateringsområdena som regional trafik i det viktiga pendlingsstråket Nybro - Kalmar gynnas. Rv 25 är även en nationell stamväg men på denna sträcka bedöms den långväga trafiken utgöra en mindre andel.

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

Ny trafikplats ökar tillgängligheten med bil. Även viss hastighetshöjning på rv 25. Planskild förbindelse över rv 25 även för gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden är viktig för att säkerställa tillgängligheten för företag i de nya exploateringsområdena.

Funktionshindrades tillgänglighet

Begränsad påverkan.

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

Det bedöms inte röra sig så mycket barn i området.

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.

Olycksrisken minskar när korsning i plan ersätts med planskild korsning.

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

Ökad bränsleförbrukning medför ökade utsläpp, men effekten är marginell

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Ökad bränsleförbrukning medför ökade utsläpp, men effekten är marginell

Buller och vibrationer

Högre hastighet kan ge något högre bullernivå men i miljö med få boende.

Landskap

Ny lv 558 tar ny mark i anspråk och skapar en ny barriär för djur-, växt- och människoliv. Det är dock en liten väg med relativt lite trafik och i en miljö som redan störs av trafik på rv 25.

Vatten

Kunskap saknas

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Den största nyttan med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet. Viss negativ påverkan på växt- och djurliv, men bedömd som försumbar.

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: VSY2203, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,30
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	3,52
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,0131

Objektnummer: VSY2203, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten
Objekt-id	VSY2203
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kalmar
Kommun	Nybro
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Rv 25 är nationell stamväg och sträcker sig mellan Växjö och Kalmar, där den ansluter till E22. Vägen är viktig för långväga och dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter. Sträckan har bristande trafiksäkerhet i nuvarande korsningar och i framkomlighet då hastigheten är nedsatt till 70 km/h på en längre sträcka. Det är också problem att svänga ut på vägen från det angränsande verksamhetsområdet.

Nybro kommun planerar för stora exploateringar i anslutning till Smedstorkorsningen vilket innebär att nuvarande problem med framkomlighet och trafiksäkerhet kommer att förvärras om befintlig vägutformning ska hantera prognostiserade trafikflöden fram till år 2045. De föreslagna åtgärderna är en förutsättning för att möjliggöra kommunens exploateringar och bidra till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Nuvarande korsning vid Glasporten har trafiksäkerhetsproblem, då det har skett flera dödsolyckor 2003-2018.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	1,4 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 70 - 100 km/h
Vägtrafik	10 000 f/d varav 10 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Befintlig korsning med lv 558/Mineralvägen stängs. Lv 558 dras i ny sträckning till korsning vid rastplats Glasporten. Den korsningen byggs om till trafikplats. Rv 25 får genomgående mitträcke och hastigheten höjs till 100 km/h.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	1,4 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg med planskilda korsningar, 14 m, 100 km/h
Vägtrafik	10 000 f/d varav 10 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt möjliggöra fortsatta exploateringar i verksamhetsområdet.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)	Omräknad totalkostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standardavvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-28	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	153	46	153	46

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	133

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Ökad väglängd och ny trafikplats.	-5,0

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie färdigställdes 2018. Vägplan är beställd men konsult är inte på plats vid SEBens upprättande. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 med byggstart 2028-2033. Betydande medfinansiering från Nybro kommun då åtgärden är en förutsättning för fortsatt utveckling av kommunens verksamhetsområden.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos godstrafik	ja
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	2024-09-30

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: Huvudanalysen bygger på tillkommande trafik från planerad exploatering som är en stor anledning till att åtgärden behövs.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarar på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarar på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
133 mnkr	5,0 mnkr	498 mnkr	360 mnkr	2,62

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	186	5,0	487	296	1,56
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	133	5,3	631	493	3,58
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	133	5,5	422	284	2,06
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	133	5,0	486	349	2,54
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	133	5,0	618	481	3,50
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	133	5,0	377	239	1,74
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	133	5,0	497	359	2,61
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	133	5,0	498	361	2,62
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	133	5,0	497	359	2,61

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: Nyttan påverkas av planerade exploateringar men åtgärden är inte tekniskt beroende av andra åtgärder i infrastrukturen.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
KA utan exploatering	137	10	0,08

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Arbets-PM
1b	Trafikomfördelning
2a	SEK-importkälla (HA)
2b	EVA-fil (HA)
2c	Resultatfil EVA (KA)
2d	EVA-fil (KA)
3a	Kostnadskalkyl
3b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
4	Klimatkalkyl
5	Åtgärdsvalsstudie
6	Tidigare SEB, Systemid: ea801174-3b29-4863-96c9-a66c9a6c79b5

SEB Id för denna SEB: 5a473848-75e1-49ad-b94c-88f37c4e919f

Objektnummer: VSY2203, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3

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