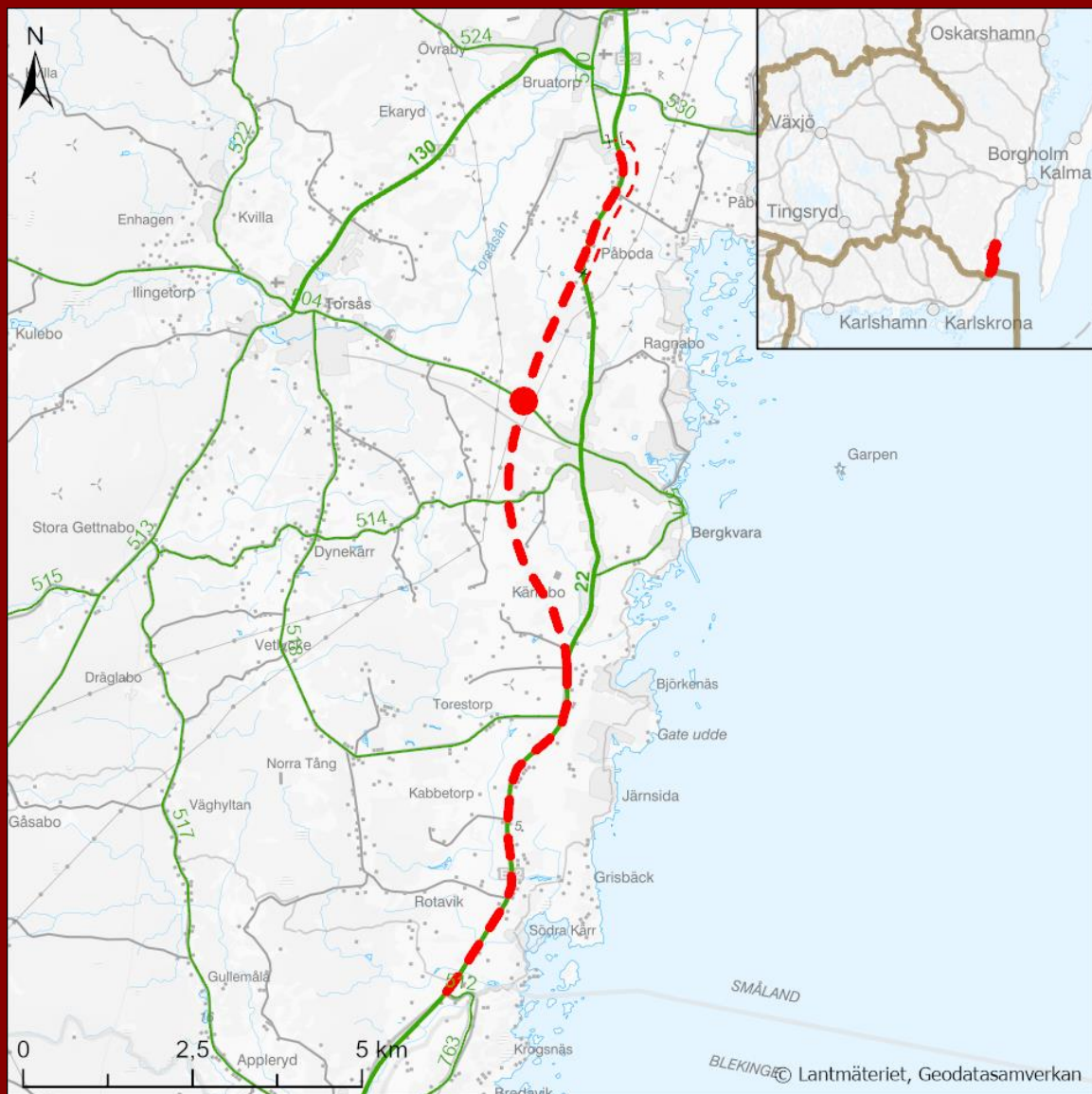


Samlad effektbedömning

E22 förbi Bergkvara, YSY004



Objektnummer: YSY004, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Odebjer Tobias, IVsörv3, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-15



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Odebjer Tobias, 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

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, 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:

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

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 Kalmar län och berör Torsås kommun.

Nuläge och brister

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen, via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Aktuell sträcka saknar mötesseparering och har mycket randbebyggelse. I Bergkvara orsakar genomfartstrafiken boendemiljöproblem och olycksrisker för framförallt oskyddade trafikanter. Långa sträckor med 50-70 km/h orsakar fördröjningar för genomfartstrafiken. Vägen är mötesseparerad söder och norr om aktuell sträcka.

Beskrivning av åtgärden

Ombyggnad till mötesfri landsväg i befintlig sträckning (7,0 km). Förbi Bergkvara mötesfri landsväg i nysträckning (6,7 km) väster om befintlig väg. Trafikplats i korsningen med Torsåsvägen (lv 504). Vid ny trafikplats byggs hållplatslägen för bussar och nya snabbusslinjer. Faunastängsel längs hela sträckan och passagemöjligheter för vilt. Flera tänkbara väglinjer finns genom korridoren. Röd linje i kartbilden visar antagen beräkningslinje i denna SEB.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad framkomlighet för genomfartstrafiken och förbättrad trafiksäkerhet och boendemiljö längs befintlig väg.

Investeringskostnad

Kostnaden är 657 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	33 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,06
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Trots att vägen ingår i det nationella stamvägnätet bedöms den regionala trafiken dominera på sträckan. Dessutom uppstår lokala nyttor i form av förbättrad boendemiljö i Bergkvara. Det är främst regional biltrafik som får nytta av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimat och landskap negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Planeringsläge

Beslut om lokaliseringsalternativ togs 2023 (gul korridor). Samrådshandling för väglinje inom gul korridor pågår. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 med byggstart 2028 – 2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter medför ökad förbrukning av drivmedel.	3,5 mnkr/år	-81
Restid personbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-56 kftim/år	427

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger minskade kostnader.	-0,10 mnkr/år	2,3
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger ökad kostnad	1,1 mnkr/år	-26
Restid lastbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-4,6 kftim/år	39

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,35 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,03 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-23 EO/år	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-1,7 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,08 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.		294

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ger något ökade utsläpp.	0 ton/år	0,42
Buller	Minskad trafik längs befintlig sträckning.	-197 Antal utsatta ≥55 dBA	76
Kväveoxider	Högre hastighet ger mer utsläpp men längre från bostäder där värderingen är lägre.	0,04 ton/år	0,67
Slitagepartiklar	Högre hastighet ger mer utsläpp men längre från bostäder där värderingen är lägre.	1,0 ton/år	32

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Ett område för riksintresse kulturmiljövård påverkas, det ligger i södra delen av utredningsområdet. Riksintresset uttrycks genom blanda annat områdets strukturer såsom stenmurar, det småskaliga vägnätet och den gamla sträckningen av E22:an. En ombyggnad av den befintliga vägen kan få till		Försämring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	följd att avtagsvägar inom riksintresseområdet skärs av vilket kan leda till att nya strukturer bildas. Barriäreffekten stärks och vägen kan även få ett nytt uttryck med räcken och stängsel vilket påverkar hur vägen och omgivande kulturlandskap upplevs.		
Intrång - människor	Viss ökad barriäreffekt längs ny väg och ombyggd väg. Minskad trafik genom Bergkvara bidrar positivt.		Förbättring
Växt- och djurlivseffekt	Vägbreddning, räcken, viltstängsel och höjd hastighetsgräns är exempel som ger ökad barriär. Faunapassager mildrar de negativa effekterna något. Ny väg innebär intrång i landskapet. Större delen av den nya vägen går genom jordbrukslandskap, vilket innebär en mindre störning jämfört med skogslandskap.		Försämring

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)	1,57
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,10
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)	0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	2,88

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-4,55
---	-------

* 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	11837	89
Reinvestering per år	248	2,0
Drift och underhåll per år	308	2,8

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*
Minskad restid i och med högre hastigheter. Högre hastigheter ger ökad förbrukning av drivmedel.	345 mnkr	0,57
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet ger minskad restid men ökad bränsleförbrukning.	15 mnkr	0,02
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med möttesseparerad väg och viltstängsel.	294 mnkr	0,48
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ger mer utsläpp men längre från bostäder där värderingen är lägre. Minskad trafik genom Bergkvara minskar bullerstörningarna.	109 mnkr	0,18
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Intrång i riksintresse kulturmiljövård och ökad barriär för djur men minskad barriär för människor i Bergkvara. Sammanvägningen av dessa är osäker.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet 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.	-121 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	641 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	563 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	45 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	607 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	33 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,06
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

De beräknade effekterna visar på ett resultat strax över 0. Känslighetsanalyserna är både positiva och negativa. Det finns betydande både positiva och negativa ej beräknade effekter och sammanvägningen av dessa är osäker.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA lämpar sig väl för objektet då investeringsåtgärden innebär ny- och ombyggnad av befintligt vägsystem i landsbygdsmiljö. Viss osäkerhet i trafikomfördelning, men vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. BEVA har använts som komplement till EVA för att beräkna bullereffekter.

Ej beräknade effekter:

Sammanvägningen av de negativa effekterna (barriäreffekt för fauna samt intrång i riksintresse kulturmiljövård) och de positiva (minskad barriär för människor i Bergkvara) är osäker.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Flera åtgärder på E22 pågår eller planeras men de har inte påverkan på om denna del kan byggas. De skulle på marginalen kunna påverka trafiken (via förändrade ruttval) och därmed påverka nyttorna av denna åtgärd men den effekten är betydligt mindre än andra felkällor i analysen.

3 Fördelningsanalys

Trots att vägen ingår i det nationella stamvägnätet bedöms den regionala trafiken dominera på sträckan. Dessutom uppstår lokala nyttor i form av förbättrad boendemiljö i Bergkvara. Det är främst regional biltrafik som får nytta av åtgärden.

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

Förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik när genomfartstrafiken i Bergkvara flyttas.

Satsning på kollektivtrafiken genom ny omstigningsplats vid korsningspunkt mellan E22 och väg 504 förbättrar tillgänglighet med kollektivtrafik. Restiden minskar för genomfartstrafiken.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Minskad restid förbättrar tillgängligheten mellan regioner samt internationellt. Åtgärden innebär även minskad risk för störningar i trafiken när olycksrisken minskar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik när genomfartstrafiken i Bergkvara flyttas.

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

Förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik när genomfartstrafiken i Bergkvara flyttas. Barn korsar i nuläget befintlig E22 på väg till och från skolan.

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.

Skaderisken minskar med en säkrare, mötesfri väg samt viltstängsel.

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

Förbättrade förutsättningar att välja gång och cykel som trafikslag kan bidra till mindre utsläpp. Högre hastigheter, byggprocessen samt drift och underhåll leder till ökad energianvändning.

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 ger ökade utsläpp samtidigt som en förbättrad väg ger jämnare hastigheter.

Buller och vibrationer

Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter samt utbredning av buller i tidigare ostörda områden. Antalet personer inne i Bergkvara som exponeras för buller över riktvärdena blir färre när genomfartstrafiken flyttas ut från området. Åtgärden inkluderar bullerskyddsåtgärder längs såväl ny sträckning som längs befintlig väg som byggs om.

Landskap

Intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark, ökad barriäreffekt (ny sträckning, viltstängsel samt mitträcke), eventuell påverkan på riksintresse kulturmiljö (södra delen av området).

Vatten

Befintlig väg går genom ett vattenskyddsområde i Bergkvara. Längs en ny vägsträckning förutsätts att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas som gör att åtgärden bidrar positivt.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimat och landskap negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,59
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,66
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00749

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 förbi Bergkvara
Objekt-id	YSY004
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kalmar
Kommun	Torsås
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen, via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Aktuell sträcka saknar mötesseparering och har mycket randbebyggelse. I Bergkvara orsakar genomfartstrafiken boendemiljöproblem och olycksrisker för framförallt oskyddade trafikanter. Långa sträckor med 50-70 km/h orsakar fördröjningar för genomfartstrafiken. Vägen är mötesseparerad söder och norr om aktuell sträcka.

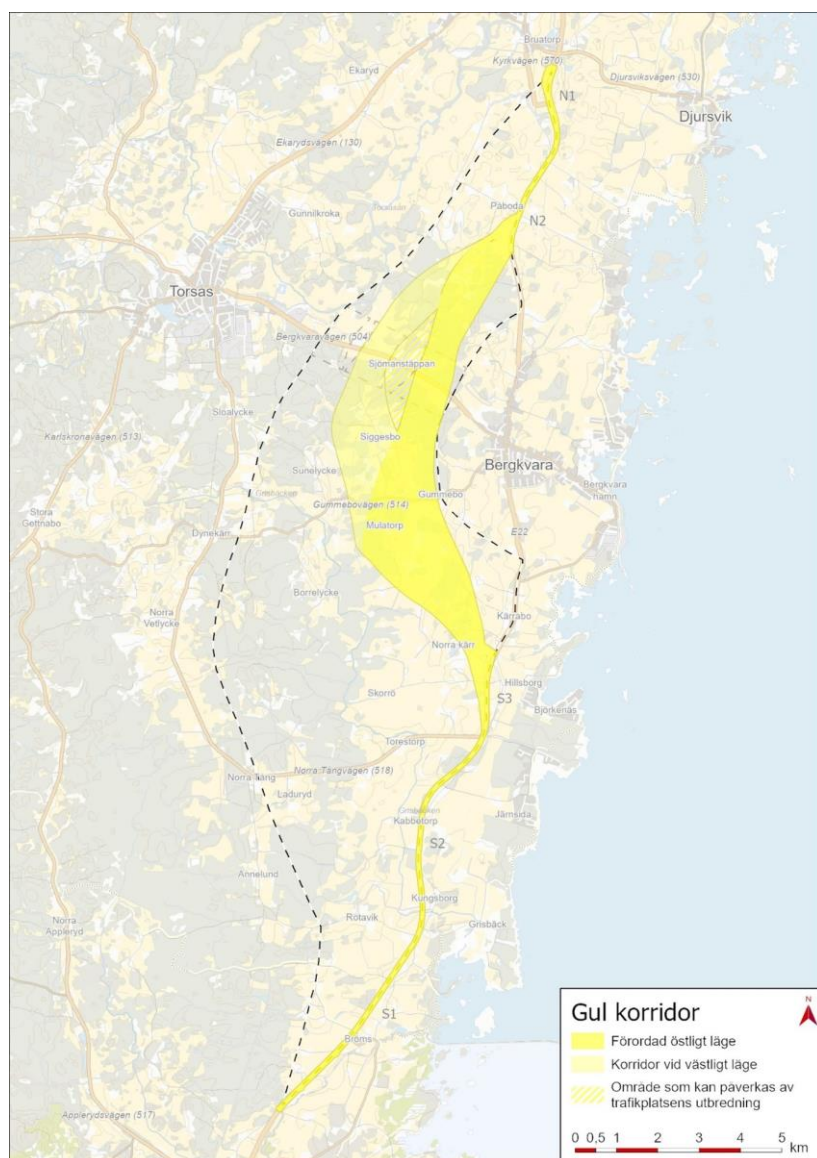
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	13,5 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7 - 9 m, 50 - 80 km/h
Vägtrafik	3 900 - 4 700 f/d, varav 10 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Ombyggnad till mötesfri landsväg i befintlig sträckning (7,0 km). Förbi Bergkvara mötesfri landsväg i nysträckning (6,7 km) väster om befintlig väg. Trafikplats i korsningen med Torsåsvägen (lv 504). Vid ny trafikplats byggs hållplatslägen för bussar och nya snabbusslinjer. Faunastängsel längs hela sträckan och passagemöjligheter för vilt. Flera tänkbara väglinjer finns genom korridoren. Röd linje i kartbilden visar antagen beräkningslinje i denna SEB.

Korsning med Gummebovägen (lv 514) utformas som vanlig korsning. Även andra vägar kan ha anslutning till nya E22, men då endast som medlöpande högersväg.



Vald korridor. Sträckning inom korridor är inte fastlagd än.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	13,7 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg, 13-14 m, 100 km/h
Vägtrafik	3 200 - 5 100 f/d, varav 10 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad framkomlighet för genomfartstrafiken och förbättrad trafiksäkerhet och boendemiljö längs befintlig väg.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2023-01-31	2021-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	542	103	657	125

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	563

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Ny/bredare väg samt nya räcken och viltstängsel ökar kostnaderna för drift och underhåll.	-45

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Beslut om lokaliseringsalternativ togs 2023 (gul korridor). Samrådshandling för väglinje inom gul korridor pågår. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 med byggstart 2028 – 2033.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1, BEVA: 2024.1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-19

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal 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
563 mnkr	45 mnkr	641 mnkr	33 mnkr	0,06

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	788	45	596	-237	-0,28
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	563	47	633	24	0,04
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	563	42	504	-101	-0,17
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	563	45	509	-99	-0,16
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	563	45	714	107	0,18
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	563	45	567	-40	-0,07
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	563	45	639	32	0,05
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	563	45	657	50	0,08
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	563	45	624	17	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: Flera åtgärder på E22 pågår eller planeras men de har inte påverkan på om denna del kan byggas. De skulle på marginalen kunna påverka trafiken (via förändrade ruttval) och därmed påverka nyttorna av denna åtgärd men den effekten är betydligt mindre än andra felkällor i analysen.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	FKS
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	EVA-fil
3c	Omräkning investeringskostnad
3d	Arbets-PM
4	Trafikomfördelning beräkning
5	Bullerberäkning
6	Tidigare publicerad och godkänd SEB ID:66efd5da-a67c-4d35-bab0-08122e0cab63

SEB Id för denna SEB: 496ea22d-6d76-4bf3-91a7-b2ea61a209f5

Objektnummer: YSY004, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Odebjer Tobias, IVsörv3, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-15



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-31
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Odebjer Tobias, 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