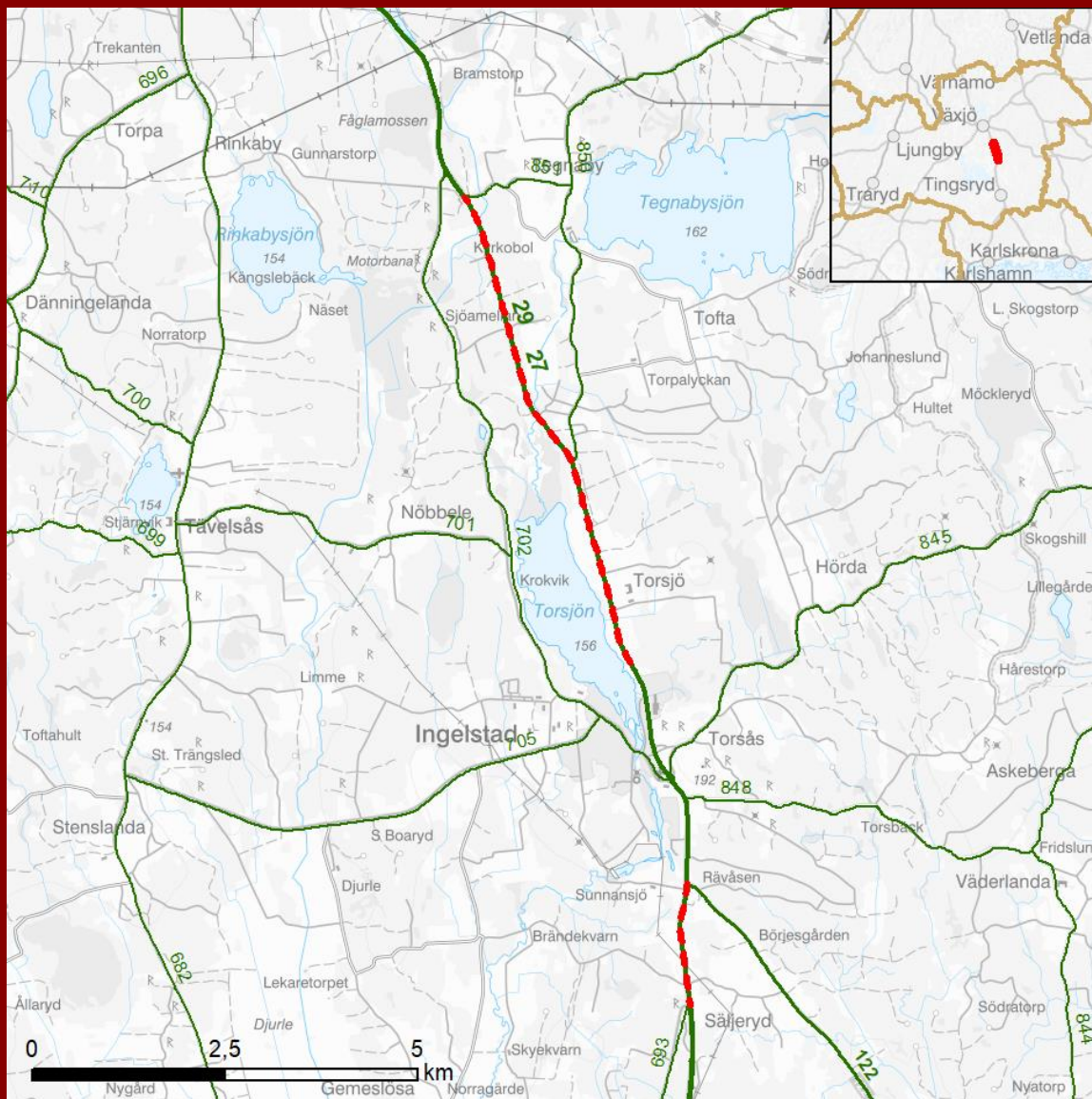


Samlad effektbedömning

Rv 27 Säljeryd – Tegnaby, VSY1870a



Objektnummer: VSY1870a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

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 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 Kronoberg län och berör Växjö kommun.

Nuläge och brister

Väg 27 sträcker sig mellan Karlskrona och Göteborg, via Växjö. Vägen har en viktig funktion för långväga gods- och persontransporter (vilket skapar högre bullernivåer), samt en internationell koppling ner i Europa via Karlskrona och färjeförbindelsen till Polen. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt pendlingsstråk mellan Tingsryd och Växjö. Vägsträckan har betydande brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Det är framför allt mötesolyckor samt korsningsolyckor som är vanliga.

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering (7,8 kilometer) av befintlig väg, 30% omkörningsandel. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde. Parallellvägar (cirka 4,2 kilometer) samt kompletteringar av befintligt gång- och cykelnät (650 meter totalt). Ingår gör även, Viltstängsel (7,8 kilometer dubbelsidigt), faunaåtgärder (viltport samt flera torrtrummor) och bulleråtgärder (bullerplank 3750m samt fönsteråtgärder) Bärighetsåtgärder på grund av torv ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikslag samt att förbättra framkomligheten för långväga motorfordonstrafik. Vägens barriäreffekt för vilt ska också minskas.

Investeringskostnad

Kostnaden är 301 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	54 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,18
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider. Den regionala trafiken gynnas av bättre väg med högre hastighet, sträckan är en del av ett pendlingsstråk mellan Tingsryd och Växjö. Även lokal trafik gynnas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Förbättrad framkomlighet samt trafiksäkerhet men en negativ påverkan på landskap och klimat. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Det finns en åtgärdsvalsstudie framtagen: Väg 27 Växjö – Säljeryd, TRV 2019/30222. I norr ansluter åtgärden till Etapp 2 för rv 27. Etapp 2 kommer sannolikt genomföras före aktuell åtgärd. Ingen samordning bedöms krävas.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökade kostnader för drivmedel i och med högre hastigheter.	1,1 mnkr/år	-27
Restid personbil	Minskad restid i och med högre hastigheter.	-28 kftim/år	213
Restidsosäkerhet och förseningar	Minskad restidsosäkerhet		Försumbart

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Något minskad restid i och med högre hastigheter.	-0,05 mnkr/år	1,2
Reskostnad lastbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,50 mnkr/år	-12
Restid lastbil	Minskad restid i och med högre hastigheter.	-2,5 kftim/år	21

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,24 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,04 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-7,0 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,93 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,07 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.		223

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar		0 ton/år	0
Buller	Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår och ger en förbättring sedan innan.		Förbättring
Kväveoxider	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp	0,02 ton/år	-0,0039
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp	0,57 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Den aktuella sträckan går genom ett riksintresse för kulturmiljö.		Försumbart
Intrång - människor	Breddning, mitträcke och viltstängsel ökar vägens visuella intrång i landskapet. Barriäreffekten ökar också på grund av ökade hastigheter, viltstängsel samt att anslutningar stängs.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Mitträcke, breddning av väg samt viltstängsel ökar vägens barriäreffekt och innebär ett ytterligare intrång i befintliga livsmiljöer. Det mildras dock av att en viltpassage anläggs.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastigheter medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". 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)	3,552713678800501E-15
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-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,99

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-3,27
---	-------

* 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	4652	32
Reinvestering per år	62	0,51
Drift och underhåll per år	7,2	0,10

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. Bränslekostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	186 mnkr	0,61

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid i och med högre hastigheter. Bränslekostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	10 mnkr	0,03

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	223 mnkr	0,73

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger ökade utsläpp	-0,0039 mnkr	> 0,00
Hälsa: Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår som ger en förbättring.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Ökad barriäreffekt för växt och djurliv samt för människor och innebär ett ytterligare intrång i befintliga livsmiljöer. Åtgärden ökar också vägens visuella intrång i landskapet.	<	
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.	-61 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	359 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	257 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	47 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	305 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	54 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,18
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskad restid. Då åtgärdens nyttor överstiger kostnaderna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Samtliga känslighetsanalyser, förutom Högre investeringskostnad och Lägre värdering av trafiksäkerhet, visar på ett positivt resultat. De ej prissatta effekterna bedöms medföra både förbättring och försämring, men totalt sett bedöms de vara försumbara.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA lämpar sig väl för objektet då investeringsåtgärden innebär ombyggnad av befintligt vägsystem i landsbygdsmiljö. Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband.

Ej beräknade effekter:

Ökad barriäreffekt och intrång för växt och djurliv samt för människor i och med högre hastigheter, breddning, viltstängsel samt mitträcke. Åtgärden ökar också vägens visuella intrång i landskapet. Föreslagna bulleråtgärder bedöms ge en förbättring av ljudmiljön trots högre hastigheter.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inget känt beroende till annat infrastrukturprojekt.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider. Den regionala trafiken gynnas av bättre väg med högre hastighet, sträckan är en del av ett pendlingsstråk mellan Tingsryd och Växjö. Även lokal trafik gynnas.

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

Restiden minskar för motorfordonstrafiken. Personbilstrafik och även kollektivtrafik gynnas, men förutsättningarna för att använda gång och cykel påverkas ej. Förbättrad vägstandard minskar restidsosäkerhet i och med att risken för störningar minskar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Restiden minskar vilket förbättrar tillgängligheten mellan regioner samt internationellt. Förbättrad vägstandard minskar restidsosäkerhet i och med att risken för störningar minskar.

Funktionshindrades tillgänglighet

I och med att utformningen av befintliga hållplatser anpassas till den nya utformningen av vägen bedöms åtgärden ge en något förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade resenärer.

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

Kompletterande gång- och cykelvägar byggs men bedöms inte påverka möjligheten att gå och cykla till skolan på egen hand.

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.

Mitträcke samt viltstängsel minskar risken för olyckor.

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

Högre hastigheter ökar förbrukningen av drivmedel. Ny infrastruktur ger ökad energianvändning vid byggande samt drift och underhåll.

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

Luftkvalitet

Högre hastigheter medför att utsläppen ökar.

Buller och vibrationer

Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår och ger en förbättring sedan innan.

Landskap

Breddning av vägen samt viltstängsel leder till ökat intrång i landskapet, vilket kan medföra en försämring för livsmiljöer. Ökad hastighet medför också något ökad risk för påkörning, dock mildrar viltstängsel och faunapassage denna effekt. Dock innehåller åtgärden viltstängsel samt viltpassage vilket ger ett positivt bidrag.

Vatten

Underlag saknas.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Förbättrad framkomlighet samt trafiksäkerhet men en negativ påverkan på landskap och klimat.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,64394
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,73233
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01074

Objektnummer: VSY1870a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 27 Säljeryd – Tegnaby
Objekt-id	VSY1870a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Kronoberg
Kommun	Växjö
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 27 sträcker sig mellan Karlskrona och Göteborg, via Växjö. Vägen har en viktig funktion för långväga gods- och persontransporter (vilket skapar högre bullernivåer), samt en internationell koppling ner i Europa via Karlskrona och färjeförbindelsen till Polen. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt pendlingsstråk mellan Tingsryd och Växjö. Vägsträckan har betydande brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Det är framför allt mötesolyckor samt korsningsolyckor som är vanliga.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	8 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 8 - 9 m, skyltad hastighet 70 - 90 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4 331 – 6 825 fordon per dygn, år 2019, lastbilsandel 14-17 %

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering (7,8 kilometer) av befintlig väg, 30% omkörningsandel. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde. Parallellvägar (cirka 4,2 kilometer) samt kompletteringar av befintligt gång- och cykelnät (650 meter totalt). Ingår gör även, Viltstängsel (7,8 kilometer dubbelsidigt), fauna-åtgärder (viltport samt flera torrtrummor) och bulleråtgärder (bullerplank 3750m samt fönsteråtgärder) Bärighetsåtgärder på grund av torv ingår.

På sträckan genom Ingelstad föreslås ingen mötesseparering.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	0,65 kilometer
Gångvägsstandard	Separerad, bredd 3 meter, ingen belysning.
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	0,65 kilometer
Cykelvägsstandard	Separerad, bredd 3 meter, ingen belysning.
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	8 kilometer
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 9,5 – 13 m, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4 331 – 6 825 fordon per dygn, år 2019, lastbilsandel 14-17 %

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikslag samt att förbättra framkomligheten för långväga motorfordonstrafik. Vägens barriäreffekt för vilt ska också minskas.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-03	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	301	90	301	90

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	257

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg		-47

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Det finns en åtgärdsvalsstudie framtagen: Väg 27 Växjö – Säljeryd, TRV 2019/30222. I norr ansluter åtgärden till Etapp 2 för rv 27. Etapp 2 kommer sannolikt genomföras före aktuell åtgärd. Ingen samordning bedöms krävas.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	-
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-08-08

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, 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
257 mnkr	47 mnkr	359 mnkr	54 mnkr	0,18

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	360	47	338	-70	-0,17
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	257	51	397	89	0,29
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	257	44	319	18	0,06
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	257	47	330	25	0,08
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	257	47	414	110	0,36
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	257	47	303	-2,1	0,01
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	257	47	357	52	0,17
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	257	47	359	54	0,18
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	257	47	359	54	0,18

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: Inget känt beroende till annat infrastrukturprojekt.

Objektnummer: VSY1870a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	ArbetsPM EVA
3c	Omräkning investeringskostnad
3d	J-son fil

4	Tidigare godkänd och publicerad SEB ID:b9eb2e1b-bd2a-4d4f-844f-0c60f8728952

SEB Id: 5965cf1a-8ca1-442d-848f-b745ee2611c6

Objektnummer: VSY1870a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv
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