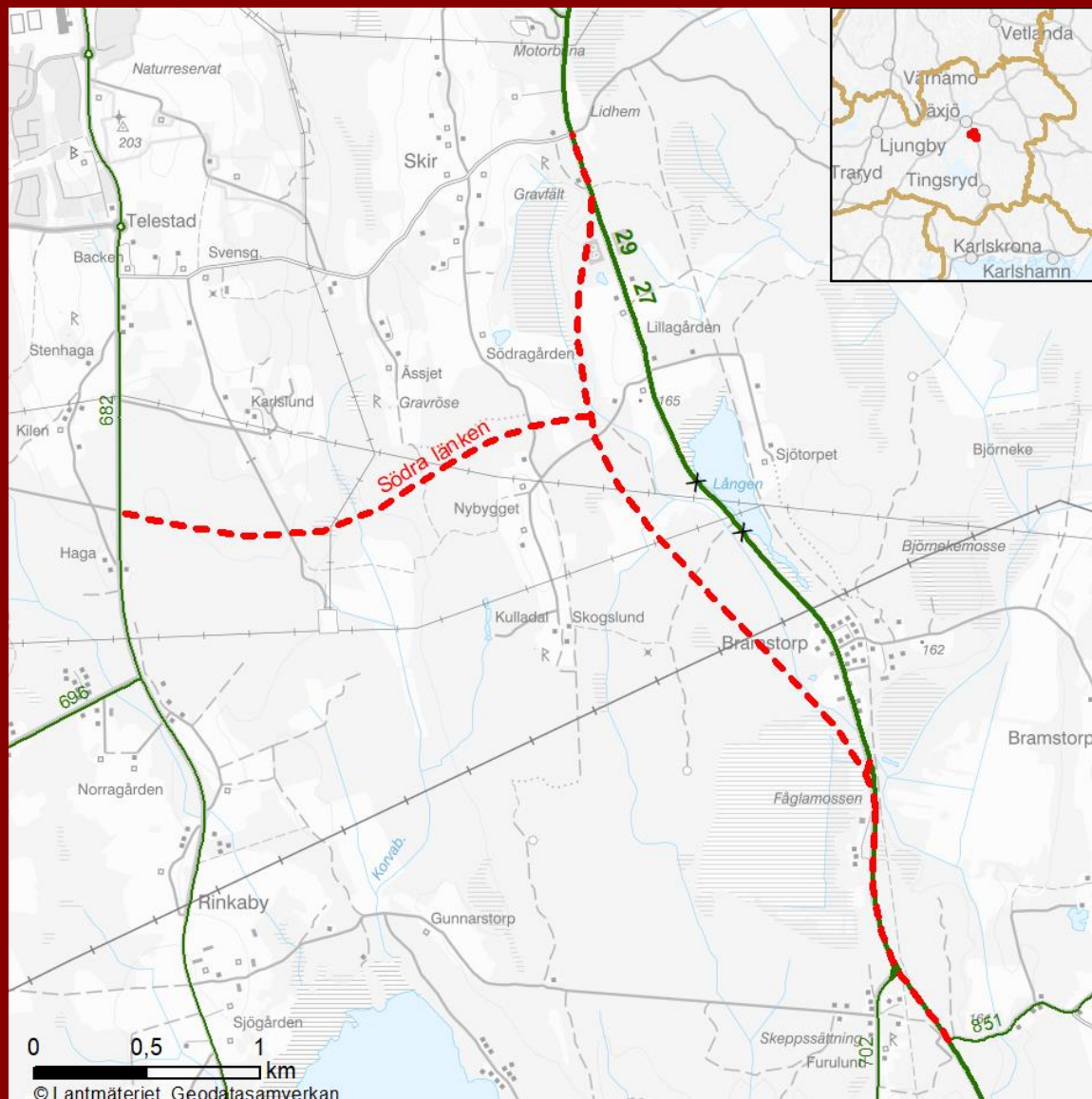


Samlad effektbedömning

Rv 27 Tegnaby - Skir, inkl. trafikplats, VSY1870b



Objektnummer: VSY1870b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 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: Sundin Sofia, PLSöri

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 har en viktig funktion för långväga gods- och persontransporter, samt är en internationell koppling ner i Europa via Karlskrona och färjan till Polen. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt pendlingsstråk mellan Tingsryd och Växjö. Det saknas också en gen koppling mellan väg 27 och södra delen av Växjö. Vägen har betydande trafiksäkerhetsbrister samt tidvis begränsad framkomlighet. De vanligaste olyckorna är av typen mötes- samt korsningsolyckor.

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering på väg 27. Varav 3,1 km är en förbifart i ny sträckning förbi Bramstorp. Åtgärden innebär även en planskild korsning/trafikplats norr om Bramstorp. Koppling till väg 682 (del av Södra länken) genom 2 kilometer ny väg med separerad gång och cykelväg. I åtgärden ingår även faunapassager -port , översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde samt vissa bulleråtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och övrig fordonstrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 421 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-95 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,25
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Barn och unga gynnas när trafiken genom Bramstorp minskar.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider (funktionsmål) samt trafiksäkerhet (hänsynsmål), men påverkar klimat och landskapet negativt (hänsynsmål). Konflikter mellan de transportpolitiska målen i form av restidsvinster och ökade möjligheter för barn att nyttja trafiksystemet säkert i Bramstorp i jämförelse med ökade utsläpp, intrång i landskapet samt ökade barriäreffekter. Synergier mellan målen är ökad framkomlighet samt förbättrad trafiksäkerhet.

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

Åtgärdsvalsstudie slutförd år 2020. Det finns en äldre avsiktsförklaring som gäller Södra länken och utgör grund för fortsatt samarbete mellan Trafikverket och Växjö kommun. Genomförandeavtal skall tas fram men eftersom det fortfarande är oklart om hur planläggningsarbetet skall bedrivas och hur produktionen skall utföras (på grund av kommunalt väghållningsområde och olika väghållare i framtiden) så är det inte påbörjat ännu. Finns inte med i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Denna åtgärd är en del av ett stråk, VSY1870a_27_Säljeryd-Tegnaby och VSY1870c_27_Skir-Växjö. Seb tidigare gjort 2021 med samma objekts-ID, VSY1870b

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	1,4 mnkr/år	-32
Restid personbil	Restiden minskar i och med högre hastigheter.	-26 kftim/år	198

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Något minskad restid i och med högre hastigheter.	-0,08 mnkr/år	1,8
Reskostnad lastbil	Fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	0,88 mnkr/år	-20
Restid lastbil	Något minskad restid i och med högre hastigheter.	-3,7 kftim/år	31

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,20 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-7,5 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,87 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,05 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.		173

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Ökat trafikarbete och högre hastigheter ger ökade utsläpp	0 ton/år	0,22
Buller	Minskat buller i Bramstorp i och med att genomfartstrafiken flyttar från befintlig väg till den nya sträckningen. Vissa bulleråtgärder ingår i projektet.		Försumbart
Kväveoxider	Ökat trafikarbete och högre hastigheter ger ökade utsläpp	0,02 ton/år	0,35

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Objektnummer: VSY1870b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Ökat trafikarbete och högre hastigheter ger ökade utsläpp. Trafik flyttas från tätort (Bramstorp) till ny väg (landsbygd).	0,55 ton/år	12
Övrig effekt	Trafiken genom Bramstorp minskar längs befintlig väg vilket förbättrar möjligheterna att gå och cykla. Framför allt gynnas barn och unga.		Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Väg i ny sträckning, breddning av befintlig väg, viltstängsel samt mitträcke ökar intrånget i landskapet.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Ny sträckningen i obruten terräng tar mark i anspråk. Vägen kan orsaka störning i tidigare relativt ostörda miljöer och blir en barriär. Viltstängsel samt mitträcke förstärker barriäreffekten. Föreslagen faunaport mildrar effekten något.		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)	0,44
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,09
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)*	1,72

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,93
---	-------

* 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	7502	43
Reinvestering per år	65	0,76
Drift och underhåll per år	31	0,37

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*
Restiden minskar samtidigt som fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	166 mnkr	0,43

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden minskar samtidigt som fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	13 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.	173 mnkr	0,45

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Förbättrad vägstandard och jämnare hastigheter minskar utsläppen något samtidigt som högre hastigheter ökar utsläppen. Ökat trafikarbete ger också ökade utsläpp. Trafik flyttas från tätort (Bramstorp) till landsbygd.	12 mnkr	> 0,03
Hälsa: Trafiken genom Bramstorp minskar längs befintlig väg vilket förbättrar möjligheterna till fysisk aktivitet genom att gå och cykla. Minskat buller i Bramstorp i och med att genomfartstrafiken flyttar till nya sträckning.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Väg i ny sträckning, breddning av befintlig väg, viltstängsel samt mitträcke påverkar landskapsbilden negativt. Ny sträckningen i obruten terräng tar ny mark i anspråk och kan orsaka störning i tidigare relativt ostörda miljöer samt bli en barriär. Viltstängsel samt mitträcke förstärker barriäreffekten. Föreslagen faunaport mildrar effekten något.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Övriga effekter	Nuvärde

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.	-76 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	287 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,8

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	361 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	21 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	382 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-95 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,25
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen, inklusive känslighetsanalyserna, visar på ett negativt resultat

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Viss osäkerhet i trafikomfördelning men vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Betydande såväl positiva (människors hälsa - Bramstorp) som negativa (intrång i landskap) saknas i kalkylen men sammantaget bedöms de utgöra en mindre del av effekterna.

Ej beräknade effekter:

Väg i ny sträckning samt breddning av befintlig väg påverkar landskapsbilden negativt och medför en barriär för framför allt djur. Barriäreffekten mildras något i och med föreslagen viltpassage.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Barn och unga gynnas när trafiken genom Bramstorp 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 vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar. Personbilstrafik gynnas på förbifarten samtidigt som trafiken minskar i tätort förutsättningarna gång och cykel förbättras.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Högre vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar. Minskad restid förbättrar tillgängligheten mellan regioner.

Funktionshinderades tillgänglighet

I den mån det behövs görs anpassningar av busshållplatser. Detta bedöms dock ge ett litet bidrag till användbarheten för funktionshinderade.

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

Trafiken genom Bramstorp minskar längs befintlig väg vilket förbättrar möjligheterna att gå och cykla.

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.

Förbättrad trafiksäkerhet genom mittseparering, sidoräcken och viltstängsel.

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

Förbättrad vägstandard och jämnare hastigheter minskar utsläppen något samtidigt som högre hastigheter ökar utsläppen. Ökat trafikarbete ger också ökade utsläpp.

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 ökade utsläpp.

Buller och vibrationer

Minskade bullernivåer genom Bramstorp och längs med vägen mellan Telestad och Skir i och med att trafik flyttas till ny väg. Bulleråtgärder ingår i projektet.

Landskap

Väg i ny sträckning tar ny mark i anspråk och ger en ny barriäreffekt.

Vatten

Åtgärden påverkar ej vattenskyddsområde.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider (funktionsmål) samt trafiksäkerhet (hänsynsmål), men påverkar klimat och landskapet negativt (hänsynsmål). Konflikter mellan de transportpolitiska målen i form av restidsvinster och ökade möjligheter för barn att nyttja trafiksystemet säkert i Bramstorp i jämförelse med ökade utsläpp, intrång i landskapet samt ökade barriäreffekter. Synergier mellan målen är ökad framkomlighet samt förbättrad trafiksäkerhet.

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)	>0,4674
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,48388
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00768

Objektnummer: VSY1870b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 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 Tegnaby - Skir, inkl. trafikplats
Objekt-id	VSY1870b
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 har en viktig funktion för långväga gods- och persontransporter, samt är en internationell koppling ner i Europa via Karlskrona och färjan till Polen. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt pendlingsstråk mellan Tingsryd och Växjö. Det saknas också en gen koppling mellan väg 27 och södra delen av Växjö. Vägen har betydande trafiksäkerhetsbrister samt tidvis begränsad framkomlighet. De vanligaste olyckorna är av typen mötes- samt korsningsolyckor.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	4,5
Vägstandard	Vägtyp Vanlig väg, Vägbredd 8 - 13 m, Skyltad hastighet 50 - 90 km/h
Vägtrafik	ÅDT 6 554 f/d, 2019, lastbilsandel 14,7 %

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering på väg 27. Varav 3,1 km är en förbifart i ny sträckning förbi Bramstorp. Åtgärden innebär även en planskild korsning/trafikplats norr om Bramstorp. Koppling till väg 682 (del av Södra länken) genom 2 kilometer ny väg med separerad gång och cykelväg. I åtgärden ingår även faunapassager - port , översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde samt vissa bulleråtgärder.

Kommunen finansierar och kommer att vara väghållare för all infrastruktur vad gäller Södra länken (2 km), Längs väg 27 separeras gående och cyklister via befintlig väg 27 samt lokalvägar.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	2 kilometer
Gångvägsstandard	Separerad gång- och cykelväg, bredd 3 meter
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	2 kilometer
Cykelvägsstandard	Separerad gång- och cykelväg, bredd 3 meter
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	Väg 27: 4,6km Södra länken: 2km
Vägstandard	Vägtyp Gles mötesfri landsväg 2+1, vägbredd 9,5 – 13 m, Skyltad hastighet Väg 27:100 km/h. Södra länken: Vägtyp Vanlig väg, vägbredd 9 m, Skyltad hastighet 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 6 554 f/d, 2019, lastbilsandel 14,7 %

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och övrig fordonstrafik.

Åtgärden medför även ökad regional och lokal tillgänglighet i och med kopplingen till den planerade kommunala Södra länken.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-05	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	421	126	421	126

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	361

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Ny infrastruktur ger ökat drift och underhåll.	-21

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutförd år 2020. Det finns en äldre avsiktsförklaring som gäller Södra länken och utgör grund för fortsatt samarbete mellan Trafikverket och Växjö kommun. Genomförandeavtal skall tas fram men eftersom det fortfarande är oklart om hur planlägningsarbetet skall bedrivas och hur produktionen skall utföras (på grund av kommunalt väghållningsområde och olika väghållare i framtiden) så är det inte påbörjat ännu. Finns inte med i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Denna åtgärd är en del av ett stråk, VSY1870a_27_Säljeryd-Tegnaby och VSY1870c_27_Skir-Växjö. Seb tidigare gjort 2021 med samma objekts-ID, VSY1870b

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	2024-06-11

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

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
361 mnkr	21 mnkr	287 mnkr	-95 mnkr	-0,25

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	505	21	258	-268	-0,51
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	361	22	319	-64	-0,17
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	361	20	255	-126	-0,33
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	361	21	261	-121	-0,32
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	361	21	330	-52	-0,14
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	361	21	244	-138	-0,36
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	361	21	286	-96	-0,25
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	361	21	293	-89	-0,23
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	361	21	281	-101	-0,26

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:

Objektnummer: VSY1870b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	GKI
1b	Omräkning av investeringskostnad
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	Arbets-PM
3c	J-son fil

4	Tidigare publicerad SEB. ID: 0d25598a-ba8a-4d24-85a9-3041e9db66ba

SEB Id: fc70f36b-1159-4eaa-99f3-414cdce251c3

Objektnummer: VSY1870b, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sundin Sofia, PLSöri, 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: Sundin Sofia, PLSöri
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