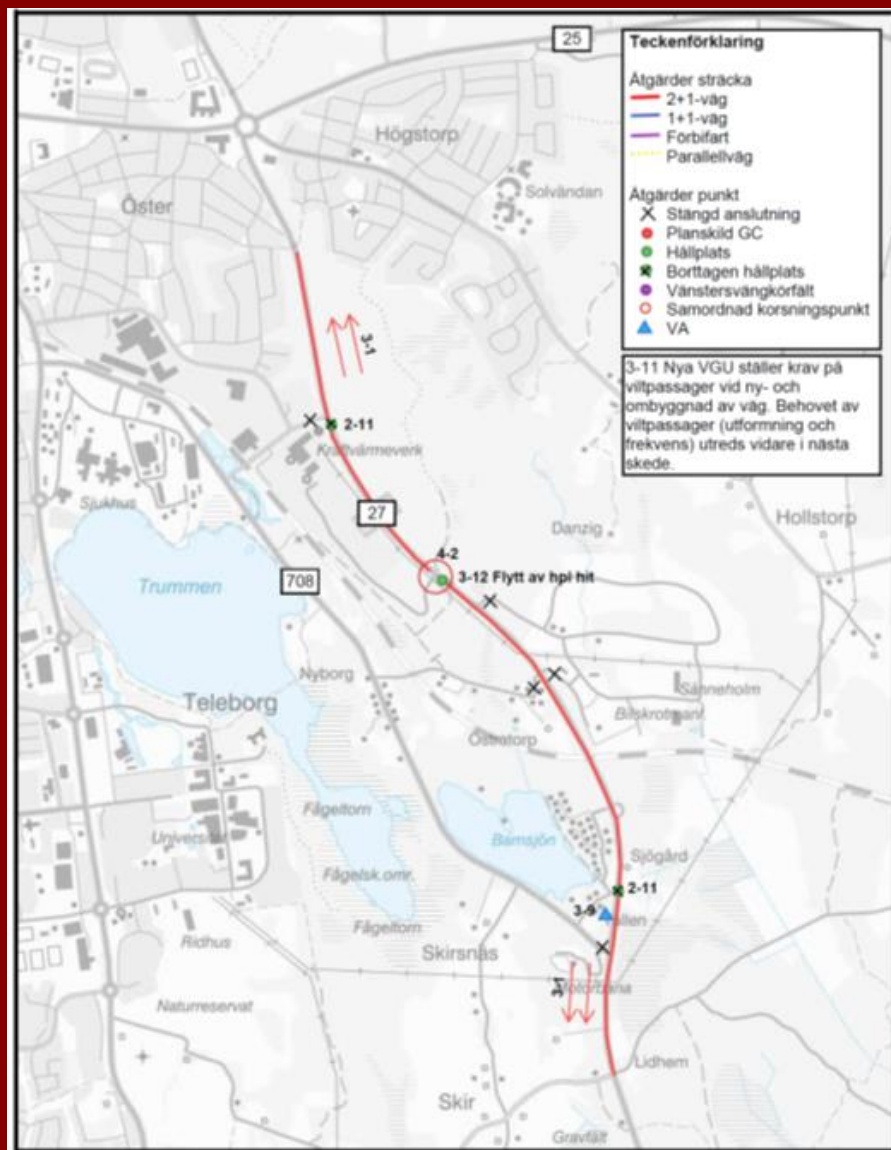


Samlad effektbedömning

Rv 27 Skir – Växjö, VSY1870c



Objektnummer: VSY1870c, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Almgren Johan, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, 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. Vägen har betydande trafiksäkerhetsbrister samt tidvis begränsad framkomlighet. De vanligaste olyckorna är av typen mötes- samt korsningsolyckor.

Beskrivning av åtgärden

Befintlig väg byggs om på en 3,9 kilometer lång sträcka till 2+1-väg med mitträcke. Vägen breddas till 13 meter och hastigheten begränsas till 100 km/h. Ett antal anslutningar stängs och en planskild korsning (trafikplats) föreslås strax söder om korsningen med Energivägen. Denna trafikplats förutsätter kommunal medfinansiering. Viltstängsel föreslås längs hela sträckan sträckan. Parallellvägar och bulleråtgärder (plank+vall) ingår med.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten för långväga trafik samt att förbättra trafiksäkerheten för motorfordon.

Investeringskostnad

Kostnaden är 148 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	318 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	2,30
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Förbättrad tillgänglighet för näringsliv i anslutning till Dusavägen och Energivägen.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider (funktionsmål) samt trafiksäkerhet (hänsynsmål) men negativ påverkan naturmiljön. I och med att trafikomfördelning samt ersättningsvägar inter är utrett i detta skede är det osäkert hur tillgängligheten påverkas.

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

Den planskild korsning (trafikplats) som föreslås strax söder om korsningen med Energivägen förutsätter kommunal medfinansiering. SEB upprättas i samband med åtgärdsplaneringen. Denna åtgärd är en del av ett stråk, VSY1870a RV 27 Säljeryd-Tegnaby och VSY1870b RV 27 Tegnaby-Skir, inkl trafikplats. SEB för dessa objekt upprättas också i samband med åtgärdsplaneringen, se Referenser.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Transporter mellan Energivägen och Dusavägen behöver inte trafikera del av väg 27 utan kan nyttja nytt lokalt vägnät. Ger en förbättring både för denna trafik samt genomgående trafik på väg 27.		Förbättring
Reskostnad personbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,41 mnkr/år	-9,9
Restid	Anslutningar stängs och ersätts med en planskild korsning. Detta kan leda till längre resvägar för viss trafik. Omfattning är inte utrett i detta skede.		Försumbart
Restid personbil	Restiden minskar i och med högre hastigheter.	-10 kftim/år	78

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Något minskad restid i och med högre hastigheter.	-0,03 mnkr/år	0,64
Reskostnad lastbil	Fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	0,23 mnkr/år	-5,5

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid lastbil	Något minskad restid i och med högre hastigheter.	-1,3 kftim/år	11

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,45 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,05 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-28 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-2,5 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,11 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.		411

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder mildrar negativa effekter.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp.	0,01 ton/år	0,0049
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp	0,22 ton/år	-0,24

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	En breddning av vägen samt viltstängsel och mitträcke hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat. Breddningen innebär också ett ytterligare intrång i befintliga livsmiljöer.		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		

Objektnummer: VSY1870c, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"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)	-1,7763568394002505E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	4,440892098500626E-16
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)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,34

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,54
---	-------

* 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	1504	11
Reinvestering per år	30	0,24
Drift och underhåll per år	3,7	0,05

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.	68 mnkr	> 0,49
Transporter mellan Energivägen och Dusavägen behöver inte trafikera del av väg 27 utan kan nyttja nytt lokalt vägnät. Anslutningar stängs och ersätts med en planskild korsning. Detta kan leda till längre resvägar för viss trafik. Omfattning är inte utrett i detta skede	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden minskar samtidigt som fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	6,1 mnkr	0,04

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	411 mnkr	2,97

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger något ökade utsläpp	-0,24 mnkr	0,00
Hälsa: Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder mildrar negativa effekter. Effekten bedöms vara försumbar.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: En breddning av vägen samt viltstängsel och mitträcke hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat. Breddningen innebär också ett ytterligare intrång i befintliga livsmiljöer.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-28 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	457 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	3,3

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	128 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	11 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	138 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	318 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	2,30
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust 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 visar på ett positivt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms medföra både förbättring och försämring, men totalt sett bedöms de ge en förbättring.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband, men med en stor osäkerhet gällande trafikomfördelning och de restidseffekter omfördelningen kan medföra.

Ej beräknade effekter:

Transporter mellan Energivägen och Dusavägen flyttas till nytt lokalt vägnät och behöver ej trafikera väg 27. Ökad barriäreffekt för djur pga breddning, viltstängsel och mitträcke. Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår men bedöms ge försumbar effekt.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga kända 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. Förbättrad tillgänglighet för näringsliv i anslutning till Dusavägen och Energivägen.

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. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel påverkas inte.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Högre vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar. Minskad restid förbättrar tillgängligheten mellan regioner. Tillgängligheten till industrierna i anslutning till väg 27 förbättras.

Funktionshindrades tillgänglighet

Funktionshindrades tillgänglighet påverkas inte.

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

Barns möjligheter att använda transportsystemet påverkas inte.

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.

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

Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår i projektet.

Landskap

Viltstängsel och mitträcke ger en ökad 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 negativ påverkan naturmiljön. I och med att trafikomfördelning samt ersättningsvägar inte är utrett i detta skede är det osäkert hur tillgängligheten påverkas.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>0,53638
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	2,96349
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00391

Objektnummer: VSY1870c, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 27 Skir – Växjö
Objekt-id	VSY1870c
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. Vägen har betydande trafiksäkerhetsbrister samt tidvis begränsad framkomlighet. De vanligaste olyckorna är av typen mötes- samt korsningsolyckor.

Det förekommer omfattande trafik av transporter med tunga fordon på väg 27 som åker mellan Energivägen och Dusavägen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	3,9 km
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 13 meter, skyltad hastighet 70 - 90 km/h
Vägtrafik	ÅDT 5 821 – 6 554, 2019, lastbilsandel 14-15%

Beskrivning av åtgärden

Befintlig väg byggs om på en 3,9 kilometer lång sträcka till 2+1-väg med mitträcke. Vägen breddas till 13 meter och hastigheten begränsas till 100 km/h. Ett antal anslutningar stängs och en planskild korsning (trafikplats) föreslås strax söder om korsningen med Energivägen. Denna trafikplats förutsätter kommunal medfinansiering. Viltstängsel föreslås längs hela sträckan sträckan. Parallellvägar och bulleråtgärder (plank+vall) ingår med.

I en framtid planeras att Östra länken, vilken är en tänkt koppling mellan väg 27 och väg 25 nordöst om Växjö, kommer att ansluta till den föreslagna trafikplatsen.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	3,9 kilometer
Vägstandard	Mötesfri landsväg (2+1), vägbredd 13 meter, hastighet 100 km/h.
Vägtrafik	ÅDT 5 821 – 6 554, 2019, lastbilsandel 14-15%

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten för långväga trafik samt att förbättra trafiksäkerheten för motorfordon.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-16	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	148	44	148	44

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	128

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Viltstängsel och mitträcke ger ökat drift och underhåll.	-11

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Den planskild korsning (trafikplats) som föreslås strax söder om korsningen med Energivägen förutsätter kommunal medfinansiering. SEB upprättas i samband med åtgärdsplaneringen. Denna åtgärd är en del av ett stråk, VSY1870a RV 27 Säljeryd-Tegnaby och VSY1870b RV 27 Tegnaby-Skir, inkl trafikplats. SEB för dessa objekt upprättas också i samband med åtgärdsplaneringen, se Referenser.

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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-18

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, 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
128 mnkr	11 mnkr	457 mnkr	318 mnkr	2,30

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	179	11	447	257	1,36
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	128	12	505	366	2,63
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	128	9,7	407	270	1,96
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	128	11	447	308	2,23
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	128	11	560	421	3,04
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	128	11	354	216	1,56
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	128	11	457	318	2,30
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	128	11	457	318	2,30
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	128	11	457	319	2,30

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: Inga kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Objektnummer: VSY1870c, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Almgren Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

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

4	Angränsande SEB VSY1870a SEBid: 5965cf1a-8ca1-442d-848f-b745ee2611c6
5	Angränsande SEB VSY1870b - SEBid: fc70f36b-1159-4eaa-99f3-414cdce251c3

SEB Id: fc8d9f97-3f13-4591-9fe0-a8000061de5a

Objektnummer: VSY1870c, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Almgren Johan, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Almgren Johan, 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