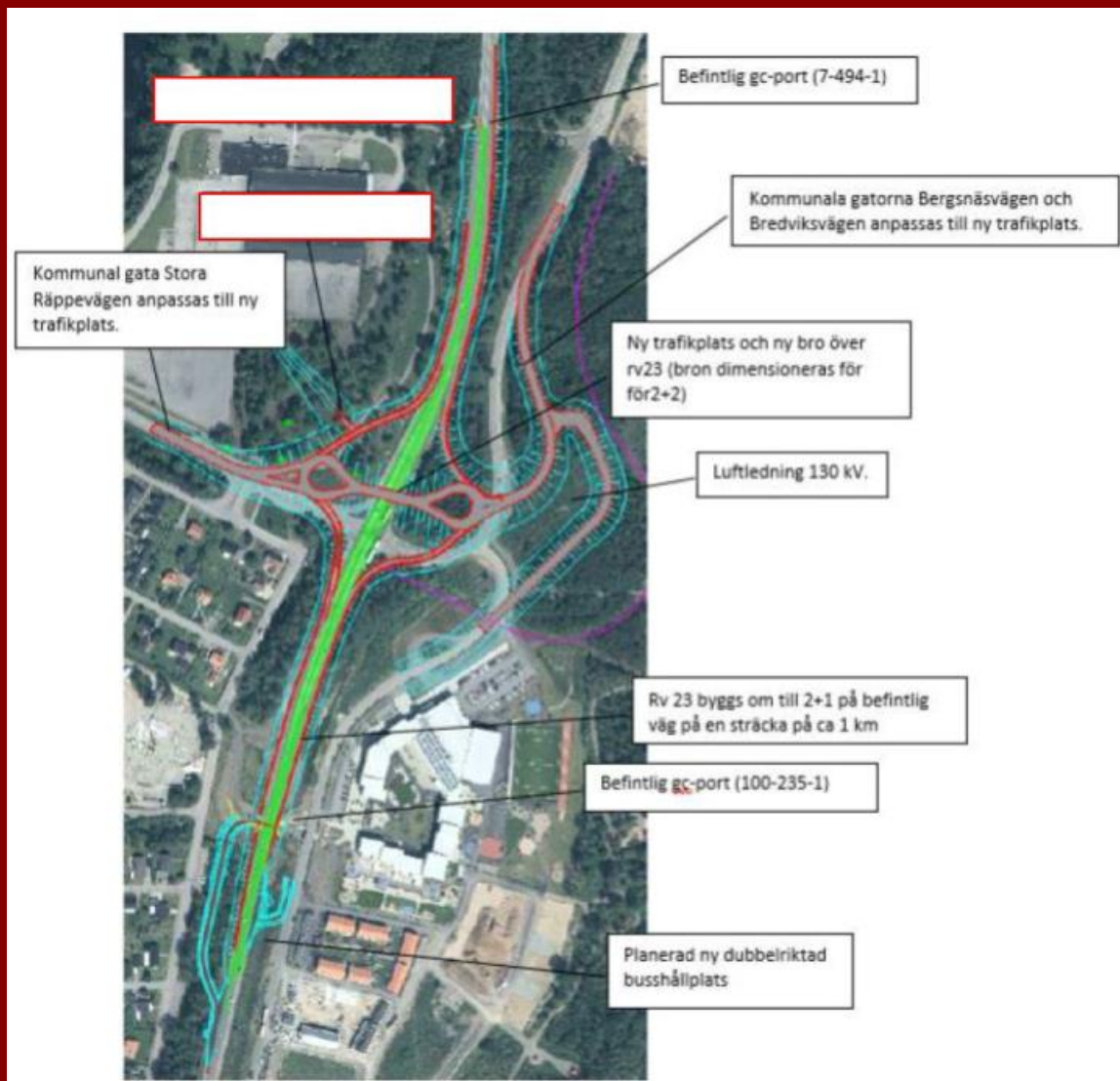


Samlad effektbedömning

Rv 23 Trafikplats Räppe, VSY2267



Objektnummer: VSY2267, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindberg Nina, IVsörv3, 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: Lindberg Nina, IVsörv3

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. 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):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

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:

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

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 Kronoberg län och berör Växjö kommun.

Nuläge och brister

Korsningspunkten väg 23 och Bergsnäsvägen/Stora Råppevägen är idag en signalreglerad korsning. Trafikverket utreder förutsättningarna för att bygga om den till planskild trafikplats med dropprefugsutformning. Framtida anläggning skulle innebära högre framkomlighet inom funktionellt prioriterat vägnät och vara trafiksäkrare.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden är en trafikplats av rutertyp med på- och avfartsramper som är parallella med väg 23 och ansluter till Stora Råppevägen/ Bergsnäsvägen i dropprefuger över väg 23. Dropparna utformas med ett körfält. Befintligt hållplatsläge för bussar tas bort i samband med byggnationen av trafikplatsen. Ersätts av en hållplats med ett läge i vardera riktning (A och B-läge) strax söder om trafikplatsen. Väg 23 förses med mitträcke på sträckan och 2+1 körfält. Vissa bulleråtgärder ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Projektets ändamål är att skapa en vägutformning som klarar förväntad framtida trafik avseende kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningen mellan väg 23 och väg 715 (Stora Råppevägen).

Investeringskostnad

Kostnaden är 168 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-41 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,28
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller vuxna bilförare, främst lokalt (Växjö kommun) och regionalt (Region Kronoberg). Ingen specifik näringsgren bedöms gynnas utan näringslivets transporter totalt.

Funktionsmål och hänsynsmål

Ökad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet, kapacitet, reskomfort och tillförlitlighet för motorfordon står i konflikt med negativa effekter för landskap, djur- och växtliv. Länsstyrelsen har yttrat sig om risk för påtaglig skada på riksintresse kulturmiljövården.

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

Denna SEB utgör en del av underlaget för åtgärdsval, syfte och målbild i och med regionens beslut att ej uppföra ett nytt sjukhus på platsen. Bakgrund: Vägplanen inleddes som en del av planerad ombyggnad av transportinfrastrukturen vid byggandet av ett nytt regionalt akutsjukhus i den angränsande fastigheten Rimfrosten 1. Samråd har hållits under förutsättning att sjukhuset byggs. TRV bedömer typfall 2 (ej betydande miljöpåverkan) men länsstyrelsen gör i dagsläget bedömningen att MKB krävs. I juni 2023 meddelade Region Kronoberg att de planerna avbryts och TRV utreder därför åtgärdsbehov och förutsättningarna för att fortsätta vägplanen.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Jämnare hastighet ger positiva effekter på reskostnaden genom minskad bränsleförbrukning och minskat fordonsslitage.	-0,16 mnkr/år	4,3
Restid	Restid för kollektivtrafikresenärer minskar vilket inte omfattas av kalkylen. Flera busslinjer passerar och påverkas av både minskad restid generellt och ny busshållplats (som ersätter flera busshållplatser).		Förbättring
Restid personbil	Höjd hastighetsbegränsning och slopad trafiksignal ger minskade restider.	-12 kftim/år	95

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Höjd hastighetsbegränsning och slopad trafiksignal ger minskade restider.	-0,03 mnkr/år	0,63
Reskostnad lastbil	Jämnare hastighet ger positiva effekter på reskostnaden genom minskad bränsleförbrukning och minskat fordonsslitage.	-0,10 mnkr/år	2,4
Restid lastbil	Höjd hastighetsbegränsning och slopad trafiksignal ger minskade restider.	-1,2 kftim/år	11

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Med minskad restid förväntas det kollektiva resandet öka något. Med ökat resande kommer även biljettintäkterna att öka.		Försumbart
Trafikeringskostnader	Med minskad restid kommer trafikeringskostnaden för kollektivtrafiken att minska något.		Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Se trafiksäkerhet totalt	-0,02 LAS/år	
Döda	Se trafiksäkerhet totalt	0 D/år	
Egendomskador	Se trafiksäkerhet totalt	-6,7 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Se trafiksäkerhet totalt	-0,10 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Se trafiksäkerhet totalt	0 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad korsningsutformning och mötesseparerad väg ger positiva trafiksäkerhetseffekter (gäller alla delaskpekter ovan).		17

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Jämnare körförlopp leder till minskade utsläpp.	0 ton/år	0,10
Buller	Den genomgående trafiken på väg 23 skärmas delvis av via av- och påfartsramperna men för fordon på dessa ramper samt på Stora Råppevägen innebär en förflyttning av bullerkällan till en högre höjd vilket kan medföra ytterligare spridning i landskapet. För vissa närboende som idag utsätts för relativt höga bullernivåer kan åtgärden innebära en förbättring genom att riktlinjerna för bullerskyddsåtgärder aktiveras. För övriga närboende förväntas en viss försämring ske med ökning av buller men under godtagbara riktvärden. Bullerutredning kommer att genomföras inom projektet för att närmare utreda faktiska förutsättningar. Totalt kommer bullersituationen att påverkas, både av förbättringar och försämrings, och den totala effekten är svår att bedöma i detta skede. Förändringarna totalt sett bedöms som försumbart i jämförelse med hela projektet.		Försumbart
Kväveoxider	Jämnare körförlopp leder till minskade utsläpp.	0 ton/år	0,16
Slitagepartiklar	Jämnare körförlopp leder till minskade utsläpp.	0,03 ton/år	6,3

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Anläggningen ligger i sin helhet inom riksintresse för kulturmiljövården med negativ påverkan på detta. Länsstyrelsen menar att genomförandet kan komma att innebära påtaglig skada på riksintresset.		Försämring
Intrång - människor	Åtgärden innebär visst intrång i befintligt gång- och cykelnät nordväst om korsningen. Detta skall ersättas med ny utformning av Växjö kommun som idag inte är känd.		Försumbart
Intrång - människor	Åtgärden innebär ökat ianspråktagande av mark samt en förändring av siktlägen vilket gör korsningen större och mer synlig än idag. Anläggningen kommer bidra till en förändring av områdets allmänna karaktär till mer urbant landskap. Dock är området redan starkt präglad av infrastruktur, trafik och bebyggelse vilket leder till att försämringens omfattning bedöms som försumbar i detta sammanhang.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Trafikplatsen med tillhörande ramper innebär en breddning av anläggningen som tillsammans med en höjd hastighet och införande av mitträcke längs med väg 23 ökar vägens barriäreffekter vilken i sin tur riskerar försämma djurs rörlighet samt växters möjlighet till spridning. Dock får vägen, främst för sitt höga trafikflöde, redan idag betraktas som en kraftig barriär för växt- och djurliv.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Utbyggnad av väganläggningen innebär ökade störningseffekter vilket riskerar att påverka den biologiska mångfalden negativt. Särskilt artgruppen fladdermöss bedöms påverkas negativt av ljus- och ljudstörningar.		Försämring

Objektnummer: VSY2267, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindberg Nina, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar 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)	1,7763568394002505E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-1,1102230246251565E-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)*	-0,29

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0,45
---	------

* 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	1544	8,0
Reinvestering per år	24	0,20
Drift och underhåll per år	3,6	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*
Högre hastighet ger minskad restid och minskad reskostnad.	99 mnkr	> 0,67
Förbättrad restid för kollektivtrafikresenärer.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet ger minskad restid och minskad reskostnad för gods och fordon.	14 mnkr	0,09

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Minskad restid leder till ökat resande och ökade biljettintäkter samt minskade trafikeringskostnader. Förändringen bedöms som liten och effekten som försumbar.	≈ 0	

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad korsningsutformning och mötesseparerad väg ger positiva trafiksäkerhetseffekter.	17 mnkr	0,11

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Jämnare körförlopp leder till minskade utsläpp.	6,6 mnkr	0,04
Hälsa: Det finns faktorer som kommer leda till såväl förbättringar som försämringar av bullersituationen.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Det finns ett riksintresse för kulturmiljövården som påverkas negativt och där åtgärden kan komma att innebära påtaglig skada enligt länsstyrelsen. Den utbyggda väganläggningen innebär ökade negativa störningseffekter för växt- och djurliv (till exempel för fladdermöss som finns i området).	<	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
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.	-30 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	106 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,7

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	146 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	2,1 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	148 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-41 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,28
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms som olönsam då NNK är under -0,1 för huvudanalysen och samtliga känslighetsanalyser. Ej beräknade effekter bedöms totalt sett som negativa och förändrar inte bedömningen av åtgärdens lönsamhet.

De stora nyttorna, restid och trafiksäkerhet, uppstår i korsningen som EVA hanterar schablonmässigt vilket bidrar till osäkerhet i resultaten. EVA bedöms dock fånga de viktigaste effekterna av åtgärden även om EVA inte är det mest lämpliga verktyget för att beräkna effekter av detaljerade korsningsåtgärder.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

De stora nyttorna, restid och trafiksäkerhet, uppstår i korsningen. EVA hanterar korsningen schablonmässigt vilket bidrar till osäkerhet i resultaten. EVA bedöms dock fånga de viktigaste effekterna av åtgärden på ett tillräckligt bra sätt.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms bidra med en försämring då åtgärden ger ett intrång i landskapet som påverkar kulturmiljön, barriäreffekter, störningar samt landskapsbild negativt. De försämringar som uppstår vägs inte upp av de (ej beräknade) förbättringarna av restid kollektivtrafikresenärer.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det finns inga beroenden.

3 Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller vuxna bilförare, främst lokalt (Växjö kommun) och regionalt (Region Kronoberg). Ingen specifik näringsgren bedöms gynnas utan näringslivets transporter totalt.

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

Med trafikplats sker en viss förbättring av framkomligheten på väg 23 och tillgängligheten på Stora Råppevägen och området Östra Råppe. Förbättringen är störst för biltrafik men även en viss förbättring för regional kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Trafiken längs väg 23 får ett jämt flöde som tillåter höga hastighet. Trafiken till/från Bergsnäsvägen och Stora Råppevägen får ett jämnare flöde utan stopp för trafiksignal. Med en trafikplats som i plan skiljer väg 23 med de korsande vägarna säkerställs framkomlighet och tillförlitligheten ökar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bidrar inte till funktionshindrades tillgänglighet till transportsystemet.

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

Åtgärden innebär visst intrång i befintligt gång- och cykelnät nordväst om korsningen. Detta skall ersättas med ny utformning av Växjö kommun som idag inte är känd.

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.

Genom ökad separering av trafik längs väg 23 och en säkrare korsning ökar trafiksäkerheten.

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

Åtgärden innebär en liten minskning av trafikarbete och koldioxidutsläpp vilket är en förbättring jämfört med det transportpolitiska hänsynsmålet.

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

Åtgärden innebär ett jämnare körmonster med färre inbromsningar och kraftiga accelerationer.

Buller och vibrationer

Åtgärden leder till såväl förbättringar som försämringar av bullersituationen. Vidare utredning och bullerberäkning krävs för att nå klarhet. Situationen för vibrationer bedöms oförändrad.

Landskap

Landskapsbilden utgör del av riksintresse kulturmiljövården. Länsstyrelsen menar att genomförandet kan komma att innebära påtaglig skada på riksintresset. Bidrar även till att förändra landskapskaraktären på platsen från landsbygd till mer urban eller semi-urban.

Vatten

Med tillräcklig kapacitet i systemet för fördröjning av vägdagvatten bedöms åtgärden ha en försumbar påverkan på vatten.

Material och kemiska produkter

Bedöms inte påverkas/relevant underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Inga väsentliga föroreningar är i nuläget kända i området. Mindre mängd massor med vissa förhöjda föroreningar kan komma att avlägsnas och omhändertas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Ökad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet, kapacitet, reskomfort och tillförlitlighet för motorfordon står i konflikt med negativa effekter för landskap, djur- och växtliv. Länsstyrelsen har yttrat sig om risk för påtaglig skada på riksintresse kulturmiljövården.

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)	0,76246
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,15756
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00304

Objektnummer: VSY2267, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindberg Nina, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 23 Trafikplats Räppe
Objekt-id	VSY2267
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



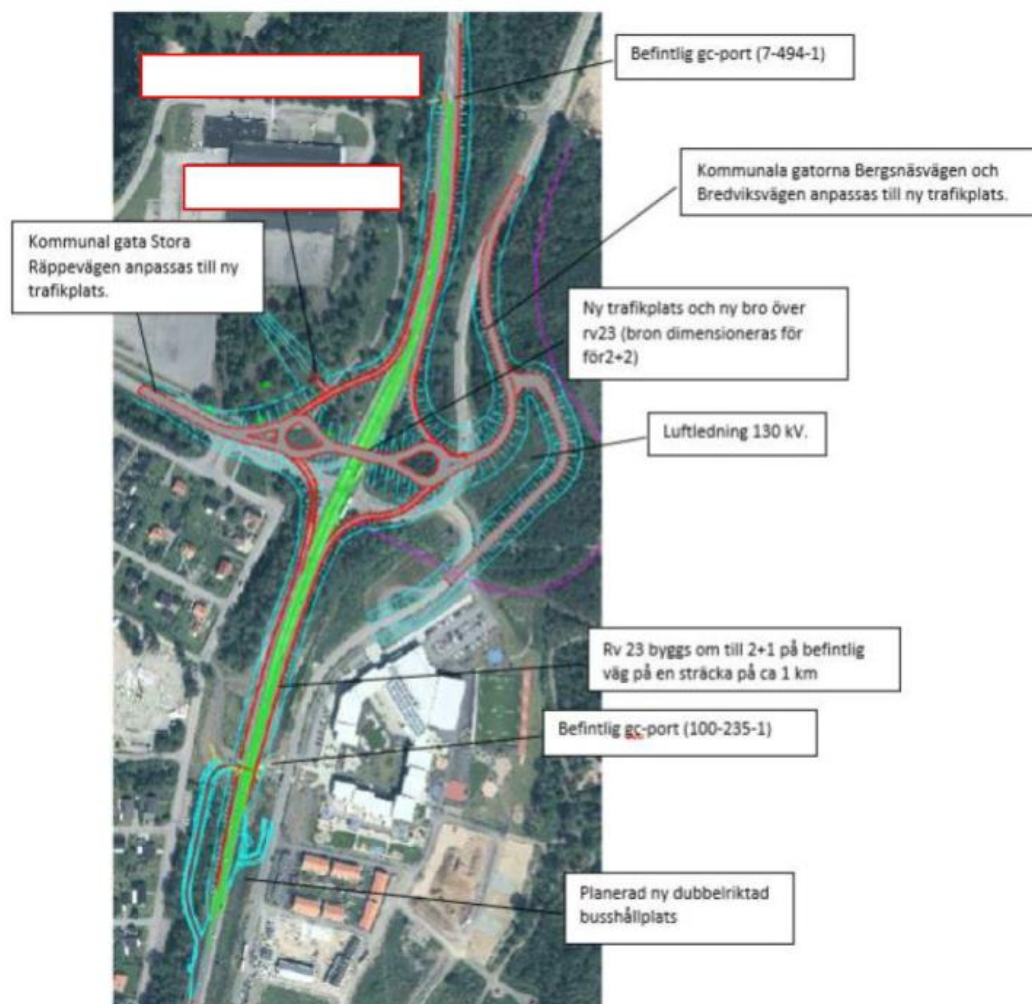
Vy över korsningen från nordväst.

Korsningspunkten väg 23 och Bergsnäsvägen/Stora Råppevägen är idag en signalreglerad korsning. Trafikverket utreder förutsättningarna för att bygga om den till planskild trafikplats med dropprefugsutformning. Framtida anläggning skulle innebära högre framkomlighet inom funktionellt prioriterat vägnät och vara trafiksäkrare.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Ingen ny gångväg byggs inom projektet. Både söder och norr om föreslagen trafikplats finns befintliga planskilda passager som kvarstår men kan behöva justeras. Plankorsningen har tidigare haft ett övergångsställe och gångväg med kantsten fram till denna rivs.
Gångvägsstandard	Varierande standard, separerad med kantstöd längs med större delen av Bergsnäsvägen, helt friliggande gång- och cykelväg väster om väg 23, separerad gång- och cykelväg med gräsbeklädd skiljeremsa längs Bergkvara Bredvik (mot skolan). Gång- och cykelpassage i plan med mittrefug, utan signalreglering och målning finns i korsningen. Planskilda gång- och cykelpassager finns strax norr och söder om korsningen.
Gångtrafik	Sydväst om korsningen ligger Per Lagerkvistskolan med 700 elever i årskurs F-9. Söder om skolan har väsentlig nybyggnation av bostäder skett sedan 2014. Sydväst om trafikplatsen finns ett befintligt bostadsområde. Inom området förekommer gångtransport till friluftsliv inom riksintresse kulturmiljövården, bollplaner och badplats nordöst om plankorsningen.
Cykelvägslängd	Cirka 0,2 km befintlig cykelväg rivs och ersätts med ny nord väst om plankorsningen. Befintliga GC portar kan behöva justeras.
Cykelvägsstandard	Cykelväg finns längs Bergsnäsvägen/-Bredviksvägen samt parallellt om väg 23 i nordväst. Planskilda GC passager finns norr och söder om befintlig korsning.
Cykeltrafik	Cykeltrafiken har främst målpunkter i bostadsområde, skola, riksintresse kulturmiljövård samt friluftslivsanläggning med bad och bollplaner i nordöst.
Väglängd	Cirka 0,8 km på väg 23.
Vägstandard	2+2 genom korsningen + ett vänstersvängsfält i vardera riktning. 20 meter bred inklusive vänstersvängsfält. Hastigheten varierar från att vara 80 km/h söder om korsningen till 50 km/h genom korsningspunkten och 90 km/h norr om.
Vägtrafik	ÅDT: 7772 fordon (2022) varav 8,2 % tunga fordon.
Annan anläggning (dimension)	Busstrafik.
Annan anläggning (standard)	2 hållplatser med två lägen på vardera hållplats (totalt 4 lägen) finns längs med väg 23 och Bergsnäsvägen idag.
Annan anläggning (trafik)	Linjerna 4, 9, 114, 123 och 144 trafikerar sträckan.

Beskrivning av åtgärden



Principutformning för tpl Råppe med ingående åtgärder.

Utformningen är ungefärlig framförallt avseende på- och avfartsrampernas utformning.

Åtgärden är en trafikplats av rutertyp med på- och avfartsramper som är parallella med väg 23 och ansluter till Stora Råppevägen/ Bergsnäsvägen i dropprefuger över väg 23. Dropparna utformas med ett körfält. Befintligt hållplatsläge för bussar tas bort i samband med byggnationen av trafikplatsen. Ersätts av en hållplats med ett läge i vardera riktning (A och B-läge) strax söder om trafikplatsen. Väg 23 förses med mitträcke på sträckan och 2+1 körfält. Vissa bulleråtgärder ingår.

Väg 23 framtidssäkras genom att förberedas för 2+2 och 100 km/h. Justering av körfält och hastighetsbegränsning sker inom ramen för eventuellt framtida projekt på längre sträcka av väg 23. Både den södra och norra planskilda gång- och cykelpassagen behöver förlängas till följd av att påfartsramperna i trafikplatsen sträcker sig förbi passagernas placeringar. Trafikplatsens avfarter avslutas dock innan passagerna och påverkar inte dess konstruktion. I de samhällsekonomiska kalkylerna antas inga förändringar på gång- och cykelnätet förutom de extra kostnader för eventuell förlängning av gång- och cykelpassagerna enligt ovan.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	0,25 km GC väg nyanläggs. efter rivning av befintlig.
Gångvägsstandard	Separerad GC väg. Två nya GC portar i norr och söder som ersätter befintliga.
Gångtrafik	Information saknas.
Cykelvägslängd	0,25 km GC väg nyanläggs. Efter rivning av befintlig.
Cykelvägsstandard	Separerad GC väg. En ny GC port i norr ersätter befintlig.
Cykeltrafik	Information saknas.
Väglängd	Cirka 0,8 km för väg 23
Vägstandard	Väg 23 anläggs som 2+1 med mittseparering och 80 km/h. Framtidssäkras för 100 km/h och 2+2 men den åtgärden bör harmoniseras på en längre sträcka.
Vägtrafik	ÅDT: 7772 fordon (2022) varav 8,2 % tunga fordon. Prognos 2040: 10 500 fordon varav 16,7 % tungtrafik.
Annan anläggning (dimension)	Busshållplats.
Annan anläggning (standard)	4 hållplatslägen tas bort ersätts av en hållplats med ett läge i vardera riktning (2 lägen).
Annan anläggning (trafik)	Linjerna 4, 9, 114, 123 och 144 kommer fortsatt trafikera sträckan. Skolan är viktig målpunkt.

Syfte och viktigaste effekt

Projektets ändamål är att skapa en vägutformning som klarar förväntad framtida trafik avseende kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningen mellan väg 23 och väg 715 (Stora Råppevägen).

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-02	2024-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	176	53	168	50

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	146

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer och komplexare väganläggning ger ökade drift- och underhållskostnader.	-2,1

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna SEB utgör en del av underlaget för åtgärdsval, syfte och målbild i och med regionens beslut att ej uppföra ett nytt sjukhus på platsen. Bakgrund: Vägplanen inleddes som en del av planerad ombyggnad av transportinfrastrukturen vid byggandet av ett nytt regionalt akutsjukhus i den angränsande fastigheten Rimfrosten 1. Samråd har hållits under förutsättning att sjukhuset byggs. TRV bedömer typfall 2 (ej betydande miljöpåverkan) men länsstyrelsen gör i dagsläget bedömningen att MKB krävs. I juni 2023 meddelade Region Kronoberg att de planerna avbryts och TRV utreder därför åtgärdsbehov och förutsättningarna för att fortsätta vägplanen.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-02
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	2024-10-22

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
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
146 mnkr	2,1 mnkr	106 mnkr	-41 mnkr	-0,28

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	204	2,1	95	-111	-0,54
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	146	2,2	123	-25	-0,17
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	146	2,0	91	-57	-0,38
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	146	2,1	94	-54	-0,36
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	146	2,1	110	-37	-0,25
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	146	2,1	102	-46	-0,31
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	146	2,1	106	-41	-0,28
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	146	2,1	110	-38	-0,26
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	146	2,1	103	-45	-0,30

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: Det finns inga beroenden.

Objektnummer: VSY2267, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindberg Nina, IVsörv3, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
2	AKK
2b	Indexomräkning
3a	ArbetsPM
3b	Resultatfil SEA/EVA
3c	json
4	Klimatkalkyl

SEB Id: 8bde3911-b5cb-4a18-ab67-6c725f6914c9

Objektnummer: VSY2267, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindberg Nina, IVsörv3, 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: Lindberg Nina, IVsörv3
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader