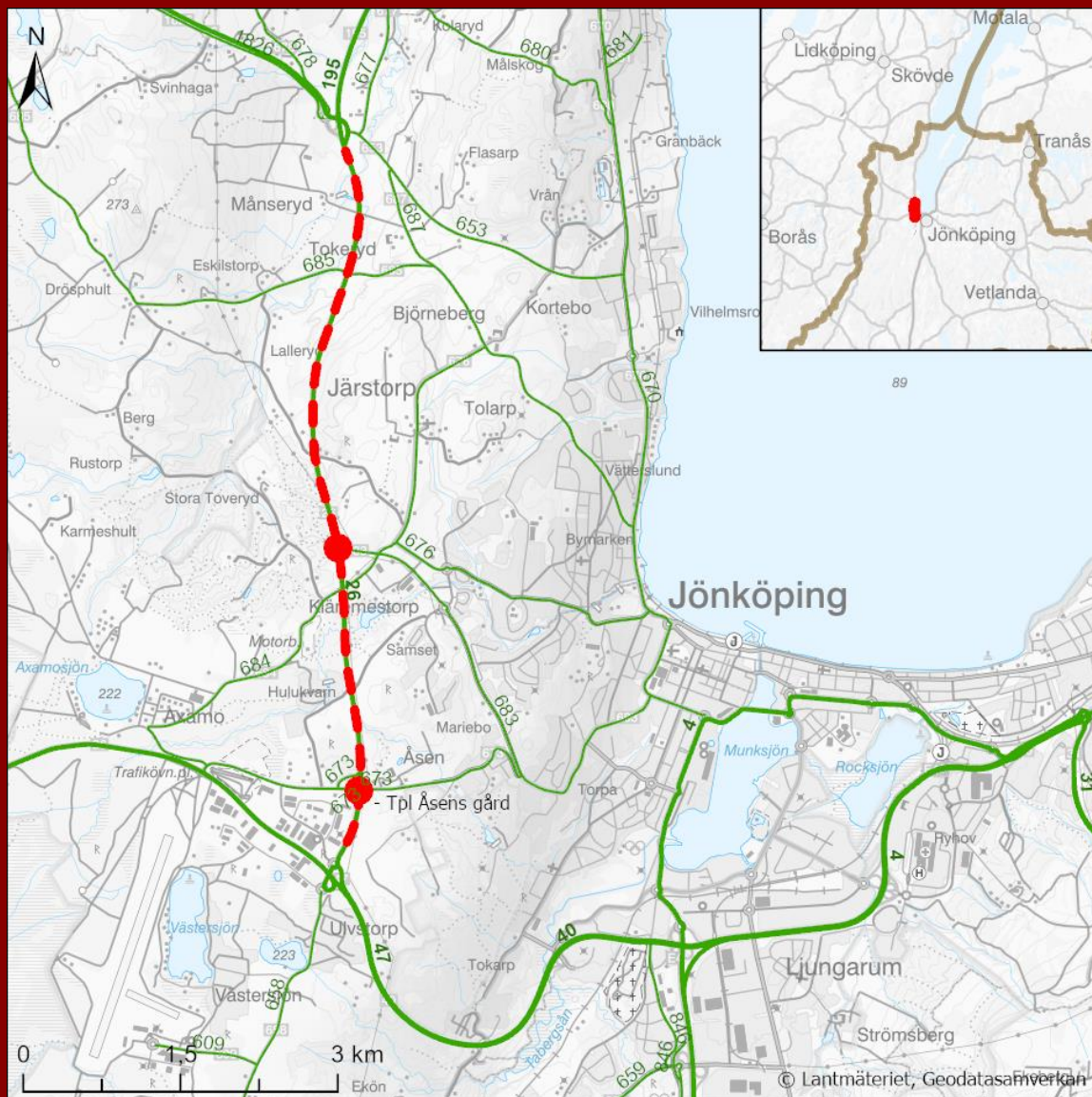


Samlad effektbedömning

Rv 26 Hedenstorp - Månseryd, VSY1807



Objektnummer: VSY1807, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wolff Caisa, IVsyrv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wolff Caisa, IVsyrv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

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

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

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 Jönköping län och berör Jönköping kommun.

Nuläge och brister

Väg 26 mellan Hedenstorp och Månseryd är en regionalt viktig väg och prioriterad i nationell plan för transportinfrastruktur. Vägen börjar nå kapacitetsgränsen sett till trafikmängd. Jönköpings kommun har utbyggnadsplaner för verksamhetsområdet vid Hedenstorp. Grannkommunerna Habo och Mullsjö växer vilket kommer öka trafikbelastningen. Detaljplan för delar av utbyggnaden saknas, vilket medför osäker trafikutveckling, därför görs en känslighetsanalys med trafiken utifrån exploateringsplanerna.

Beskrivning av åtgärden

Planerade åtgärder berör ett cirka sju kilometer långt avsnitt av väg 26. Åtgärden innebär flera byggnationer, såsom breddning av landsväg från ett eller två körfält till två körfält i vardera riktning längs hela sträckan. Sträckan kommer anpassas för att klara trafiklaster enligt BK4. Totalt kommer 6 nya broar att byggas längs vägen och en bro kommer att byggas om. Därtill kommer åtgärder som bevarar den artrika floran samt faunastängsel, viltuthopp och passager för däggdjur.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanter och förbättra nationell och regional tillgänglighet på aktuell sträcka och i korsningspunkterna. Åtgärden syftar även till att minska störningsrisken till följd av olyckor och underhållsarbeten.

Investeringskostnad

Kostnaden är 437 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-113 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,27
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd

Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst regional bilpendling, men ger även nytta för det nationella perspektivet till följd av att väg 26 är del av det nationella stamvägnätet. Åtgärden innebär en ökad framkomlighet och gynnar i första hand Jönköpings län. Västra Götaland är det närmaste grannlandet och bedöms ta del av nyttan. Åtgärden innebär förbättrad framkomlighet inom Jönköpings kommun samt förbättrad mellankommunal pendling.

Funktionsmål och hänsynsmål

Ökad kapacitet och förbättrade korsningspunkter minskar restiden och förbättrar trafiksäkerheten.

Breddning och ny trafikplats medför dock negativ påverkan på miljö och landskap.

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

Plan- och miljöbeskrivning har tagits fram. Objektet är namngivet i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Bland annat bränsleförbrukningen ökar på grund av högre medelhastighet.	0,32 mnkr/år	-8,2
Restid personbil	Restiden har minskat på grund av högre medelhastighet.	-42 kftim/år	328

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre medelhastighet ger minskade godstidskostnader.	-0,05 mnkr/år	1,1
Reskostnad lastbil	Bland annat bränsleförbrukningen ökar på grund av högre medelhastighet.	0,34 mnkr/år	-9,3
Restid lastbil	Restiden har minskat på grund av högre medelhastighet.	-2,3 kftim/år	20
Transportkostnad	Förutsättningarna för att köra gods ökar i och med att vägen byggs för 74 ton.		Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Viltstängsel och trafikplatser minskar risken för olyckor.	-0,07 LAS/år	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Döda	Viltstängsel och trafikplatser minskar risken för olyckor.	0 D/år	
Egendomskador	Viltstängsel och trafikplatser minskar risken för olyckor.	-19 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Viltstängsel och trafikplatser minskar risken för olyckor.	-0,57 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Viltstängsel och trafikplatser minskar risken för olyckor.	-0,02 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Viltstängsel och trafikplatser minskar risken för olyckor.		64

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Marginella förändringar av utsläppen.	0 ton/år	0
Buller	Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder genomförs för fastigheter där riktvärden överskrids.		Försumbart
Kväveoxider	Marginella förändringar av utsläppen.	-0,01 ton/år	0,0014
Slitagepartiklar	Marginella förändringar av utsläppen.	0 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Forn- och kulturlämningar i området påverkas av breddning av vägen.		Försämring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Åtgärden tar ny mark i anspråk vilket påverkar skalan och den visuella karaktären, samtidigt är området redan präglad av vägen.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Barriäreffekten ökar genom viltstängsel och bredare väg men mildras något genom att passager byggs.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	7,105427357601002E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,15

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,36
---	-------

* 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	12363	71
Reinvestering per år	142	1,4
Drift och underhåll per år	0,23	0,0042

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 medelhastighet minskar restiden men ökar bränsleförbrukning.	320 mnkr	0,75

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre medelhastighet minskar restiden men ökar bränsleförbrukning.	11 mnkr	0,03
Förutsättningarna för att köra gods ökar i och med att vägen byggs för 74 ton.	≈ 0	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Viltstängsel och trafikplatser minskar risken för olyckor.	64 mnkr	0,15

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Marginella förändringar av utsläppen.	0,0014 mnkr	0,00
Hälsa: Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder genomförs för fastigheter där riktvärden överskrids.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Ökad barriäreffekt för djurlivet till följd av viltstängsel samt breddning av väg 26, barriäreffekten mildras dock av faunapassager. Fornlämningar kan påverkas vid breddning.	<	
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.	-85 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	311 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,7

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	374 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	50 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	424 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-113 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,27
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms som svårbedömd då NNK i huvudanalys och samtliga obligatoriska känslighetsanalyser är negativa, men den åtgärdsspecifika känslighetsanalysen som gjorts med högre trafikutveckling visar på god lönsamhet med NNK 2,5. Åtgärdens resultat är osäkert och påverkas av trafikutvecklingen på grund av exploatering. Ej beräknade effekter bedöms inte påverka lönsamheten.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Det finns viss osäkerhet kring de effektsamband som används för vägtypen i kalkylen och också betydande osäkerhet kring trafikutvecklingen avseende exploatering, vilken tas upp i en känslighetsanalys istället för huvudanalys men överlag är kvaliteten god. Nyttorna är troligtvis underskattade.

Ej beräknade effekter:

Ökad barriäreffekt för djurlivet till följd av viltstängsel samt breddning av väg 26, barriäreffekten mildras dock av faunapassager. Fornlämningar kan påverkas vid breddning.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Trafikplats Hedenstorp söder om denna åtgärd har kapacitetsbrister. Planer finns på ombyggnad av denna och om/när den byggs om kan det påverka ruttval och eventuellt trafikutveckling. Det kan i viss mån påverka lönsamheten av denna åtgärd.

3 Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst regional bilpendling, men ger även nytta för det nationella perspektivet till följd av att väg 26 är del av det nationella stamvägnätet. Åtgärden innebär en ökad framkomlighet och gynnar i första hand Jönköpings län. Västra Götaland är det närmaste grannlandet och bedöms ta del av nyttan. Åtgärden innebär förbättrad framkomlighet inom Jönköpings kommun samt förbättrad mellankommunal pendling.

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

Åtgärden bedöms ge positiva effekter till följd av ökad framkomlighet och kapacitet, vilket ger minskad restid och restidsosäkerheter. Det ger även en minskad störningsrisk vid olyckor och underhållsarbeten i och med 2+2 körfält. Åtgärden förbättrar inte förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bedöms ge positiva effekter till följd av ökad framkomlighet och kapacitet, vilket ger minskad restid och restidsosäkerheter för godstransporter. Åtgärder leder även till minskad störningsrisk vid olyckor och underhållsarbeten i och med 2+2 körfält. Åtgärden skapar bättre tillgänglighet för människor och gods att ta sig längs väg 26.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga kollektivtrafikåtgärder föreslås.

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

Åtgärden innefattar inga förbättringar för barn och unga att på egen hand använda transportsystemet.

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.

Åtgärden leder till förbättrad trafiksäkerhet och därmed färre döda och allvarligt skadade.

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

Ökad vägyta medför högre energianvändning i byggskedet samt vid drift och underhåll. Trafikverket arbetar dock systematisk med att minska klimatpåverkan och energianvändning från byggnation, drift och underhåll. Projektet är av Trafikverket utpekade som ett pilotprojekt avseende klimatpåverkan vilket innebär striktare mål för klimatutsläpp i detta projekt, 50 % reduktion av växthusgaser sett till hela projektet. Ombyggnad till väg med 2+2 körfält kan leda till jämnare körsätt längs sträckan som i sin tur minskar utsläppen och minskad drivmedelsförbrukning per fordonskilometer enligt den samhällsekonomiska analysen.

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 bedöms innebära en marginell minskning av de totala emissionerna av NOx.

Buller och vibrationer

Fastighetsnära bulleråtgärder genomförs vid fastigheter som överskrider riktvärden.

Landskap

Åtgärden bedöms bidra negativt genom ökat intrång i landskapet till följd av att vägen breddas, ombyggnad av befintliga broar samt nya trafikplatser. Därtill tillkommer ett faunastängsel och omgrävning av vattendrag, vilket påverkar landskapet ytterligare.

Vatten

Inga utpekade vattenskyddsområden påverkas av åtgärden. Omgrävning av dels Lillån, dels Tokerydsbäcken bedöms ge en förhållandevis liten påverkan, medan kulverteringen bedöms ge något allvarligare konsekvenser. Den sammanvägda konsekvensen för Lillån är måttligt negativ då längre åsträckor kulverteras, men med rätt utformning och de föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärderna kan konsekvensen mildras. Schaktning vid Åsens trafikplats bedöms inte påverka grundvattenflödet eller innebära bortledning av grundvatten. Vid Klämmestorp kommer grundvattenförhållanden att

ändras när en ny trafikplats anläggs. Det ytliga grundvattenmagasinet i torven bedöms dräneras helt. Det bedöms dock inte finnas några enskilda intressen såsom brunnar och byggnader i närheten eller allmänna intressen som är beroende av detta grundvatten.

Material och kemiska produkter

Det går ej att bedöma i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Massorna utmed sträckan har generellt en låg föroreningsgrad och bedöms kunna återanvändas inom projektet.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Ökad kapacitet och förbättrade korsningspunkter minskar restiden och förbättrar trafiksäkerheten. Breddning och ny trafikplats medför dock negativ påverkan på miljö och landskap.

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)	0,78
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,15
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00085

Objektnummer: VSY1807, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wolff Caisa, IVsyrv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd
Objekt-id	VSY1807
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Jönköping
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Väg 26 mellan Hedenstorp och Månseryd är en regionalt viktig väg och prioriterad i nationell plan för transportinfrastruktur. Vägen börjar nå kapacitetsgränsen sett till trafikmängd. Jönköpings kommun har utbyggnadsplaner för verksamhetsområdet vid Hedenstorp. Grannkommunerna Habo och Mullsjö växer vilket kommer öka trafikbelastningen. Detaljplan för delar av utbyggnaden saknas, vilket medför osäker trafikutveckling, därför görs en känslighetsanalys med trafiken utifrån exploateringsplanerna.

Trafikplats Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Väg 683 ansluter till väg 26 i en trevägskorsning i plan och har hög trafikbelastning. Förbi korsningen är hastigheten trafikstyrd och variabel, 60-100 km/h. Där väg 684 passerar under väg 26 är det begränsad fri höjd. Sträckan saknar viltstängsel idag.



Översiktsbild över väg 26/47 nuläge.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Cirka 7 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1 kf, 9-13 m, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 15 000 fordon per dygn (2019), varav 15 % är tung trafik

Beskrivning av åtgärden

Planerade åtgärder berör ett cirka sju kilometer långt avsnitt av väg 26. Åtgärden innebär flera byggnationer, såsom breddning av landsväg från ett eller två körfält till två körfält i vardera riktning längs hela sträckan. Sträckan kommer anpassas för att klara trafiklaster enligt BK4. Totalt kommer 6 nya broar att byggas längs vägen och en bro kommer att byggas om. Därtill kommer åtgärder som bevarar den artrika floran samt faunastängsel, viltuthopp och passager för däggdjur.

Mer specifikt vilka åtgärder som kommer utföras: * Vägen planeras att breddas från en mötesfri landsväg med växelvis ett eller två körfält i vardera riktningen (2+1 väg) till att ha två körfält i vardera riktningen (2+2 väg) längs hela sträckan. * Aktuell sträcka anpassas för att klara trafiklaster enligt BK4. * Trafikplats Åsens gård, där Åsensvägen idag passerar under väg 26, ska kompletteras med accelerations- och retardationsfält längs väg 26. En ny bro kommer byggas öster om trafikplatsen, cirka 6 meter från befintlig bro. * Två nya broar, parallellt med varandra och en för respektive riktning, anläggs vid Dunkehallaån. Under broarna ryms ett motionsspår, Hallbyleden, och ridspåret som idag passerar väg 26 i området. Den föreslagna utformningen innebär att passagemöjligheter för det rörliga friluftslivet inklusive ridande och medelstora däggdjur. * En ny trafikplats med tillhörande bro anläggs i området vid Klämmestorp för att ansluta väg 683/Klockarpvägen till väg 26. * Ny bro förläggs på västra sidan av väg 26, över allmän väg 685. * Faunastängsel kommer att sättas upp längs sträckan. Stängslet kommer att börja strax norr om trafikplats Åsens gård och avslutas norr om trafikplats Månseryd. Stängslet knyts ihop med befintligt stängsel längs väg 26 vid trafikplats Månseryd för att minska risken att viltet leds in på fel sida av stängslet i trafikplatsen. * För att bevara den artrika floran kommer vegetationsskikt/toppjorden återföras på de nya vägslänterna. * Fastighetsnära bulleråtgärder genomförs.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Cirka 7 km
Vägstandard	Flerfältsväg 2+2 kf, 16 m, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 15 000 fordon per dygn (2019), varav 15 % är tung trafik

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanter och förbättra nationell och regional tillgänglighet på aktuell sträcka och i korsningspunkterna. Åtgärden syftar även till att minska störningsrisken till följd av olyckor och underhållsarbeten.

Mer specifikt har projektet som mål att minska barriäreffekten för djur och natur längs sträckan. Förbättra möjligheter att ta sig till natur- och rekreationsområdet väster om väg 26 på ett säkert sätt.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-26	2021-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	360	57	437	69

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	374

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Kostnaden för drift- och underhåll ökar när vägen breddas.	-50

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Plan- och miljöbeskrivning har tagits fram. Objektet är namngivet i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033.

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
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-12-02

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,5
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
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
374 mnkr	50 mnkr	311 mnkr	-113 mnkr	-0,27

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	486	50	288	-248	-0,46
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	374	55	378	-51	-0,12
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	374	45	259	-160	-0,38
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	374	50	267	-157	-0,37
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	374	50	326	-98	-0,23
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	374	50	295	-129	-0,31
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	374	50	310	-114	-0,27
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	374	50	311	-113	-0,27
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	374	50	311	-113	-0,27

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: Trafikplats Hedenstorp söder om denna åtgärd har kapacitetsbrister. Planer finns på ombyggnad av denna och om/när den byggs om kan det påverka ruttval och eventuellt trafikutveckling. Det kan i viss mån påverka lönsamheten av denna åtgärd.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
Högre trafikutveckling (alternativ trafikprognos som tar hänsyn till de stora exploateringsplaner som finns i närområdet)	308	1100	2,5

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla huvudanalys
1b	EVA-fil huvudanalys
2a	Kostnadskalkyl
2b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM
4b	TS-justering av korsning
5	Samrådshandling
6a	EVA-resultat känslighetsanalys
6b	EVA-fil känslighetsanalys
7	PM trafikprognos
8	SEB från 2021, SystemID: 17c7372a-4e32-45d5-81ec-2326f0a43fe3

SEB Id för denna SEB: 0b7303fe-13d2-4f97-95f2-376c74a205b5

Objektnummer: VSY1807, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wolff Caisa, IVsyrv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wolff Caisa, IVsyrv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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