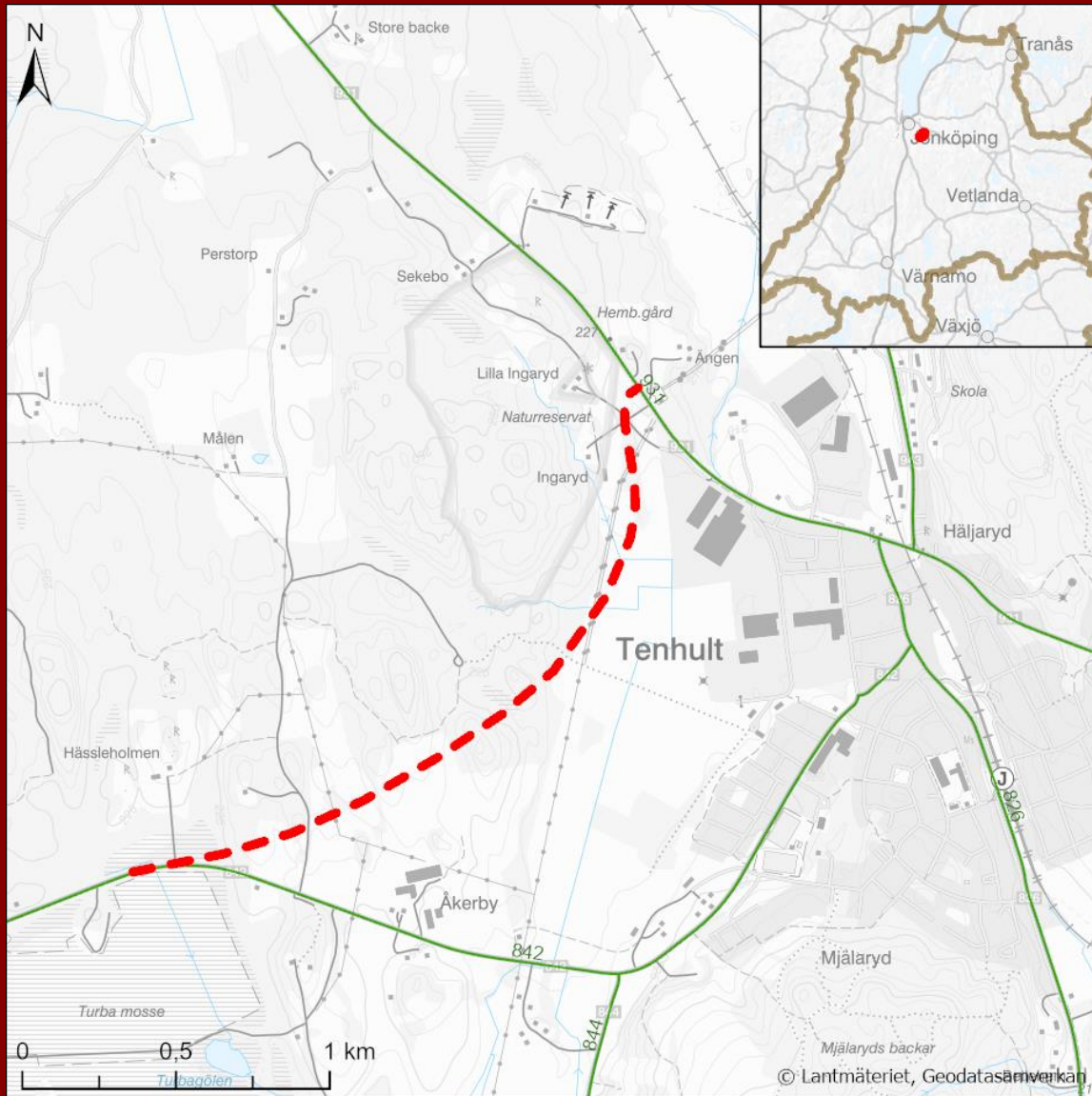


Samlad effektbedömning

Lv 842 Förbi Tenhult, VSY1860



Objektnummer: VSY1860, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Helmersson Emma, PRp1b, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-15



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Helmersson Emma, PRp1b

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. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk 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 Jönköping län och berör Jönköping kommun.

Nuläge och brister

Lv 842, Åkerbyvägen/Mjälarydsvägen, är en viktig väg som kopplar ihop E4 i väster och rv 31/40/47 i öster. Vid E4 finns även stora logistik- och verksamhetsområden i Torsvik och Stigamo, vars transporter behöver nå dessa vägar. Boende utmed vägen upplever sig vara störda av omfattande trafikbuller, medan sänkt hastighet, avsmalningar och ett stort antal utfarter försämrar framkomligheten för genomfartstrafiken.

Beskrivning av åtgärden

Lv 842 får ny sträckning väster om Tenhult. Hastighetsgräns på den nya vägen är 80 km/h. Vägstandarden är vanlig tvåfältsväg.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ändamålet med projektet är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt att förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö i Tenhult.

Investeringskostnad

Kostnaden är 118 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	6,5 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,06
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Den regionala vägtrafiken gynnas av åtgärden. Även de boende i Tenhult gynnas av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar till positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafik medan det uppstår en del negativa effekter för naturmiljön. Trafiksäkerheten och boendemiljön i Tenhult förbättras. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Arbete med vägplan pågår och samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan genomförs i maj 2024. Åtgärden är namngiven i gällande Regional transportplan för Jönköping län 2022-2033. Inom utredningsområdet för väg 842 planeras det även för ett nytt, elektrifierat järnvägsspår mellan Byarum och Tenhult.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Med minskad biltrafik genom Tenhult ökar reskomforten och tryggheten för gång och cykel.		Förbättring
Reskostnad personbil	Minskat trafikarbete ger minskad bränsleförbrukning trots högre hastighet.	-0,49 mnkr/år	12
Restid personbil	Högre hastigheter och mindre trafikarbete leder till lägre restid	-12 kftim/år	91

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter och mindre trafikarbete leder till lägre godstidskostnad.	-0,06 mnkr/år	1,3
Reskostnad lastbil	Minskat trafikarbete ger minskad bränsleförbrukning trots högre hastighet.	-0,73 mnkr/år	16
Restid lastbil	Högre hastigheter och mindre trafikarbete leder till lägre restid.	-2,8 kftim/år	23

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Se Trafiksäkerhet totalt	0,03 LAS/år	
Döda	Se Trafiksäkerhet totalt	0,01 D/år	
Egendomskador	Se Trafiksäkerhet totalt	2,3 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Se Trafiksäkerhet totalt	0,16 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Se Trafiksäkerhet totalt	0,01 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Ökat antal korsningar ger fler olyckor		-30

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Minskat trafikarbete ger minskad bränsleförbrukning trots högre hastighet.	0 ton/år	0,16
Buller	Omförflyttning av trafik från tätorten till landsbygden minskar antalet människor som påverkas av buller.	-41 Antal utsatta ≥55 dBA	11
Kväveoxider	Minskat trafikarbete ger minskad bränsleförbrukning trots högre hastighet.	-0,04 ton/år	0,25
Slitagepartiklar	Minskat trafikarbete ger minskat slitage trots högre hastighet.	-0,02 ton/år	4,0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Landskapsbild och visuell karaktär påverkas negativt av den nya sträckningen då det finns boende och friluftsliv med besökare i området.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Ny barriär kan störa djurens naturliga förflyttningar och de ekosystemtjänster de bidrar med.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en ökad/minskad användning av motorbränsle, vilket ökar/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)	-0,38
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,08
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-equivalerter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	-0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-1,12

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	2,07
---	------

* 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 CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	2153	7,0
Reinvestering per år	0,54	0,0044
Drift och underhåll per år	0,02	0,0005

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.

Objektnummer: VSY1860, Ärendenummer: 2024/35446

Kontaktperson: Helmersson Emma, PRp1b, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-15

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet och kortare körsträckor ger positiv effekt för personresor.	103 mnkr	> 1,02
Ökad trygghet och reskomfort för gång och cykel	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet och kortare körsträckor ger positiv effekt för godstransporter.	40 mnkr	0,40

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Negativa trafiksäkerhetseffekter på grund av ökat antal korsningar.	-30 mnkr	-0,30

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Positiva effekter i form av minskat buller och minskade utsläpp på grund av att trafiken flyttas utanför tätorten samt att trafikarbetet minskar.	15 mnkr	0,15
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Ökad barriär och ökat intrång i landskapet.	<	
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.	-20 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	108 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	101 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0,32 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	101 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	6,5 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,06
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärdens lönsamhet är nära noll i huvudanalysen och känslighetsanalyserna pendlar mellan negativa och positiva. De ej beräknade effekterna ger sammanlagt varken en förbättring eller försämring.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA är ett Trafikverksgodkänt verktyg som antas fånga merparten av åtgärdens effekter. Viss osäkerhet finns i trafikomfördelningen och hur väl modellen fångar förbättrad trafiksäkerhet av minskad trafik i tätorten.

Ej beräknade effekter:

Positiv effekt för personresor i form av trygghet och komfort och negativ effekt för besökare och boende i landskapet ger sammanvägt försumbar effekt då det är oklart hur effekterna förhåller sig till varandra i storleksordning.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden är tänkt att byggas i samma korridor som ny järnväg Byarum – Tenhult men har inget trafikalt beroende av denna. Skulle järnvägen inte bli av kan sträckningen av vägen komma att omprövas

3 Fördelningsanalys

Den regionala vägtrafiken gynnas av åtgärden. Även de boende i Tenhult gynnas av åtgärden.

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

När genomfartstrafiken leds utanför tätorten minskar risken för störningar. Den totala restiden för personbil minskar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

När genomfartstrafiken leds utanför tätorten minskar risken för störningar. Den totala restiden för lastbil minskar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Bedöms ej påverkas.

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

Mindre trafik på befintlig väg i Tenhult förbättrar möjligheten för barn och unga att själva vistas i trafiksystemet.

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.

Antalet olyckor ökar enligt EVA-kalkyl.

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

Utsläppen av CO₂ minskar enligt EVA-kalkyl.

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

Slitagepartiklar och kväveoxider minskar enligt EVA-kalkylen.

Buller och vibrationer

Buller minskar enligt bullerberäkning.

Landskap

Negativ påverkan med ny väg i landskapet.

Vatten

Miljö kvalitetsnormerna för ytvatten förväntas inte överskridas enligt samrådsunderlaget. Inga grundvattenförekomster berörs av projektet.

Material och kemiska produkter

Bedöms ej påverkas

Förorenade områden och masshantering

Inga kända förekomster finns inom utredningsområdet, men i Tenhults verksamhetsområde öster om utredningsområdet finns ett antal verksamheter som inte är riskklassade.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar till positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafik medan det uppstår en del negativa effekter för naturmiljön. Trafiksäkerheten och boendemiljön i Tenhult förbättras.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>1,41381
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<-0,14909
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,02046

Objektnummer: VSY1860, Ärendenummer: 2024/35446

Kontaktperson: Helmersson Emma, PRp1b, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-15

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 842 Förbi Tenhult
Objekt-id	VSY1860
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Jönköping
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

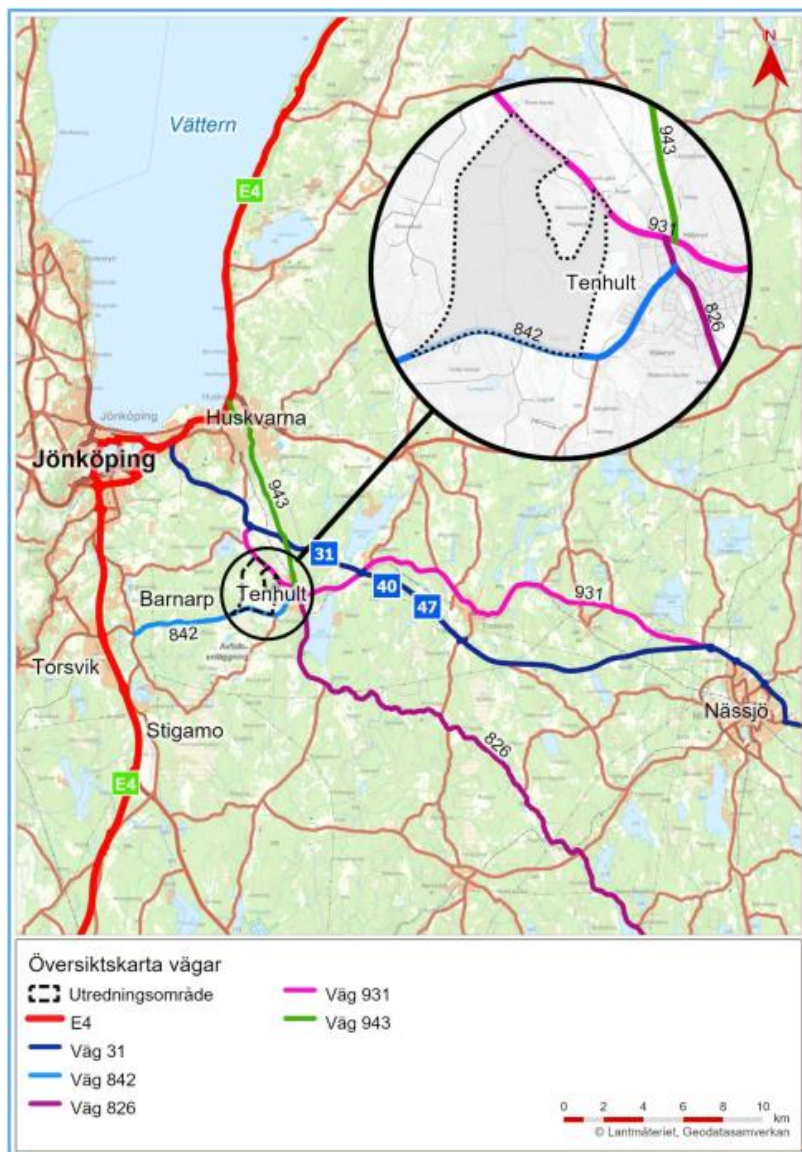
Nuläge och brister

Lv 842, Åkerbyvägen/Mjälarydsvägen, är en viktig väg som kopplar ihop E4 i väster och rv 31/40/47 i öster. Vid E4 finns även stora logistik- och verksamhetsområden i Torsvik och Stigamo, vars transporter behöver nå dessa vägar. Boende utmed vägen upplever sig vara störda av omfattande trafikbuller, medan sänkt hastighet, avsmalningar och ett stort antal utfarter försämrar framkomligheten för genomfartstrafiken.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	2,6
Vägstandard	Vanlig väg, 6-8 m, 40-80 km/h
Vägtrafik	2900-4000 f/d, varav 13-15 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden



Lokalisering av området för ny väg

Lv 842 får ny sträckning väster om Tenhult. Hastighetsgräns på den nya vägen är 80 km/h. Vägstandarden är vanlig tvåfältsväg.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	2,2 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h

Vägtrafik	2000 f/d, varav 14 % lastbilar (2019)
-----------	---------------------------------------

Syfte och viktigaste effekt

Ändamålet med projektet är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt att förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö i Tenhult.

Projektmål kan ses som mer preciserade mål för att uppfylla ändamålen. Projektmålen med en ny vägsträckning för väg 842 förbi Tenhult är: • Vägen ska utformas för att skapa en säker koppling för den tunga trafiken förbi Tenhult. • Vägen ska utformas för att minimera påverkan på landskapet, naturmiljön och kulturmiljöer samt minimera intrång i fornlämningar. • Vägen ska utformas för att främja en god och hälsosam boendemiljö, där ingen utsätts för skadligt buller eller vibrationer orsakat av vägen.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-07-04	2023-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	113	17	118	18

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	101

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg		-0,32

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Arbete med vägplan pågår och samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan genomförs i maj 2024. Åtgärden är namngiven i gällande Regional transportplan för Jönköping län 2022-2033. Inom utredningsområdet för väg 842 planeras det även för ett nytt, elektrifierat järnvägsspår mellan Byarum och Tenhult.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-08-16

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

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
101 mnkr	0,32 mnkr	108 mnkr	6,5 mnkr	0,06

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	141	0,32	100	-42	-0,30
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	101	0,15	119	18	0,18
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	101	0,52	97	-4,4	-0,04
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	101	0,32	96	-5,5	-0,05
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	101	0,32	100	-0,99	0,01
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	101	0,32	115	14	0,14
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	101	0,32	109	7,4	0,07
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	101	0,32	110	8,7	0,09
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	101	0,32	106	4,4	0,04

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: Åtgärden är tänkt att byggas i samma korridor som ny järnväg Byarum – Tenhult men har inget trafikalt beroende av denna. Skulle järnvägen inte bli av kan sträckningen av vägen komma att omprövas

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM EVA
2	Bullerberäkning
3	FKS LV 842 förbi Tenhult
4	Klimatkalkyl
5	SEK-importkälla
6	Trafikomfördelning från tidigare SEB
7	EVA.kalkyl väg 842 .json-fil
8	Prisnivåomräkning kostnad

Objektnummer: VSY1860, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Helmersson Emma, PRp1b, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-15



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Helmersson Emma, PRp1b

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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