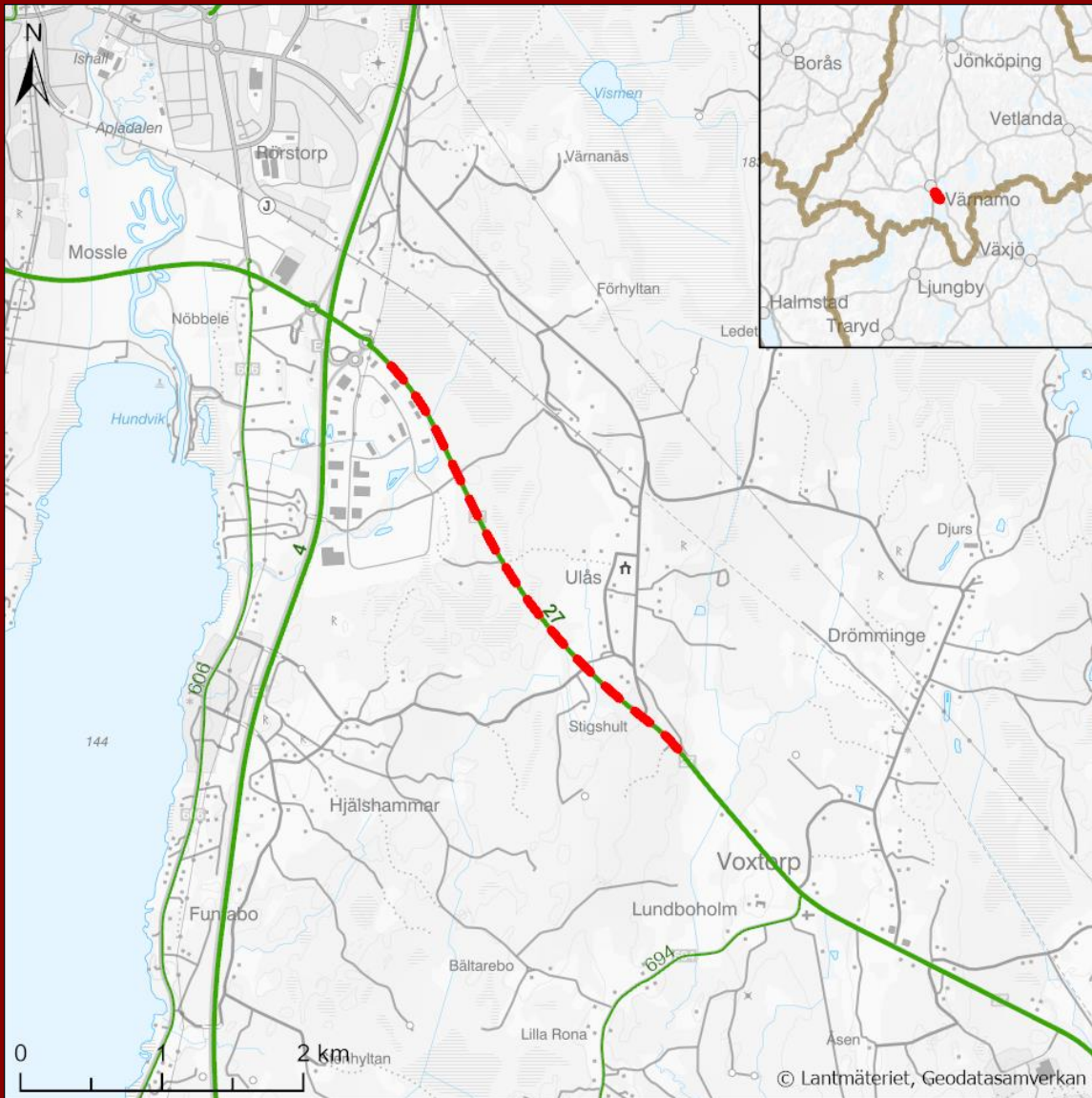


Samlad effektbedömning

Rv 27 Ulås - Bredasten (Förbi Bor - Bredasten), VSY1874



Objektnummer: VSY1874, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Koutcho Dolvina, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Koutcho Dolvina, 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

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 Värnamo kommun.

Nuläge och brister

Väg 27 är en regional väg som sträcker sig från Karlskrona till Göteborg. Vägen har viktig en funktion för långväga gods- och persontransporter, samt en internationell koppling ner i Europa via Karlskrona och färjan till Polen. Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar. Säkra gång- och cykelvägar saknas och vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter, både för oskyddade trafikanter och vilt.

Beskrivning av åtgärden

Väg 27 byggs om till mötesseparerad 2+1-väg i befintlig sträckning från sydöst om trafikplats Värnamo Södra till strax sydöst om korsningen med Ulåsvägen, en sträcka på 3,3 km. Vägen förses med faunastängsel längs hela sträckan och hastighetsbegränsningen blir 100 km/h. Mellan Bredastens södra verksamhetsområde till Voxtorps kyrka byggs separat gång- och cykelväg.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten för långväga trafik samt att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och minska antalet viltolyckor.

Investeringskostnad

Kostnaden är 151 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	27 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,17
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden ger störst nytta för persontrafiken på väg genom minskade restider och ökad trafiksäkerhet. Även godstrafiken gynnas genom kortare restider. Oskyddade trafikanter gynnas genom en separerad gång och cykelväg som förbinder Bredastens industriområde med Voxtorp.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bedöms generellt bidra positivt till funktionsmålet, framförallt genom kortare restider. Åtgärden bedöms bidra positivt till hänsynsmålet genom ökad trafiksäkerhet men negativt genom påverkan på djur 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.

Planeringsläge

Samrådsunderlag har tagits fram under våren 2024 och utgör tillsammans med samrådsredogörelsen, beslutsunderlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Beslutet avgör om en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram i projektet. När länsstyrelsen har fattat beslut om projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan går projektet in i nästa skede, vägplan samrådshandling.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastighet leder bland annat till ökad bränsleförbrukning och därmed ökade fordonskostnader.	0,68 mnkr/år	-17
Restid personbil	Högre hastighet leder till minskade restider.	-14 kftim/år	107

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastighet ger något lägre godstidskostnader.	-0,02 mnkr/år	0,49
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger bland annat ökad bränsleförbrukning och därmed ökade fordonskostnader.	0,24 mnkr/år	-5,4
Restid lastbil	Högre hastighet ger lägre restider.	-1,0 kftim/år	8,6

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering, viltstängsel och separerad gång- och cykelväg leder till färre allvarligt skadade.	-0,12 LAS/år	
Döda	Mötesseparering, viltstängsel och separerad gång- och cykelväg leder till färre dödade.	-0,03 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering, viltstängsel och separerad gång- och cykelväg leder till färre egendomsskador.	0,84 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering, viltstängsel och separerad gång- och cykelväg leder till färre ej allvarligt skadade.	-0,37 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering, viltstängsel och separerad gång- och cykelväg leder till färre mycket allvarligt skadade.	-0,04 MAS/år	
Trafiksäkerhet	I åtgärdskostnaden inkluderas en gång- och cykelpassage under väg 27. Effekt av denna bedöms till största del fångas i beräknade effekter då vägen kodas med fullständig separation av gång- och cykeltrafik.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering, viltstängsel och separerad gång- och cykelväg leder till ökad trafiksäkerhet.		121

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Utsläpp av avgaspartiklar ökar marginellt när hastigheten höjs. Dock i område med få utsatta.	0 ton/år	0
Kväveoxider	Utsläpp av kväveoxider ökar marginellt när hastigheten höjs. Dock i område med få utsatta.	0,02 ton/år	-0,0033
Slitagepartiklar	Utsläpp av slitagepartiklar ökar när hastigheten höjs. Dock i område med få utsatta.	0,32 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	En breddning av väg 27 med ny gång- och cykelväg tillsammans med faunastängsel kan påverka den biologiska mångfalden. Främst genom ökad barriär för djurlivet som hindrar dess naturliga rörelsemönster. Inom utredningsområdet finns inga riksintressen för naturvård, inga Natura 2000-områden, inga naturreservat eller andra skyddade områden enligt miljöbalken. Faunastängsel minskar samtidigt dödligheten för vilt i området. Sammantaget bedöms effekterna på djurlivet som en marginell försämring.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Höjd hastighet i befintlig sträckning leder till ökad förbränning av motorbränsle. Värde 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
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
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)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,33

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,21
---	-------

* 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	2630	13
Reinvestering per år	44	0,41
Drift och underhåll per år	4,6	0,07

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: VSY1874, Ärendenummer: 2024/35446

Kontaktperson: Koutcho Dolvina, IVsyrv1, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

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

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet leder till minskade restider men högre fordonskostnader.	90 mnkr	0,58

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade res- och godstidskostnader men ökade fordonskostnader.	3,7 mnkr	0,02

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering, viltstängsel och separerad gång- och cykelväg leder till ökad trafiksäkerhet.	121 mnkr	0,77
Effekter av gång- och cykelpassage under väg 27 bedöms till största del fångas i de beräknade effekterna.	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläpp ökar något till följd av höjd hastighet, dock i område med få utsatta.	-0,0033 mnkr	0,00
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Bredare vägområde tillsammans med viltstängsel innebär en negativ barriäreffekt för djurlivet som samtidigt minskar dödligheten för vilt. Åtgärden påverkar inga områden med höga naturvärden.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
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.	-31 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	184 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	131 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	26 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	156 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	27 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,17
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen har en nettonuvärdeskvot som är större än 0,1 samtidigt som ej beräknade effekter inte bedöms vara av den storlek att de oimintetgör lönsamheten.

Känslighetsanalys med högre åtgärds kostnad visar på negativ nettonuvärdeskvot vilket indikerar att åtgärdens lönsamhet är känslig för ökade kostnader.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Samhällsekonomisk kalkyl med EVA bedöms fånga de största beräkningsbara effekterna av höjd hastighet och ny väg i befintlig sträckning. Osäkerheter finns kring beräknade effekter till följd av ny gång- och cykelväg. Dessa effekter bedöms dock som förhållandevis små.

Ej beräknade effekter:

Negativa ej beräknade effekter genom ökad barriäreffekt för djurlivet och ökade drift och underhållskostnader. Effekterna bedöms ej sammantaget utgöra mer än 10 % av de totala kostnaderna varför de bedöms som försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Åtgärden ger störst nytta för persontrafiken på väg genom minskade restider och ökad trafiksäkerhet. Även godstrafiken gynnas genom kortare restider. Oskyddade trafikanter gynnas genom en separerad gång och cykelväg som förbinder Bredastens industriområde med Voxtorp.

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

Medborgarnas tillgänglighet förbättras genom minskade restider för personbilar samt bättre förutsättningar för gång och cykeltrafik genom separerad gång- och cykelväg.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Näringslivets tillgänglighet påverkas marginellt positivt genom minskade restider.

Funktionshindrades tillgänglighet

Funktionshindrades tillgänglighet påverkas marginellt positivt genom separat gång- och cykelbana.

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

Barns möjligheter att själva använda transportsystemet påverkas positivt genom separat gång- och cykelbana.

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 bidrar positivt till hänsynsmålet genom ökad trafiksäkerhet både genom mittseparering, viltstängsel samt separat gång- och cykelväg.

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

Höjd hastighet leder till ökad bränsleförbrukning och därmed ökade utsläpp av CO₂.

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

Utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar marginellt men i område med få utsatta.

Buller och vibrationer

Inom område där bullerspridning från väg 27 sker finns idag cirka 20 bostadshus. I detta skede saknas kunskap om hur dessa påverkas av befintliga respektive framtida bullernivåer.

Landskap

Breddning av väg i befintlig sträckning bedöms ha försumbar påverkan på landskapet.

Vatten

Inom utredningsområdet finns inga kända brunnar för uttag av dricksvatten. Inga grundvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer bedöms påverkas av projektet.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Projektet bedöms inte förändra föroreningssituationen i närområdet. Utpekade potentiellt förorenade områden kommer inte att påverkas och därmed bedöms inte åtgärden ha någon påverkan på hänsynsmålet.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bedöms generellt bidra positivt till funktionsmålet, framförallt genom kortare restider. Åtgärden bedöms bidra positivt till hänsynsmålet genom ökad trafiksäkerhet men negativt genom påverkan på djur 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.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,60146
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,77208
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01415

Objektnummer: VSY1874, Ärendenummer: 2024/35446

Kontaktperson: Koutcho Dolvina, IVsyrv1, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 27 Ulås - Bredasten (Förbi Bor - Bredasten)
Objekt-id	VSY1874
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Värnamo
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Väg 27 är en regional väg som sträcker sig från Karlskrona till Göteborg. Vägen har viktig en funktion för långväga gods- och persontransporter, samt en internationell koppling ner i Europa via Karlskrona och färjan till Polen. Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar. Säkra gång- och cykelvägar saknas och vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter, både för oskyddade trafikanter och vilt.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	2,55 km
Gångvägsstandard	I blandtrafik längs väg 27
Gångtrafik	Kunskap saknas
Cykelvägslängd	2,55 km
Cykelvägsstandard	I blandtrafik längs väg 27
Cykeltrafik	Kunskap saknas

Väglängd	3,3 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9 m bred, skyltad hastighet 90 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7 200 f/d (2019), 13 % tung trafik

Beskrivning av åtgärden

Väg 27 byggs om till mötesseparerad 2+1-väg i befintlig sträckning från sydöst om trafikplats Värnamo Södra till strax sydöst om korsningen med Ulåsvägen, en sträcka på 3,3 km. Vägen förses med fauna-stängsel längs hela sträckan och hastighetsbegränsningen blir 100 km/h. Mellan Bredastens södra verksamhetsområde till Voxtorps kyrka byggs separat gång- och cykelväg.

I åtgärden ingår även en gång- och cykelpassage under rv 27 men dess placering är osäker.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	2,55 km
Gångvägsstandard	Separerad gång- och cykelväg
Gångtrafik	Kunskap saknas
Cykelvägslängd	2,55 km
Cykelvägsstandard	Separerad gång- och cykelväg
Cykeltrafik	Kunskap saknas
Väglängd	3,3 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg, 10-14 meter bred, 100 km/h.
Vägtrafik	ÅDT 7 200 f/d (2019), 13 % tung trafik

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten för långväga trafik samt att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och minska antalet viltolyckor.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-27	2024-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	151	20	151	20

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	131

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång- och cykelväg samt ny port under väg 27 medför ökade kostnader för drift och underhåll som ej fångas i samhällsekonomisk beräkning.	Försämring
Underhållskostnad väg	Ökad anläggningsmassa med mitträcke leder till ökade kostnader för drift och underhåll.	-26

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Samrådsunderlag har tagits fram under våren 2024 och utgör tillsammans med samrådsredogörelsen, beslutsunderlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Beslutet avgör om en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram i projektet. När länsstyrelsen har fattat beslut om projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan går projektet in i nästa skede, vägplan samrådshandling.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-17

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil 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
131 mnkr	26 mnkr	184 mnkr	27 mnkr	0,17

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	183	26	173	-36	-0,17
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	131	28	205	47	0,30
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	131	24	162	7,4	0,05
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	131	26	169	13	0,08
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	131	26	214	57	0,37
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	131	26	153	-3,0	-0,02
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	131	26	183	26	0,17
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	131	26	184	27	0,17
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	131	26	184	27	0,17

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar:

Objektnummer: VSY1874, Ärendenummer: 2024/35446

Kontaktperson: Koutcho Dolvina, IVsyrv1, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2a	SEK-importkälla
2b	EVA-fil
3a	Kostnads kalkyl
3b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
4	Klimatkalkyl

Objektnummer: VSY1874, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Koutcho Dolvina, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-28

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Koutcho Dolvina, 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