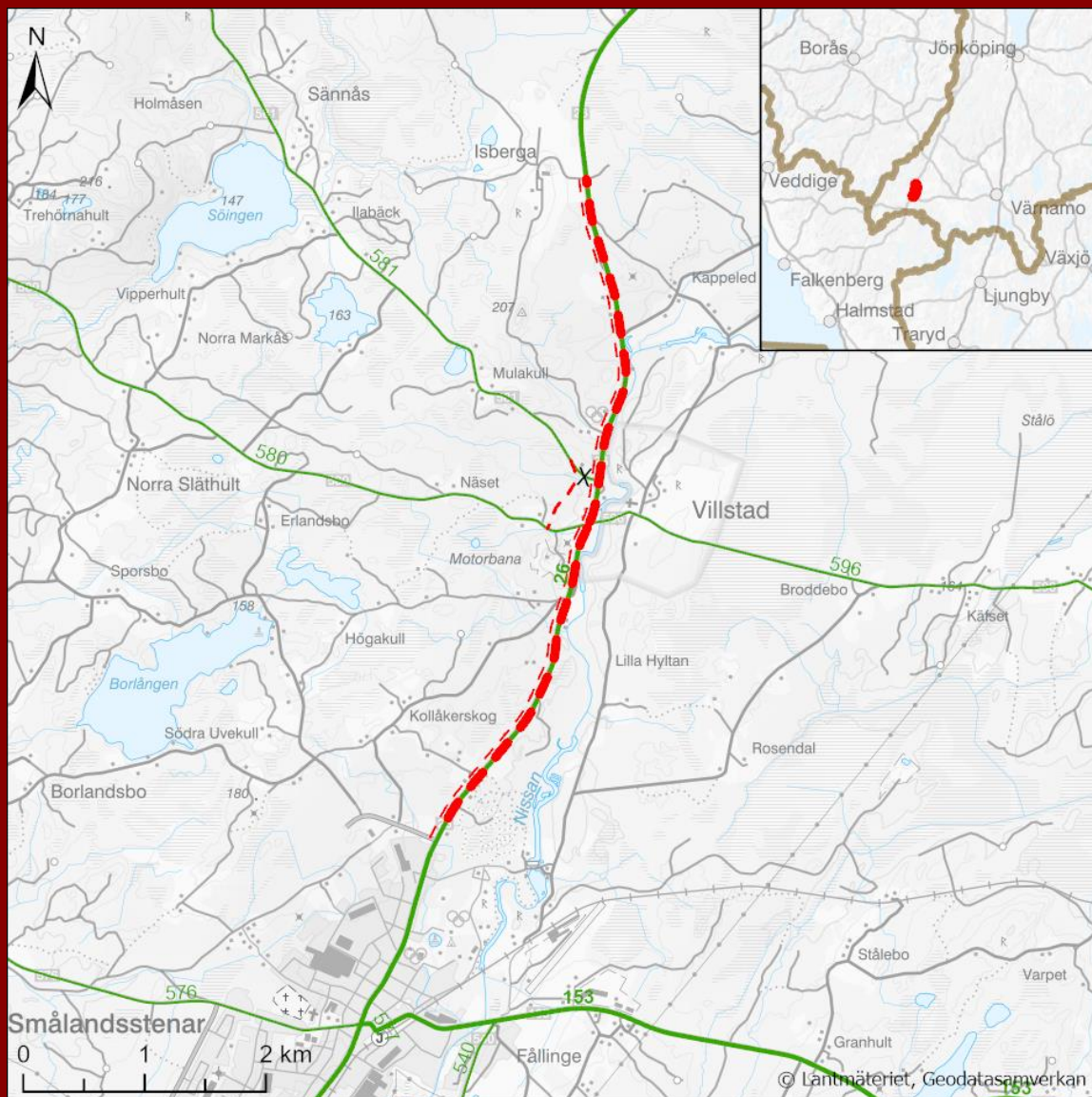


Samlad effektbedömning

Rv 26 Smålandsstenar – Isberga, VSYR2601



Objektnummer: VSYR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv

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

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 Gislaved kommun.

Nuläge och brister

Rv 26 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Vägen har en funktion för långväga godstransporter och långväga personresor. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt pendlingsstråk mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg, 6 km, med utbyggnad av omkörningssträckor. Hastighetshöjning från 80 till 100 km/h. Översyn av korsningar, busshållplatser, anslutningar och sidoområde. Viltåtgärder. Gång- och cykelväg med standard sommarcykelväg anläggs längs med hela sträckan. Genom vattenskyddsområdet anläggs semitäta diken. Korsningen med lv 581 stängs och lv 581 får ny sträckning via lv 580. Eventuella bullerproblem åtgärdas.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten långväga trafik, förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt att minska barriäreffekter för vilt.

Investeringskostnad

Kostnaden är 247 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	33 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,13
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad trafiksäkerhet. Regional trafik gynnas av bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Lokal biltrafik kan få sämre framkomlighet genom längre resvägar när anslutningar stängs men gång- och cykeltrafik får säkrare och tryggare väg.

Funktionsmål och hänsynsmål

Trafiksäkerheten förbättras samtidigt som emissioner och energianvändning ökar. Målkonflikt uppstår mellan framkomlighet och påverkan på klimat.

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

ÅVS finns från 2015. Hela sträckan Smålandsstenar-Gislaved prövades inför planomgången 2022–2033 men kom ej med. Två vägplaner påbörjades därefter istället som två separata trimningsåtgärder; Smålandsstenar-Isberga samt Isberga-Gislaved. På grund av kostnadsökning var det dock ej möjligt att genomföra vägplanerna inom kostnadsramen för trimningsåtgärder. Detta ledde till att Smålandsstenar-Isberga avbröts och Isberga-Gislaved delades upp i två vägplaner som fortsatt planläggs som trimningsåtgärder med förväntad produktion 2026–2028.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning	0,85 mnkr/år	-20
Restid personbil	Högre hastigheter ger minskade restider	-25 kftim/år	187

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger minskade transporttider	-0,03 mnkr/år	0,75
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning	0,28 mnkr/år	-7,0
Restid lastbil	Högre hastigheter ger minskade restider	-1,5 kftim/år	12

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,19 LAS/år	
Döda	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,02 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-5,2 EO/år	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,83 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,05 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten		160

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ger ökade utsläpp men på landsbygd med få exponerade	0 ton/år	0
Kväveoxider	Högre hastighet ger ökade utsläpp men på landsbygd med få exponerade	0,01 ton/år	-0,0015
Slitagepartiklar	Högre hastighet ger ökade utsläpp men på landsbygd med få exponerade	0,42 ton/år	0
Vattenkvalitet	Vattenskyddsåtgärder med diken genom vattenskyddsområdet		Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Bredare väg med mittseparering och viltstängsel ökar barriäreffekten. En planskild viltpassage mildrar barriäreffekten.		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)	0,03
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,00
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-equivallenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,87

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,33
---	-------

* 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	2644	16
Reinvestering per år	33	0,32
Drift och underhåll per år	3,7	0,05

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade restider men ökad bränsleförbrukning.	167 mnkr	0,67

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade restider men ökad bränsleförbrukning.	6,3 mnkr	0,03

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	160 mnkr	0,64

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger marginellt ökade utsläpp	-0,0015 mnkr	> 0,00
Hälsa: Vattenskyddsåtgärder med diken genom vattenskyddsområdet	>	
Natur- och Kulturmiljö: Bredare väg med mittseparering och viltstängsel ökar barriäreffekten. En planskild viltpassage mildrar barriäreffekten.	<	
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.	-50 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	283 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	212 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	38 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	250 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	33 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,13
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalys visar positiv lönsamhet och känslighetsanalys visar överlag positiv lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms försumbara.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt. EVA kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar. Ombyggnad i befintlig sträckning minimerar osäkerhet kring trafikomfördelning.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden innebär positiva effekter genom vattenskyddsåtgärder och negativa effekter genom att barriäreffekter för djurlivet. Sammantaget bedöms effekterna vara små.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad trafiksäkerhet. Regional trafik gynnas av bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Lokal biltrafik kan få sämre framkomlighet genom längre resvägar när anslutningar stängs men gång- och cykeltrafik får säkrare och tryggare väg.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Högre vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar. Säkra omkörningsmöjligheter och färre korsningar leder till ökad trygghet och bekvämlighet. Nya kompletterande GC-vägar byggs och hållplatser förbättras men färdmedelsval bedöms inte påverkas.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Restidsosäkerheten minskar. Bättre vägstandard ger ökade omkörningsmöjligheter samt mindre risk för olyckor.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ombyggnation av hållplatser förbättrar funktionshindrades tillgänglighet.

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

Separat cykelbana kan förbättra möjligheten för barn att röra sig själva längs vägen.

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.

Ökad trafiksäkerhet genom minskat antal korsningar, mitträcke och säkra omkörningsmöjligheter.

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

Högre hastighet leder till högre energiförbrukning.

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

Transportsystemets emissioner ökar marginellt till följd av högre hastighet.

Buller och vibrationer

Hastighetsökning leder generellt till ökat buller men inga fastigheter påverkas.

Landskap

Breddning, mitträcke och viltstängsel ökar intrånget i landskapet något och förstärker vägens barriäreffekt.

Vatten

Vattenskyddsåtgärder genomförs för att minska risken för utsläpp vid vattenskyddsområde.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Trafiksäkerheten förbättras samtidigt som emissioner och energianvändning ökar. Målkonflikt uppstår mellan framkomlighet och påverkan på klimat.

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)	0,69
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,64
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00534

Objektnummer: VSYR2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 26 Smålandsstenar – Isberga
Objekt-id	VSYR2601
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Gislaved
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Rv 26 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Vägen har en funktion för långväga godstransporter och långväga personresor. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt pendlingsstråk mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt med otillfredsställande skydd mot föroreningar.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	5,9 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h
Vägtrafik	5 800 f/d (2019), 11 % tung trafik

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg, 6 km, med utbyggnad av omkörningssträckor. Hastighetshöjning från 80 till 100 km/h. Översyn av korsningar, busshållplatser, anslutningar och sidoområde. Viltåtgärder. Gång- och cykelväg med standard sommarcykelväg anläggs längs med hela sträckan. Genom vattenskyddsområdet anläggs semitäta diken. Korsningen med lv 581 stängs och lv 581 får ny sträckning via lv 580. Eventuella bullerproblem åtgärdas.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	5,9 km (varav 5,7 km mötessepareras)
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 10 – 13,5 m, 100 km/h.
Vägtrafik	5 800 f/d (2019), 11 % tung trafik

Syfte och viktigaste effekt

Att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten långväga trafik, förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt att minska barriäreffekter för vilt.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-11	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	247	74	247	74

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	212

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg, cykelväg, mitträcke och viltstängsel ökar anläggningsmassan som skall underhållas.	-38

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

ÅVS finns från 2015. Hela sträckan Smålandsstenar-Gislaved prövades inför planomgången 2022–2033 men kom ej med. Två vägplaner påbörjades därefter istället som två separata trimningsåtgärder; Smålandsstenar-Isberga samt Isberga-Gislaved. På grund av kostnadsökning var det dock ej möjligt att genomföra vägplanerna inom kostnadsramen för trimningsåtgärder. Detta ledde till att Smålandsstenar-Isberga avbröts och Isberga-Gislaved delades upp i två vägplaner som fortsatt planläggs som trimningsåtgärder med förväntad produktion 2026–2028.

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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-13

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

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
212 mnkr	38 mnkr	283 mnkr	33 mnkr	0,13

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	296	38	266	-68	-0,20
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	212	41	310	58	0,23
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	212	35	254	6,9	0,03
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	212	38	258	8,6	0,03
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	212	38	323	73	0,29
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	212	38	243	-6,6	-0,03
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	212	38	282	33	0,13
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	212	38	283	33	0,13
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	212	38	283	33	0,13

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: VSyr2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

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

SEB Id för denna SEB: 6d3f00c5-1d66-478a-838d-0212eb2aa672

Objektnummer: VSyr2601, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-31
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv
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