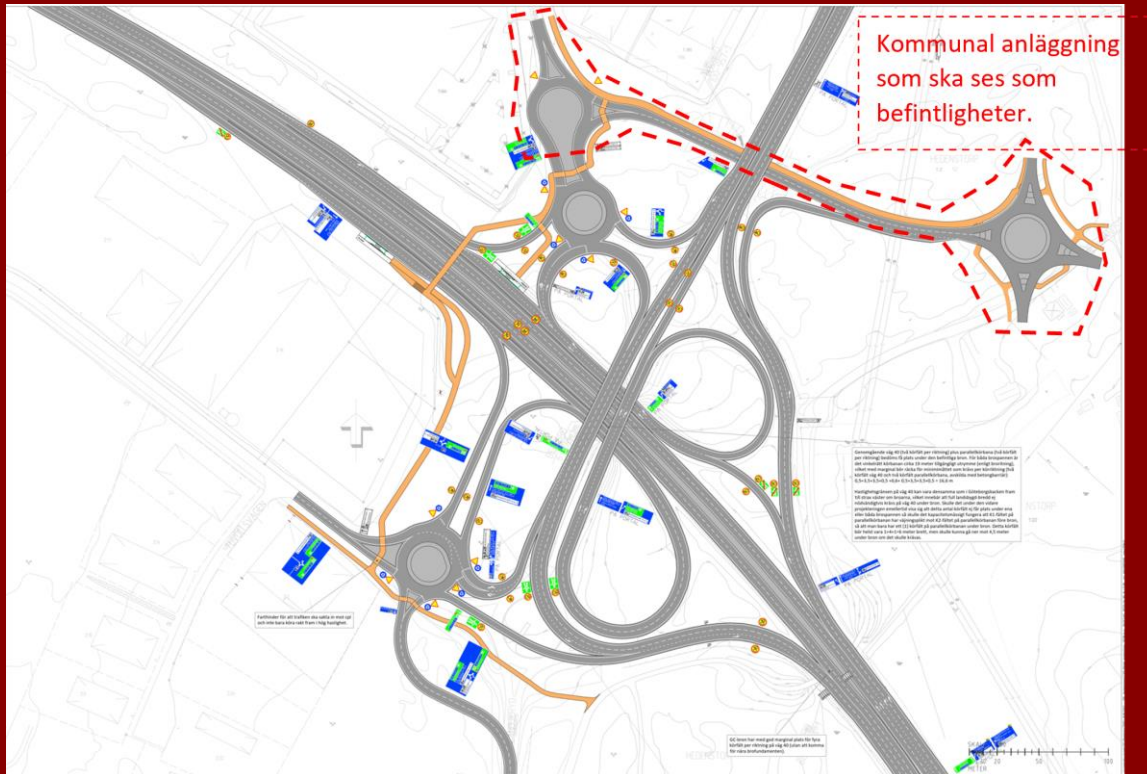


# Samlad effektbedömning

Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp, VSYR2602



Objektnummer: VSYR2602, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv, 0771-921 921  
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



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. 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

## 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, Utgifter = Investeringskostnad + 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: Förklarar på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarar på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

# Sammanfattning

## Geografi

Åtgärden ligger i Jönköping län och berör Jönköping kommun.

## Nuläge och brister

Vid tpl Hedenstorp möts de nationella stamvägarna rv 40 och 26, båda mycket viktiga för långväga person- och godstransporter samt regionala personresor. Rv 26 har en viktig funktion för pendling mellan Habo/Mullsjö och Jönköping. Tpl Hedenstorp utgör idag en flaskhals på rv 26 med omfattande köbildning, framför allt i södergående riktning på morgonen.

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärden kompletterar trafikplatsen med ramper för att minimera konflikter mellan stora trafikströmmar. Den norra cirkulationsplatsen tas bort så att kopplingen mellan de nationella vägarna (rv 26 och 40) prioriteras. Över rv 40 behöver befintlig bro kompletteras med ny bro för att totalt rymma fem körfält. Rv 40 behöver breddas på totalt ca 2 km för att rymma nya på/avfarter och sammanvävning av körfält. Nya cirkulationsplatser behövs för att ansluta verksamhetsområden och lv 658 söderifrån.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten i tpl Hedenstorp, säkerställa god framkomlighet i stamvägnätet och bidra till god tillgänglighet till de olika delarna av Hedenstorps verksamhetsområde.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 414 mnkr i prisnivå 2023-06.

## Analysresultat

### Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	606 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,71
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

## Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst biltrafik och i synnerhet då arbetspendling som står för majoriteten av trafiken under de mest belastade perioderna. I andra hand gynnas busstrafiken av att belastningen i trafikplatsen sjunker, vilket ökar framkomligheten. Lokal, regional och långväga trafik gynnas.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärderna är mycket positiva för funktionsmålet i form av restid och restidsosäkerhet. Inducerad trafik och byggande kan dock bidra till ökad klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

## Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes år 2016. En fördjupad trafikutredning utfördes år 2023-2024 där den lösning som ingår i objektet togs fram. Trimningsåtgärder från studien har genomförts i form av framförallt en fri höger från avfartsrampen österifrån mot väg 26/47N. Denna har också förbättrat situationen i denna riktning, medan de största problemen idag är i motsatt riktning. Långsiktiga åtgärdsförslag från ÅVS bedöms dock inte tillräckligt då trafiken fortsatt öka kraftigt och planerade exploateringar bedöms alstra ytterligare trafik framöver. Teknisk utredning genomfördes 2023-2024. Där gjordes nya trafikprognoser utifrån vilka nya åtgärdsförslag togs fram. Åtgärden är inte namngiven i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad	Åtgärden medför minskad risk för köbildning, vilket medför minskad bränsleförbrukning och därmed minskade reskostnader.		Förbättring
Restid personbil	Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar restiderna.		935
Restidsosäkerhet och förseningar	Ökad kapacitet ger inte bara minskad genomsnittlig restid utan även mer förutsägbar restid.		Förbättring

### Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Ökad kapacitet ger inte bara minskad genomsnittlig restid utan även mer förutsägbar restid.		Förbättring
Godstidskostnad väg	Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar transporttiderna.		3,5
Reskostnad lastbil	Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar transporttiderna.		92
Transportkostnad	Åtgärden medför minskad risk för köbildning, vilket medför minskad bränsleförbrukning och därmed minskade reskostnader.		Förbättring

## Persontransportföretag

### Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärdsförslaget bedöms minimera konflikter mellan stora trafikströmmar och minska risk för upphinnandeolyckor på vägar med hög hastighet. Ökad framkomlighet på vägar runt staden kan ge minskad genomfartstrafik på de centrala gatorna med positiva effekter på trafiksäkerheten.		Förbättring

### Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökad framkomlighet på vägar runt staden kan ge minskad genomfartstrafik på de centrala gatorna med positiva effekter på bullernivåer. Omfattningen är dock osäker.		Försumbart
Luftkvalitet	Ökad framkomlighet på vägar runt staden kan ge minskad genomfartstrafik på de centrala gatorna med positiva effekter på luftkvalitén. Omfattningen är dock osäker. Köerna på väg 26/47 innebär troligen försämrade luftkvalité jämfört med om trafiken hade flutit på bra.		Försumbart

### Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Åtgärderna innebär ökat antal ramper, utökad antal körfält och ny bro vilket sammanslaget		Försumbart

**Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	kan bedömas vara mindre attraktivt ur ett landskapsperspektiv. Trots att mer väginfrastruktur anläggs så sker utbyggnaden inom vägområdet som är tilltänkt/avsett för framtida utbyggnader. Detta innebär att i princip inga områden utanför trafikplatsens område berörs.		

### Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

### Övriga effekter

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Ingen uppgift
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Ingen uppgift
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)	Ingen uppgift
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Ingen uppgift

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	Ingen uppgift
---	---------------

\* 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	1415	4,0
Reinvestering per år	7,5	0,08
Drift och underhåll per år	1,8	0,12

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*
Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar restiderna.	935 mnkr	> 2,64
Ökad kapacitet ger inte bara minskad genomsnittlig restid utan även mer förutsägbar restid. Åtgärden medför minskad risk för köbildning, vilket medför minskad bränsleförbrukning och därmed minskade reskostnader.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar res- och transporttiderna.	96 mnkr	> 0,27
Ökad kapacitet ger inte bara minskad genomsnittlig restid utan även mer förutsägbar restid. Åtgärden medför minskad risk för köbildning, vilket medför minskad bränsleförbrukning och därmed minskade reskostnader.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Åtgärdsförslaget bedöms minimera konflikter mellan stora trafikströmmar och minska risk för upphinnandeolyckor på vägar med hög hastighet. Ökad framkomlighet på vägar runt staden kan ge minskad genomfartstrafik på de centrala gatorna med positiva effekter på trafiksäkerheten.	>	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa: Ökad framkomlighet på vägar runt staden kan ge minskad genomfartstrafik på de centrala gatorna med positiva effekter på buller och luftkvalitén. Omfattningen är dock osäker.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna innebär ökat antal ramper, utökat antal körfält och ny bro vilket sammanslaget kan bedömas vara mindre attraktivt ur ett landskapsperspektiv. Trots att mer väginfrastruktur anläggs så sker utbyggnaden inom vägområdet som är tilltänkt/avsett för framtida utbyggnader. Detta innebär att i princip inga områden utanför trafikplatsens område berörs.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

<b>Övriga effekter</b>	<b>Nuvärde</b>
	mnkr
<b>Skatte- och avgiftsintäkter</b>	<b>Nuvärde</b>
	mnkr
<b>Skattefinansieringskostnad</b>	<b>Nuvärde</b>
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-71 mnkr
<b>Sammanfattning</b>	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	960 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,7

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	354 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
<b>Totala utgifter</b>	<b>354 mnkr</b>

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	606 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,71
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärderna bedöms vara lönsamma då NNK-värdet är högt samtidigt som de icke värderbara effekterna är övervägande positiva.

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bara restidsnyttor är beräknade men de bedöms utgöra den största delen av de totala nyttorna. Även om simuleringen är kalibrerad mot observerade köer så finns relativt stora osäkerheter i restidsberäkningen. Framtida trafikutveckling är också osäker men en relativt konservativ prognos ha tillämpats.

#### Ej beräknade effekter:

Den sammanvägda bedömningen av ej beräknade effekterna är att åtgärderna är positiva. Detta baserat på i synnerhet trafikanteffekterna som är övervägande positiva med till exempel mer förutsägbara restider.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Rv 26 norr om trafikplatsen planeras att byggas ut till 2+2 (namngiven i nationell plan). Om den inte byggs kan begränsad kapacitet på rv 26 dels medföra köer i norrgående riktning som växer bakåt till trafikplatsen och dels medföra att flödet i södergående riktning stryps uppströms. Det medför att nyttorna av ombyggnaden minskar.

## 3 Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst biltrafik och i synnerhet då arbetspendling som står för majoriteten av trafiken under de mest belastade perioderna. I andra hand gynnas busstrafiken av att belastningen i trafikplatsen sjunker, vilket ökar framkomligheten. Lokal, regional och långväga trafik gynnas.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på [www.trafikverket.se](http://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

Åtgärderna bidrar till kortare och mer pålitliga restider. Ökad kapacitet kan medföra ökad trygghet. Även busstrafiken påverkas positivt.

#### Näringslivets tillgänglighet

##### Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärderna bidrar till kortare och mer pålitliga transporttider.

#### Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen betydande påverkan.

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

Ingen betydande påverkan.

#### Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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.

Åtgärderna bidrar till att minska risken för konflikter mellan motorfordon genom att de stora genomgående flödena inte längre behöver passera korsningar i plan utan istället kan färdas via

direktramper. Detta innebär färre konfliktpunkter och minskad risk för köer och därmed minskad risk för upphinnandeolyckor.

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

Ökad framkomligheten kan öka biltrafiken genom inducerad trafik. Ökad kapacitet bidrar dock till jämnare körning vilket minskar energiåtgången. Bygandet kommer ha en negativ effekt på energianvändning.

**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***

Ökad framkomlighet på vägar runt staden kan ge minskad genomfartstrafik på de centrala gatorna med positiva effekter på luftkvalitén. Köerna på väg 26/47 innebär troligen försämrade luftkvalité jämfört med om trafiken hade flutit på bra.

#### ***Buller och vibrationer***

Ökad framkomlighet på vägar runt staden kan ge minskad genomfartstrafik på de centrala gatorna med positiva effekter på bullernivåer.

#### ***Landskap***

Då åtgärderna till stor del byggs på eller intill redan befintligt vägområde har det inte identifierats några faktorer som påverkar skyddsvärda områden. Detta då nästan enbart områden avsedda för framtida expansion av ny ramper i de olika kvadranterna nyttjas.

#### ***Vatten***

Inga faktorer som påverkar dricksvattenförsörjningen har identifierats.

#### ***Material och kemiska produkter***

Inga faktorer som skulle ha betydelse för bakgrundhalten av metaller eller sulfidjordar har identifierats.

#### ***Förorenade områden och masshantering***

Åtgärderna innebär enbart utbyggnad inom områden avsedda för framtida expansion av nya ramper i de olika kvadranterna. I kalkylen omfattas miljöåtgärder kopplar till föroreningar, saneringsarbeten och eller deponier som en schablon.

## 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärderna är mycket positiva för funktionsmålet i form av restid och restidsosäkerhet. Inducerad trafik och byggande kan dock bidra till ökad klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUK <sub>fm</sub> )	>2,91
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUK <sub>hm</sub> )	>0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUK <sub>klimat</sub> )	0

Objektnummer: VSyr2602, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921  
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp
Objekt-id	VSYR2602
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Jönköping
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Annan utredning (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

Vid tpl Hedenstorp möts de nationella stamvägarna rv 40 och 26, båda mycket viktiga för långväga person- och godstransporter samt regionala personresor. Rv 26 har en viktig funktion för pendling mellan Habo/Mullsjö och Jönköping. Tpl Hedenstorp utgör idag en flaskhals på rv 26 med omfattande köbildning, framför allt i södergående riktning på morgonen.

Direkt nordost om trafikplatsen pågår en omfattande utökning av Hedenstorps verksamhetsområde. Kommunen bygger under 2024 en koppling under rv 26 som förbinder den nya nordöstra delen med den nordvästra med vidare koppling till trafikplatsen. Trafik till och från det nya delområdet bedöms ytterligare bidra till kapacitetsproblemen i trafikplatsen i takt med att området exploateras. Norr om trafikplatsen planeras för en utbyggnad av rv 26 till 2+2 körfält inom projekt Hedenstorp – Månseryd som är namngivet i gällande Nationella plan. Byggstart planeras till 2027.



Nuläge

### Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	-
Vägstandard	Trafikplats, 60-100 km/h
Vägtrafik	Cirka 35 000 inkommande f/d, varav 12 % lastbilar (2023)

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärden kompletterar trafikplatsen med ramper för att minimera konflikter mellan stora trafikströmmar. Den norra cirkulationsplatsen tas bort så att kopplingen mellan de nationella vägarna (rv 26 och 40) prioriteras. Över rv 40 behöver befintlig bro kompletteras med ny bro för att totalt rymma fem körfält. Rv 40 behöver breddas på totalt ca 2 km för att rymma nya på/avfarter och sammanvävning av körfält. Nya cirkulationsplatser behövs för att ansluta verksamhetsområden och lv 658 söderifrån.

Vidare ingår byggande av busshållplatser på rv 40 i anslutning till trafikplatsen samt gång- och cykelvägar för att ansluta dessa till befintligt nät. I detta ingår en separat bro över rv 40. Åtgärden beskrivs mer detaljerat i Teknisk utredning från 2024.

### Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	-
Vägstandard	Trafikplats, 60-100 km/h
Vägtrafik	Cirka 35 000 inkommande f/d, varav 12 % lastbilar (2023)

## Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten i tpl Hedenstorp, säkerställa god framkomlighet i stamvägnätet och bidra till god tillgänglighet till de olika delarna av Hedenstorps verksamhetsområde.

## Kostnader

### Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)	Omräknad totalkostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standardavvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-27	2023-1	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	398	119	414	124

### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	354

**Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader**

## Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Anläggningsmassan ökar i form av utökat antal körfält och nya vägar vilket ökar drift- och underhållskostnaderna.	Försämring

## Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

### Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes år 2016. En fördjupad trafikutredning utfördes år 2023-2024 där den lösning som ingår i objektet togs fram. Trimningsåtgärder från studien har genomförts i form av framförallt en fri höger från avfartsrampen österifrån mot väg 26/47N. Denna har också förbättrat situationen i denna riktning, medan de största problemen idag är i motsatt riktning. Långsiktiga åtgärdsförslag från ÅVS bedöms dock inte tillräckligt då trafiken fortsatt öka kraftigt och planerade exploateringar bedöms alstra ytterligare trafik framöver. Teknisk utredning genomfördes 2023-2024. Där gjordes nya trafikprognoser utifrån vilka nya åtgärdsförslag togs fram. Åtgärden är inte namngiven i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033.

## Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Uppräknad trafik efter jämförelser med både kommunens VISUM-modell och Sampers. Dock enligt basprognosens ökning på totalen.
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej.
Prognos godstrafik - huvudanalys	Uppräknad trafik efter jämförelser med både kommunens VISUM-modell och Sampers. Dock enligt basprognosens ökning på totalen.
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	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Restidsnyttor Mikro- mesomodeller: VISSIM 23
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-10

Namn	Tillväxttal
Årlig trafik tillväxt före brytår 1 [%]	0,90
Årlig trafik tillväxt efter brytår 1 [%]	0,72
Årlig trafik tillväxt före- och efter brytår 1 [%] (-20%)	0,34

Kommentar: Då detta är ett område som betraktas som flaskhals nyttjas 40 års kalkylperiod i enlighet med ASEK 8.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):  
Samhällsekonomisk analys - förklarar på ett enklare sätt  
Trafikprognoser - förklarar på ett enklare sätt

# Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

## Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
354 mnkr	0 mnkr	960 mnkr	606 mnkr	1,71

## Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	496	0	932	436	0,88
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	354				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	354	0	446	91	0,26
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	354	0	836	481	1,36
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	354	0	960	606	1,71
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	354	0	960	606	1,71
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	354	0	960	606	1,71
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	354	0	960	606	1,71
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	354	0	960	606	1,71

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: Rv 26 norr om trafikplatsen planeras att byggas ut till 2+2 (namngiven i nationell plan). Om den inte byggs kan begränsad kapacitet på rv 26 dels medföra köer i norrgående riktning som växer

**Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader**

bakåt till trafikplatsen och dels medföra att flödet i södergående riktning stryps uppströms. Det medför att nyttorna av ombyggnaden minskar.

## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

## Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Bilaga 1a	Kalkylark för restidsnyttor baserat på restidsuttag från Vissim.
Bilaga 1b	Kalkylark för restidsnyttor baserat på restidsuttag från Vissim.
Bilaga 1c	Kalkylark för restidsnyttor baserat på restidsuttag från Vissim.
Bilaga 2a	Förutsättningar underlagskalkyl
Bilaga 2b	Underlagskalkyl
Bilaga 3	Översiktsbild åtgärder
Bilaga 4	KalkyIPM
Bilaga 5	Vissimmodell
Bilaga 6	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 1a45d207-fce4-48fb-b876-5314c394b49a

Objektnummer: VSyr2602, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921  
Skede: Annan utredning (se Planeringsläge)  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



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**