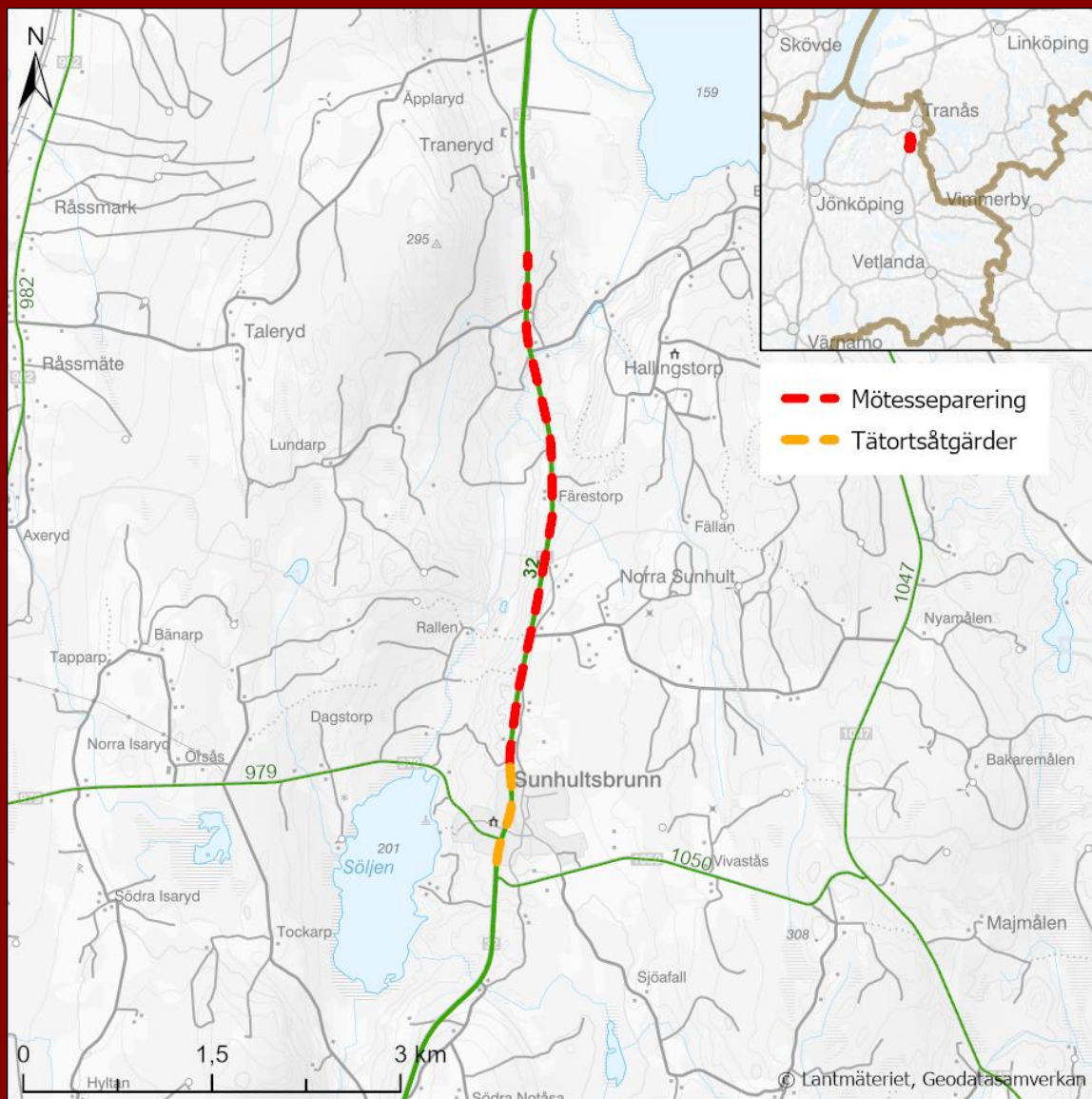


Samlad effektbedömning

Rv 32 Sunhultsbrunn – Traneryd, VSYR2662



Objektnummer: VSYR2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

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

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):

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

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

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $NUK = NNK + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Jönköping län och berör Aneby, Tranås kommun.

Nuläge och brister

Rv 32 är en regional väg som sträcker sig mellan Vetlanda och Mjölby. I söder kopplar den vidare till Kalmar och Karlskrona via rv 31 och 28 och i norr via rv 50 till Örebro och Borlänge. Vägen har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter. Regionalt är den viktig för arbetspendling mellan kommunerna på Högländet.

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg norr om Sunhultsbrunn. Breddning krävs längs hela sträckan, även för 1+1-delar. Korsningar och anslutningar ses över och anpassas till mötesseparerad väg. Bullerskydd och viltåtgärder. Delen genom Sunhultsbrunn mötessepareras inte men tätortsåtgärder för bättre trafiksäkerhet görs.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Förbättrad trafiksäkerhet och minskad restid för motorfordonstrafikanter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 173 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-37 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,21
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad trafiksäkerhet och minskad restid. Regional, genomgående, trafik gynnas medan lokal trafik kan få sämre framkomlighet genom längre resvägar när anslutningar stängs.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar till att emissioner och energianvändning ökar, både under byggnation och användning, samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerheten förbättras. Målkonflikt uppstår således mellan trafiksäkerhet och framkomlighet å ena sidan och påverkan på klimat å andra sidan.

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

Åtgärden är inte namngiven i Regional transportplan Jönköpings län 2022 – 2033. Åtgärdsvalsstudie är påbörjad 2024 men åtgärderna som provas i denna SEB är än så länge bara översiktligt studerade.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och större slitage på bilar	0,36 mnkr/år	-8,8
Restid	Ingen GC-väg byggs utmed den planerade mötesseparerade sträckan. Detta skulle antingen kunna innebära försämrad trafiksäkerhet för dem som de som väljer att gå eller cykla utmed väg 32 eller långa omvägar för de som väljer alternativa väg. Detta bedöms dock som en försumbar effekt eftersom det inte finns någon GC-väg utmed befintlig 2+1-väg norr om åtgärden.		Försumbart
Restid	De hastighetsdämpande åtgärder som anläggs vid passager för oskyddade trafikanter i Sunhultsbrunn innebär försämrad framkomlighet för trafiken på väg 32. Effekten bedöms dock vara försumbar.		Försumbart
Restid personbil	Högre hastigheter ger minskade restider	-9,6 kftim/år	74

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger minskade transporttider	-0,02 mnkr/år	0,44

Objektnummer: VSyr2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLSyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och slitage på fordon	0,23 mnkr/år	-5,6
Restid lastbil	Högre hastigheter ger minskade restider	-0,89 kftim/år	7,6
Transporttid	De hastighetsdämpande åtgärder som anläggs vid passager för oskyddade trafikanter i Sunhultsbrunn innebär försämrade framkomlighet för trafiken på väg 32. Effekten bedöms dock vara försumbar.		Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,11 LAS/år	
Döda	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,01 D/år	
Egendomskador	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-5,6 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,52 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten	-0,03 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Hastighetsdämpande åtgärder vid passager i Sunhultsbrunn förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter		Förbättring

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten		102

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet medför ökade utsläpp men på landsbygd med få exponerade.	0 ton/år	0
Buller	Hastighetsdämpande åtgärder i Sunhultsbrunn kan orsaka buller och vibrationer i omgivningen		Försämring
Kväveoxider	Högre hastighet medför ökade utsläpp men på landsbygd med få exponerade.	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Högre hastighet medför ökade utsläpp men på landsbygd med få exponerade.	0,19 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	En bredare väg med mitträcken och viltstängsel påverkar landskapsbilden. Detta bedöms dock försumbart då vägen byggs om i befintlig sträckning.		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel och mitträcken kommer att skapa en barriäreffekt för djurlivet. Faunapassager kan mildra den negativa effekten.		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
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)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,23

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,29
---	-------

* 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	2606	16
Reinvestering per år	27	0,29
Drift och underhåll per år	5,3	0,08

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

Inga övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade restider men något ökad bränsleförbrukning och slitage.	66 mnkr	0,38
De ej beräknade effekter som avsaknaden av GC-väg utmed den mötteseparerade sträckan har på framkomligheten för GC-trafiken och som de hastighetsdämpande åtgärder i Sunhultsbrunn har på framkomligheten för trafiken på väg 32 bedöms vara försumbara.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade restider men något ökad bränsleförbrukning och slitage.	2,4 mnkr	0,01
De ej beräknade effekter som de hastighetsdämpande åtgärder i Sunhultsbrunn har på framkomligheten för trafiken på väg 32 bedöms vara försumbara.	≈ 0	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötteseparering förbättrar trafiksäkerheten	102 mnkr	> 0,59
Hastighetsdämpande åtgärder vid passager i Sunhultsbrunn förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet medför ökade utsläpp men på landsbygd med få exponerade.	0 mnkr	< 0,00
Hälsa: Hastighetsdämpande åtgärder i Sunhultsbrunn kan orsaka buller och vibrationer i omgivningen	<	
Natur- och Kulturmiljö: Viltstängsel och mitträcken kommer att skapa en barriäreffekt för djurlivet. Faunapassager kan mildra den negativa effekten.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Övriga effekter	Nuvärde

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 skattekrone.	-34 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	135 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,8

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	150 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	22 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	172 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-37 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,21
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Både huvudanalys och känslighetsanalyser visar negativ lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms inte påverka den slutsatsen.

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.

Ej beräknade effekter:

Det finns både positiva effekter och negativa effekter som inte kan beräknas men summeringen är osäker.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det finns andra etapper med planer för mötesseparering på rv 32 men de kan i princip byggas i vilken ordning som helst och påverkar inte varandras nyttor på ett betydande sätt.

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad trafiksäkerhet och minskad restid. Regional, genomgående, trafik gynnas medan lokal trafik kan få sämre framkomlighet genom längre resvägar när anslutningar stängs.

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. Åtgärden främjar endast gång- och cykeltrafik genom säkrare passager i Sunhultsbrunn.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

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

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden har ingen påverkan på funktionshindrades tillgänglighet

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

Åtgärden har ingen påverkan på barns tillgänglighet till 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.

Ökad trafiksäkerhet genom 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 få fastigheter påverkas. I Sunhultsbrunn kan hastighetsdämpande åtgärder orsaka visst buller och vibrationer.

Landskap

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

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvaliteten.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar till att emissioner och energianvändning ökar, både under byggnation och användning, samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerheten förbättras. Målkonflikt uppstår således mellan trafiksäkerhet och framkomlighet å ena sidan och påverkan på klimat å andra sidan.

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)	0,39514
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,59148
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00169

Objektnummer: VSyr2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 32 Sunhultsbrunn – Traneryd
Objekt-id	VSyr2662
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Aneby, Tranås
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Rv 32 är en regional väg som sträcker sig mellan Vetlanda och Mjölby. I söder kopplar den vidare till Kalmar och Karlskrona via rv 31 och 28 och i norr via rv 50 till Örebro och Borlänge. Vägen har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter. Regionalt är den viktig för arbetspendling mellan kommunerna på Högländet.

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. På rv 32 är delarna förbi Aneby (söder om aktuell sträcka) respektive Tranås (norr om aktuell sträcka) mötesseparerade men planer på mötteseparering finns även på andra sträckor längs vägen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	4,9 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h (40-60 km/tim genom Sunhultsbrunn)
Vägtrafik	4 000 f/d, varav 19 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg norr om Sunhultsbrunn. Breddning krävs längs hela sträckan, även för 1+1-delar. Korsningar och anslutningar ses över och anpassas till mötesseparerad väg. Bullerskydd och viltåtgärder. Delen genom Sunhultsbrunn mötessepareras inte men tätortsåtgärder för bättre trafiksäkerhet görs.

Objektet börjar där 40 km/h genom Sunhultsbrunn börjar och slutar i höjd med Traneryd där befintlig MLV tar vid.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	4,9 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 10-14 m, 100 km/h (oförändrat genom Sunhultsbrunn)
Vägtrafik	4 000 f/d, varav 19 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Förbättrad trafiksäkerhet och minskad restid för motorfordonstrafikanter.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-17	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	173	52	173	52

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	150

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg, mitträcke och viltstängsel innebär högre drifts- och underhållskostnader	-22

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är inte namngiven i Regional transportplan Jönköpings län 2022 – 2033. Åtgärdsvalsstudie är påbörjad 2024 men åtgärderna som prövas i denna SEB är än så länge bara översiktligt studerade.

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	2024-07-28

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, 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
150 mnkr	22 mnkr	135 mnkr	-37 mnkr	-0,21

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	209	22	123	-108	-0,47
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	150	24	151	-22	-0,13
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	150	21	120	-51	-0,30
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	150	22	125	-46	-0,27
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	150	22	161	-11	-0,07
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	150	22	110	-62	-0,36
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	150	22	135	-37	-0,21
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	150	22	135	-37	-0,21
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	150	22	135	-37	-0,21

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: Det finns andra etapper med planer för mötesseparering på rv 32 men de kan i princip byggas i vilken ordning som helst och påverkar inte varandras nyttor på ett betydande sätt.

Objektnummer: VSyr2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
2a	Kostnadskalkyl
2b	Omräkning av investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM EVA
4b	SEK-importkälla
4c	Json-fil EVA

SEB Id: e04f176d-6b5a-4aa2-be1b-6ce94328c56f

Objektnummer: VSyr2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
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