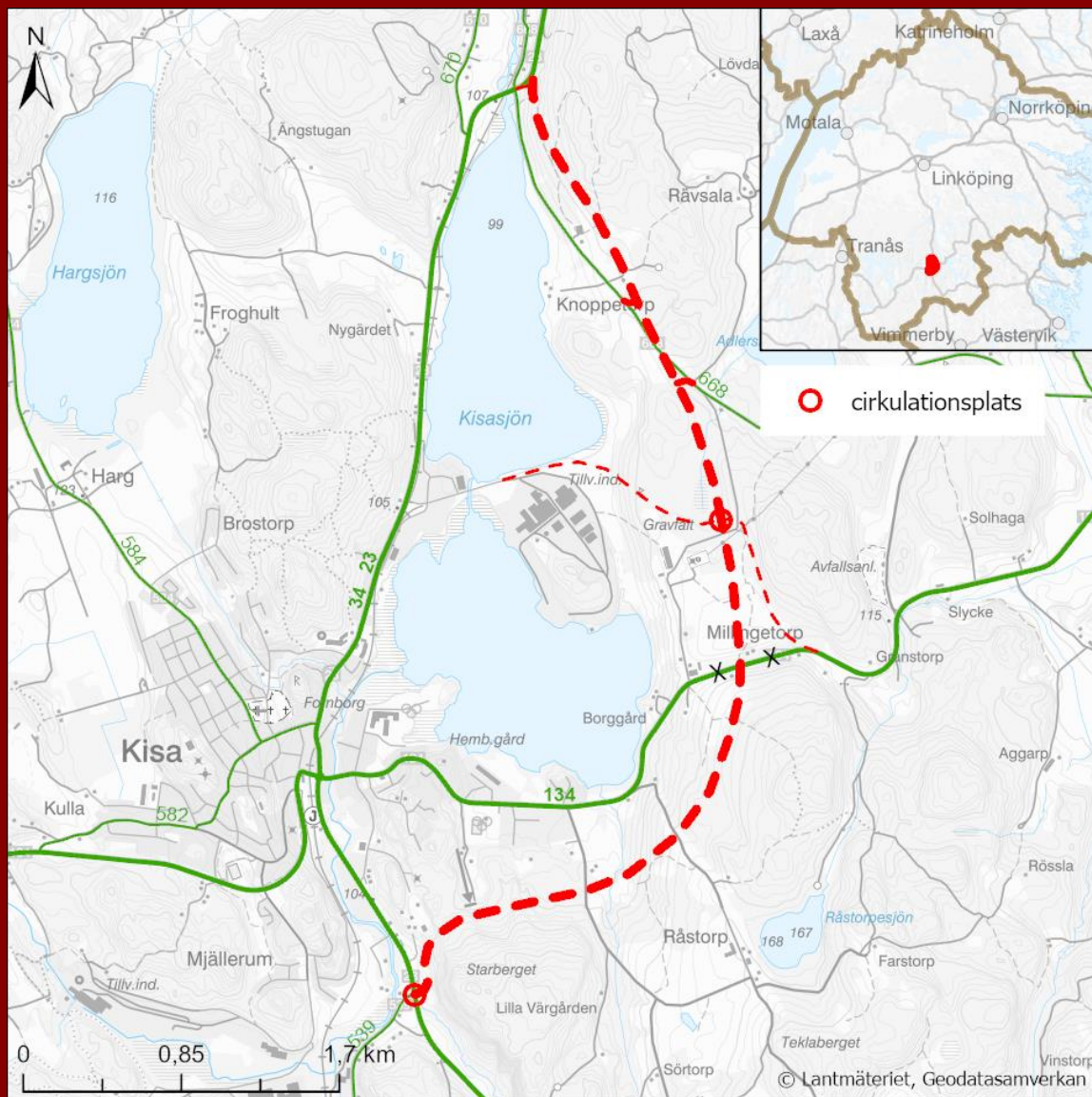


Samlad effektbedömning

Rv 23 förbi Kisa, VSYR2666



Objektnummer: VSYR2666, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-17

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa

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 skattekrone:

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

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 skattekrone 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 Östergötland län och berör Kinda kommun.

Nuläge och brister

Rv 23/34 utgör förbindelse för långväga trafik i stråken mellan Växjö och Linköping samt mellan Kalmar och Linköping. Vägen är utpekad som regionalt viktig väg inom funktionellt prioriterat vägnät. Genomfarten medför störningar (buller, vibrationer och utsläpp) och negativ påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet för boende och trafikanter samt ger fördröjningar för genomfartstrafiken.

Beskrivning av åtgärden

Rv 23/34 får ny sträckning (mötesfri 2+1) öst om Kisasjön och ansluts till befintlig väg i en ny cirkulationsplats i söder (dit även lv 539 ansluts) och en vanlig trevägskorsning i norr. Lv 134 stängs av strax öster om villabebyggelse vid Vårgårdsgatan. En ny väg byggs som kopplar samman sågverket Stora Wood Kinda, förbifarten (i ny cirkulationsplats) och lv 134 österut. Lv 668 som har lite trafik, ansluts till förbifarten i förskjutna trevägskorsningar. Viltstängsel sätts upp längs förbifarten.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken, minska trafikens störningar (buller, vibrationer, luftkvalitet och barriärverkan) samt förbättra oskyddade trafikanters trafiksäkerhet i Kisa.

Investeringskostnad

Kostnaden är 417 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-471 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	<-1
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Generellt sett åker män mer bil än kvinnor; en åtgärd som gynnar bil i första hand har därför störst effekt för män. Samtidigt förbättras möjligheten till ökad användning av trafiksystemet inne i tätorten

vilket gynnar både män och kvinnor. Lokalt gynnas tätorten av att genomfartstrafiken flyttar ut så att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Regionalt förbättras restiden och framkomligheten för genomfartstrafik.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden minskar störningen, i form av utsläpp och buller, av boende i Kisa. Högre hastighet och längre körsträcka ökar fordonskostnaderna som inte kompenseras fullt ut av kortare restider.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäkerhet: Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas

Planeringsläge

ÅVS genomförd 2017. Åtgärden är inte namngiven i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastighet och längre resväg ger högre bränsle- och fordonskostnader.	1,9 mnkr/år	-43
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid. Fler kan köra i högre hastighet via förbifarten.	-1,5 kftim/år	12

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter för en stor del av den tunga trafiken ger lägre godstidskostnad.	-0,01 mnkr/år	0,34
Reskostnad lastbil	Högre hastighet och längre resväg ger högre bränsle- och fordonskostnader.	1,4 mnkr/år	-34
Restid lastbil	Högre hastigheter för en stor del av den tunga trafiken ger kortare restid även för lastbil.	-0,73 kftim/år	6,0

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering minskar risken att skadas allvarligt men fler korsningar ökar antalet olyckor.	0 LAS/år	
Döda	Mötesseparering minskar risken att skadas allvarligt men fler korsningar ökar antalet olyckor.	0 D/år	
Egendomskador	Mitträcke ökar risken för räckespåkörningar.	3,3 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering minskar risken att skadas allvarligt men fler korsningar ökar antalet olyckor.	0,08 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering minskar risken att skadas allvarligt men fler korsningar ökar antalet olyckor.	0 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering minskar risken att skadas allvarligt men fler korsningar ökar antalet olyckor.		4,3

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Förflyttning av trafik från tätort till landsbygd minskar antal personer exponerade för utsläpp.	0 ton/år	0,37
Buller	Bullerberäkning i BEVA för bostäder som påverkas av trafikomfördelning. Boende i Kisa kommer få minskade bullernivåer.	-40 Antal utsatta ≥55 dBA	20

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Kväveoxider	Förflyttning av trafik från tätort till landsbygd minskar antal personer exponerade för utsläpp.	0 ton/år	0,61
Slitagepartiklar	Förflyttning av trafik från tätort till landsbygd minskar antal personer exponerade för utsläpp.	0,38 ton/år	19

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Ny vägsträckning utgör en barriär för djurlivet.		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)	0,95
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,12
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)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,57

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,88
---	-------

* 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	7277	49
Reinvestering per år	67	0,89
Drift och underhåll per år	39	0,46

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 hastighet och större trafikarbete ger högre fordonskostnader. Denna negativa effekt är större än den positiva effekten till följd av restiden.	-31 mnkr	-0,08

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastighet och längre resväg ger högre bränsle- och fordonskostnader. Denna negativa effekt är större än den positiva effekten till följd av restiden.	-27 mnkr	-0,07

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering minskar risken att skadas allvarligt men fler korsningar ökar antalet olyckor. Relativt liten positiv effekt.	4,3 mnkr	0,01

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Förflyttning av trafik från tätort till landsbygd minskar antal personer exponerade för buller och utsläpp.	40 mnkr	0,11
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Ny vägsträckning utgör en barriär för djurlivet.	<	
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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	-76 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-90 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	357 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	23 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	381 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-471 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	<-1
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK < -0,1 för huvudanalys och samtliga känslighetsanalyser. Även den sammanvägda bedömningen av de ej beräknade effekterna är negativ. Enligt ASEK 8.0 är gränsen för robust olönsam NNK < -0,1 för huvudanalys och känslighetsanalyser.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Trafikomfördelningen är gjord med stöd av Sampers men där finns osäkerheter. Vanlig åtgärd där effektsambanden är relativt bra. Beräknad med EVA som är Trafikverksgodkänt verktyg och som lämpar sig för att beräkna effekter av åtgärden.

Ej beräknade effekter:

Ny vägsträckning utgör en barriär för djurlivet.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga andra beroende har identifierats.

3 Fördelningsanalys

Generellt sett åker män mer bil än kvinnor; en åtgärd som gynnar bil i första hand har därför störst effekt för män. Samtidigt förbättras möjligheten till ökad användning av trafiksystemet inne i tätorten vilket gynnar både män och kvinnor. Lokalt gynnas tätorten av att genomfartstrafiken flyttar ut så att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Regionalt förbättras restiden och framkomligheten för genomfartstrafik.

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 hastigheter ger förbättrade restider men ökar bränsleförbrukning. Påverkan att fler väljer kollektivtrafik, gång, eller cykel bedöms vara försumbar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre framkomlighet och högre hastighet ger mer robusta godstransporter. Minskad risk för olyckor men mitträcke kan dock öka risken för störningar vid incidenter vid den nya förbifarten.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga utpekade åtgärder för dessa grupper.

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

Minskad genomfartstrafik i Kisa förbättrar möjligheterna för barn att på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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.

Små skillnader i trafiksäkerhet. Ökad trafiksäkerhet på sträcka men ett ökat antal korsningspunkter med högre hastighet gör att trafiksäkerheten blir sämre i korsning.

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

Högre hastighet medför ökade utsläpp.

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

Utsläppen ökar totalt men minskar i tätort där fler bor.

Buller och vibrationer

Positiva bullereffekter då trafik förflyttas från tätort till landsbygd. Färre boende påverkas av buller.

Landskap

Ny väg ger ett intrång i landskapet och ger en barriäreffekt för djurlivet.

Vatten

Kunskap saknas.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden minskar störningen, i form av utsläpp och buller, av boende i Kisa. Högre hastighet och längre körsträcka ökar fordonskostnaderna som inte kompenseras fullt ut av kortare restider.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäkerhet: Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	-0,15318
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,11675
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00231

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 23 förbi Kisa
Objekt-id	VSyr2666
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Östergötland
Kommun	Kinda
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Rv 23/34 utgör förbindelse för långväga trafik i stråken mellan Växjö och Linköping samt mellan Kalmar och Linköping. Vägen är utpekad som regionalt viktig väg inom funktionellt prioriterat vägnät. Genomfarten medför störningar (buller, vibrationer och utsläpp) och negativ påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet för boende och trafikanter samt ger fördröjningar för genomfartstrafiken.

Väg 134 utgör en förbindelse mellan Eksjö och Åtvidaberg och är i funktionellt prioriterat vägnät klassad som en kompletterande regionalt viktig väg.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	5,5 km
Vägstandard	Vanlig väg, 6-10 m, 40-80 km/h
Vägtrafik	3800-6400 f/d varav 10 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Rv 23/34 får ny sträckning (mötesfri 2+1) öst om Kisasjön och ansluts till befintlig väg i en ny cirkulationsplats i söder (dit även lv 539 ansluts) och en vanlig trevägskorsning i norr. Lv 134 stängs av strax öster om villabebyggelse vid Vårgårdsgatan. En ny väg byggs som kopplar samman sågverket Stora Wood Kinda, förbifarten (i ny cirkulationsplats) och lv 134 österut. Lv 668 som har lite trafik, ansluts till förbifarten i förskjutna trevägskorsningar. Viltstängsel sätts upp längs förbifarten.

Lv 134 stängs av i östgående riktning strax öster om villabebyggelsen vid Vårgårdsgatan. Lv134 är således bara öppen från Vårgårdsgatan (strax öster om) och västerut in mot Kisa C, samt öppen i östgående riktning från nya cirkulationsplatsen som kopplar ihop förbifarten med nya vägen till sågen.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Förbifart: 6,2 km. Ny lokalgata 2,2 km ny väg (kopplas samman med vägen idag som är 3,2 km)
Vägstandard	Förbifart: Gles mötesfri landsväg, 10-14 m, 100 km/h. Ny lokalgata: Vanlig väg, 7m, 70 km/h
Vägtrafik	Förbifart: 2000-2200 f/d. Lokalgata förbi sågen: 700-800 f/d. (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken, minska trafikens störningar (buller, vibrationer, luftkvalitet och barriärverkan) samt förbättra oskyddade trafikanter trafiksäkerhet i Kisa.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-03-19	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	417	125	417	125

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	357

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, mitträcke, viltstängsel ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-23

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

ÅVS genomförd 2017. Åtgärden är inte namngiven i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033.

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	2024-10-02

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,5
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3

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
357 mnkr	23 mnkr	-90 mnkr	-471 mnkr	<-1

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	500	23	-119	-642	<-1
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	357	24	-91	-472	<-1
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	357	23	-87	-467	<-1
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	357	23	-92	-472	<-1
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	357	23	-89	-470	<-1
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	357	23	-91	-472	<-1
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	357	23	-90	-471	<-1
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	357	23	-80	-461	<-1
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	357	23	-100	-481	<-1

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: Inga andra beroende har identifierats.

Objektnummer: VSyr2666, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Kostnads kalkyl
1b	Indexomräkning kostnad
2	Klimat kalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	BEVA-beräkning
4	EVA-fil
5a	Arbets-PM EVA
5b	Bilaga trafikomfördelning

SEB Id: 91be9b7c-e819-4784-9580-f051f65fe05b

Objektnummer: VSyr2666, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-17
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Persdotter Anna, PLsyrsa
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