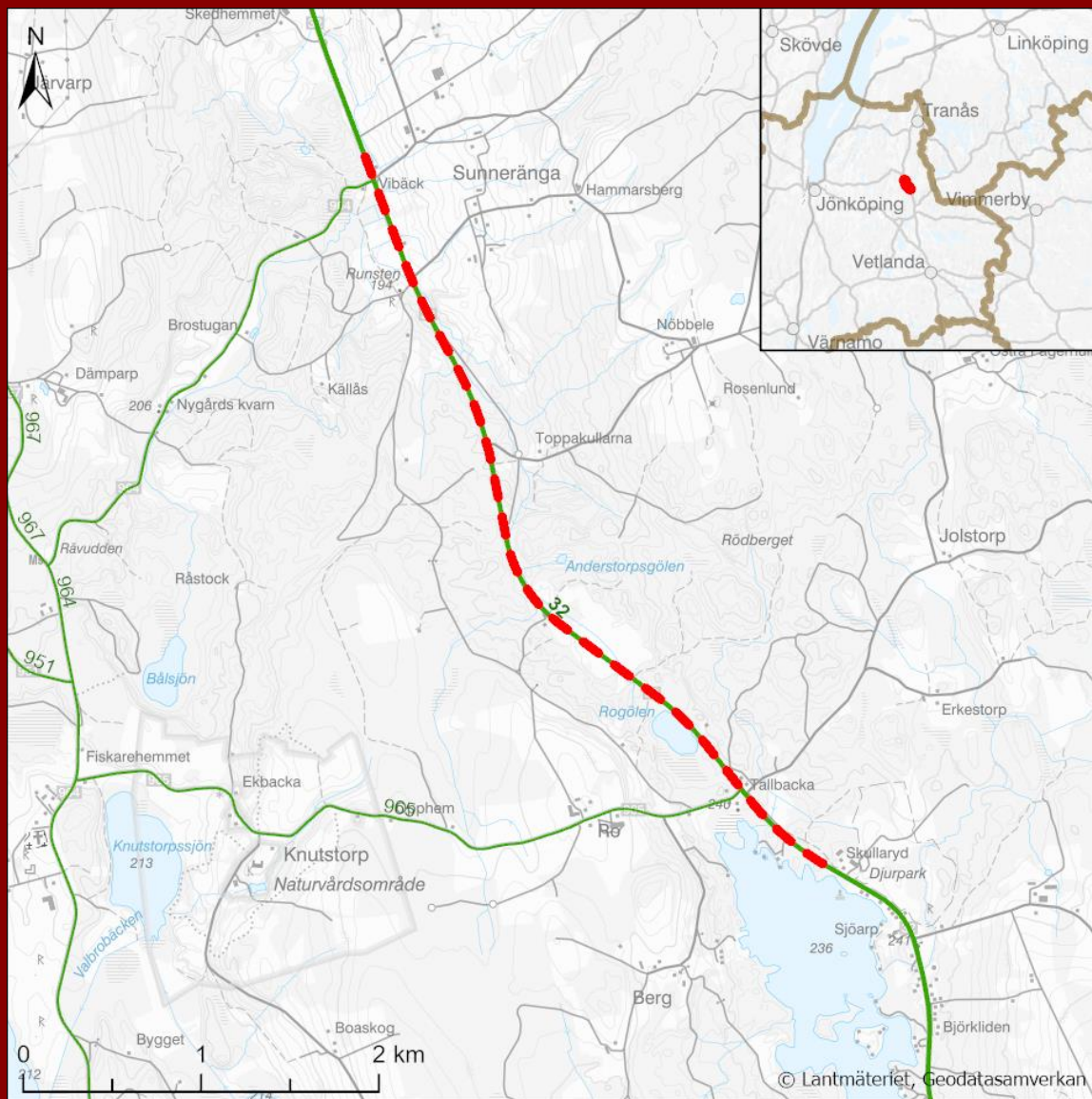


Samlad effektbedömning

Rv 32 Skullaryd - Sunnerånga, VSYR2668



Objektnummer: VSYR2668, 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 Nässjö 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. Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar.

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg. Breddning krävs för en omkörningssträcka. Korsningar och anslutningar ses över och anpassas till mötesseparerad väg. Bullerskydd och viltåtgärder. Objektet börjar där 70 km/h genom Skullaryd slutar och slutar vid korsning med lv 964. Då den korsningen behöver förses med vänstersvängfält krävs breddning även lite förbi korsningen. Fastighetsnära åtgärder för buller (1 fastighet) samt 120 m bullerplank ingår i objektet.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Förbättrad trafiksäkerhet och restid för motorfordonstrafikanter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 140 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-14 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,10
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam

Fördelningsanalys

I första hand regionala bilresor, i form av pendling och transporter, får nytta av åtgärden. Eftersom män i genomsnitt åker mer bil än kvinnor får de större del av nyttan. Vad gäller åldersgrupper så är det främst de i körkortsålder som gynnas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafik men ökat intrång i landskapet. Ökad framkomlighet och hastighet medför negativ klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

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 ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	0,32 mnkr/år	-8,0
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid.	-5,2 kftim/år	40

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	-0,01 mnkr/år	0,32
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt en högre reskostnad form av högre bränslekostnader.	0,14 mnkr/år	-3,3
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid	-0,66 kftim/år	5,5

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,11 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,03 D/år	
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-5,2 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,46 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,03 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		124

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen men få exponeras på landsbygd.	0 ton/år	0
Buller	Fastighetsnära åtgärder för buller och/eller bullerplank antas behövas. Detta medför sannolikt minskade bullerstörningar, trots högre hastighet, men osäkerheter om dagens nivåer och exakta åtgärder finns.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastighet ökar utsläppen men få exponeras på landsbygd.	0,01 ton/år	-0,0014

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen men få exponeras på landsbygd.	0,18 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Faunastängsel hindrar vissa djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Mildras med att anlägga faunaport.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat-Motorbränsle	Högre hastighet medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	3,552713678800501E-15
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)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,59

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,97
---	-------

* 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	1793	12
Reinvestering per år	27	0,26
Drift och underhåll per år	2,4	0,04

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*
Ökade hastigheter ger kortare restider men högre bränsleförbrukning.	32 mnkr	0,22

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger högre bränslekostnad men minskad restid.	2,6 mnkr	0,02

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mittseparering och viltstängsel minskar antal döda och skadade.	124 mnkr	0,86

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ökar utsläppen men få exponeras på landsbygd.	-0,0014 mnkr	0,00
Hälsa: Fastighetsnära åtgärder för buller och/eller bullerplank antas behövas. Detta medför sannolikt minskade bullerstörningar, trots högre hastighet, men osäkerheter om dagens nivåer och exakta åtgärder finns.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Faunastängsel hindrar vissa djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Mildras med att anlägga faunaport.	<	
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 skattekrone.	-29 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	130 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	121 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	23 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	145 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-14 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,10
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Nyttan positiv men mindre än kostnaden för åtgärden. Nettonuvärde och NNK är negativ för samtliga känslighetsanalyser förutom vid högre värdering av trafiksäkerhet, +25%.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Vanlig åtgärd utan trafikomfördelning där effektsambanden är relativt säkra. Beräknad med EVA som är Trafikverksgodkänt verktyg och som lämpar sig för att beräkna effekter av åtgärden.

Ej beräknade effekter:

Faunastängsel hindrar vissa djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Mildras med att anlägga faunaport.

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 bytydande sätt.

3 Fördelningsanalys

I första hand regionala bilresor, i form av pendling och transporter, får nytta av åtgärden. Eftersom män i genomsnitt åker mer bil än kvinnor får de större del av nyttan. Vad gäller åldersgrupper så är det främst de i körkortsålder som gynnas.

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. Bättre framkomlighet med bil minskar sannolikheten att välja kollektivtrafik, gång eller cykel.

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.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga utpekade åtgärder för dessa grupper.

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

Inga utpekade åtgärder för dessa grupper.

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.

Mitträcke minskar risken att dödas eller skadas.

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 miljökvalitetsmål 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

Högre hastighet medför ökade utsläpp men få exponerade.

Buller och vibrationer

Högre hastighet medför högre ljudnivåer men få exponerade. Hanteras med bullerskydd.

Landskap

Breddning och viltstängsel ger ett intrång i naturen och skapar barriäreffekter.

Vatten

Kunskap saknas.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafik men ökat intrång i landskapet. Ökad framkomlighet och hastighet medför negativ klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,24117
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,86073
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00668

Objektnummer: VSyr2668, 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 Skullaryd - Sunnerånga
Objekt-id	VSyr2668
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Nässjö
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 respektive Tranås mötesseparerade men planer på mötesseparering finns även på andra sträckor längs vägen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	5,0 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9,5-13 m, 90 km/h
Vägtrafik	3900 f/d, varav 20 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av befintlig väg. Breddning krävs för en omkörningssträcka. Korsningar och anslutningar ses över och anpassas till mötesseparerad väg. Bullerskydd och viltåtgärder. Objektet börjar där 70 km/h genom Skullyrd slutar och slutar vid korsning med lv 964. Då den korsningen behöver försees med vänstersvängfält krävs breddning även lite förbi korsningen. Fastighetsnära åtgärder för buller (1 fastighet) samt 120 m bullerplank ingår i objektet.

- Breddning av väg med 3-4,5 m för en omkörningssträcka - Korsningar med statlig väg antas byggas om till typ C. Enskilda anslutningar antas stängas eller utrustas med öglor - Busshållplatser anpassas - Vägen utrustas med faunastängsel samt faunaport - Fastighetsnära åtgärder för buller och bullerplank

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	5,0 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 9,5-14 m, 100 km/h
Vägtrafik	3900 f/d, varav 20 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Förbättrad trafiksäkerhet och 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)	140	42	140	42

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	121

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

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	2024-07-03

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

Kommentar:

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

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
121 mnkr	23 mnkr	130 mnkr	-14 mnkr	-0,1

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	170	23	121	-72	-0,37
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	121	25	144	-2,0	-0,01
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	121	22	117	-26	-0,18
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	121	23	125	-20	-0,13
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	121	23	162	17	0,12
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	121	23	99	-45	-0,31
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	121	23	130	-15	-0,10
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	121	23	130	-14	-0,10
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	121	23	130	-14	-0,10

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 mötteseparering på rv 32 men de kan i princip byggas i vilken ordning som helst och påverkar inte varandras nyttor på ett bytydande sätt.

Objektnummer: VSyr2668, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Lindvert David, PLsyrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Kostnadskalkyl
1b	Indexomräkning kostnad
2	Klimatkalkyl
3	SEK-importkälla
4	EVA-fil
5	Arbets-PM EVA

SEB Id: c212afce-757e-4c04-9365-72a87f7fa022

Objektnummer: VSyr2668, 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