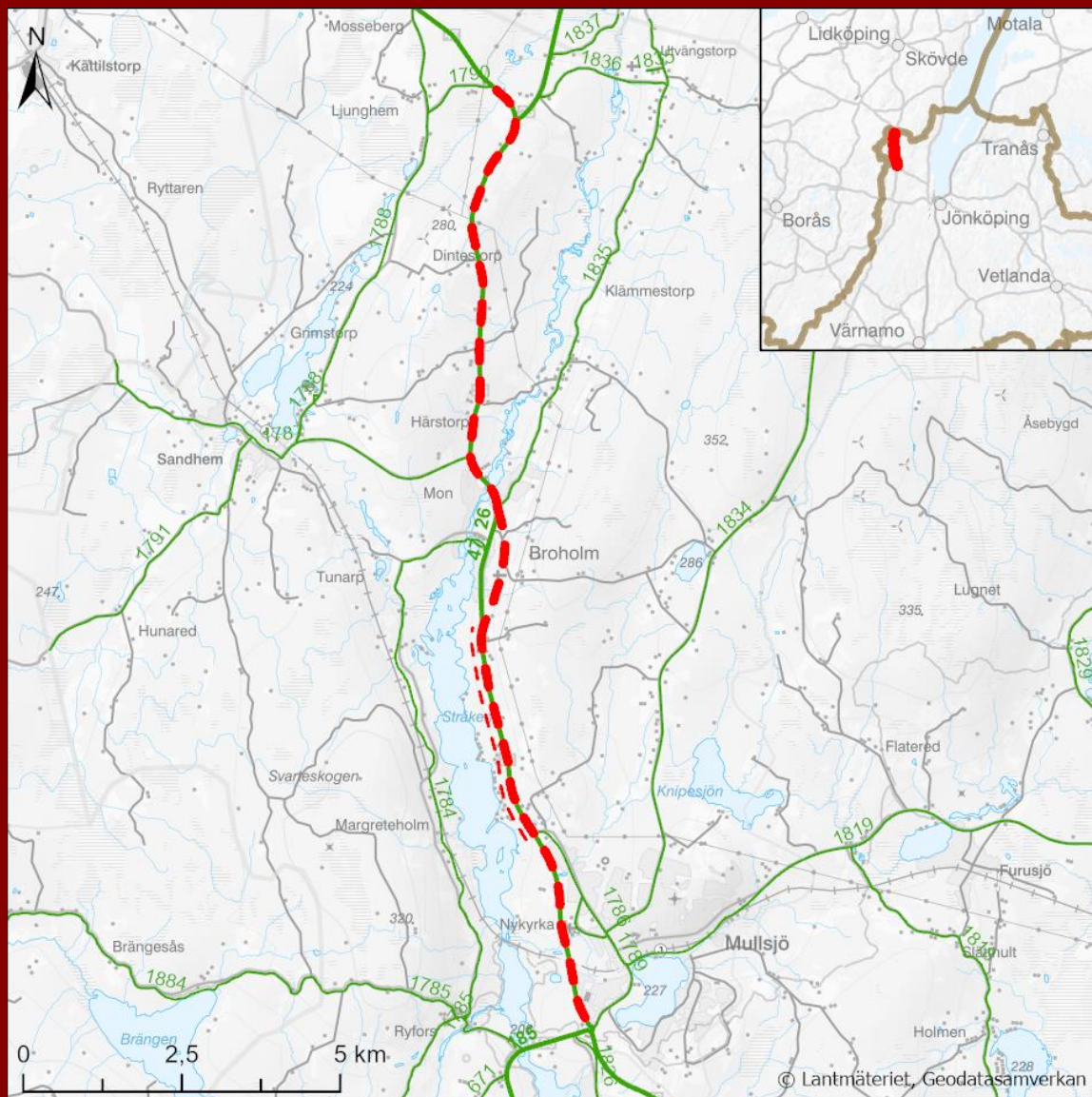


Samlad effektbedömning

Rv 26 Mullsjö - Slättäng, YSY007



Objektnummer: YSY007, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Tobias, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling påbörjad
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Johansson Tobias, IVsyrv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

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

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

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

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

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

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Jönköping län och berör Mullsjö kommun.

Nuläge och brister

Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är alltså av särskild nationell betydelse. Väg 47 är viktig för trafik Jönköping – Trollhättan, Jönköping – Oskarshamn och även trafik mot Oslo. Vägen saknar mötesseparering, är smal och har brister vad gäller profilstandard. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. På delar av sträckan saknas alternativ väg för cykeltrafik. Olycksrisken är stor och framkomligheten låg vid högtrafik.

Beskrivning av åtgärden

Vägen breddas och mötessepareras, till största delen i befintlig sträckning. Vid Broholm dras vägen i ny sträckning på cirka 2 km. I norra änden av nysträckningen ansluts befintlig väg i en enklare planskild korsning. Korsningar och anslutningar ses över. Mellan Mullsjö Norra och Broholm skapas gång- och cykelförbindelse. Faunastängsel sätts upp längs hela sträckan och två planskilda faunapassager byggs. Bullerskyddsåtgärder utförs.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att bidra till förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet för biltrafik samt bättre tillgänglighet för cykeltrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 517 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektet är i bygghandlingsskede så ingen osäkerhetsanalys är gjord. Kostnaden baseras på egenkalkyl. Under standardavvikelse har bedömd summa av riskreserv + ÄTA + diff mängdförteckning angivits.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	371 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,67
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafik i form av dagliga resor, arbetspendling och godstransporter gynnas mest av åtgärden. Störst fördel bedöms åtgärden innebära för den regionala trafiken inom Jönköpings och Västra Götalands län. Cykeltrafiken separeras från fordonstrafik, varför den också gynnas. Störst nytta ur ett tillgänglighetsperspektiv (persontrafik) ses för män med körkort i åldrarna 25-65 år. Högre vägstandard skapar bättre och säkrare framkomlighet för samtliga trafikslag.

Funktionsmål och hänsynsmål

Framförallt biltransporter påverkas positivt med förbättrad framkomlighet och högre trafiksäkerhet. Störst negativ påverkan fås på klimat och landskap.

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

Vägplanen är överklagad och Trafikverket väntar (juni 2024) på beslut från regeringen. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	En högre skyltad hastighet ger högre bränsleförbrukning och mer fordonsslitage.	2,6 mnkr/år	-61
Restid personbil	Höjd skyltad hastighet minskar restiden.	-86 kftim/år	646

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Höjd skyltad hastighet minskar transporttiden.	-0,20 mnkr/år	4,7
Reskostnad lastbil	En högre skyltad hastighet ger högre bränsleförbrukning och mer fordonsslitage.	2,1 mnkr/år	-52
Restid lastbil	Höjd skyltad hastighet minskar restiden.	-9,5 kftim/år	80

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering, cykelbana samt viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-0,46 LAS/år	
Döda	Mötesseparering, cykelbana samt viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-0,05 D/år	
Egendomskador	Åtgärden ger ökade egendomsskador till följd av mittseparering.	1,5 EO/år	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering, cykelbana samt viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-1,7 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering, cykelbana samt viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-0,13 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering, cykelbana samt viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.		387

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Marginell effekt men osäkra effektsamband.	0 ton/år	0
Buller	Minskat buller för boende i Broholm tack vare förbifart.	-13 Antal utsatta ≥55 dBA	30
Kväveoxider	Marginell effekt men osäkra effektsamband.	0 ton/år	-0,0005
Slitagepartiklar	Marginell effekt men osäkra effektsamband.	1,4 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Breddning av väg och ny infrastruktur ger intrång samt anläggandet av en förbifart i Broholm innebär ett ingrepp i tidigare opåverkad mark och påverkar den visuella upplevelsen. Samtidigt minskar trafiken genom Broholm.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Ny sträckning/breddning av väg, mötesseparering, faunastängsel hindrar djur		Försämring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Effekten mildras av faunapassager. Höjd hastighetsgräns och ny infrastruktur ökar risken för buller och andra störningar.		

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)	0,10
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,03
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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,04
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	2,73

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-4,41
---	-------

* 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	11289	102
Reinvestering per år	151	2,4
Drift och underhåll per år	48	0,66

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 skyltad hastighet medför högre bränsleförbrukning och mer fordonsslitage men kortare restid.	585 mnkr	1,06

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre skyltad hastighet medför högre bränsleförbrukning och mer fordonsslitage men kortare res- och transporttid.	33 mnkr	0,06

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering, cykelbana samt viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	387 mnkr	0,70

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden ger förbättrad bullernivå och försumbara effekter luftföroreningar.	30 mnkr	0,05
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Ökad barriäreffekt för djurlivet.	<	
Klimat (höghöjdseffekter): -	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
-	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
-	mnkr

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-111 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	924 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,7

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	442 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	111 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	554 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	371 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,67
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Samhällsekonomiska kalkylen blir lönsam medan ej beräknade effekter bedöms totalt sett negativa. De negativa ej beräknade effekterna bedöms dock vara relativt begränsade. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Åtgärden har bedömts vara lämplig att analysera i EVA och verktyget är bra anpassat för att beräkna många av de effekterna som uppstår. Alla delåtgärder har inte konkretiserats tillräckligt för att analyseras i EVA. Därav finns det då en risk att alla effekter som åtgärden genererar inte fångas.

Ej beräknade effekter:

Ökat intrång, ökade barriärer och risk för ökat buller som stör djurlivet.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Vägtrafik i form av dagliga resor, arbetspendling och godstransporter gynnas mest av åtgärden. Störst fördel bedöms åtgärden innebära för den regionala trafiken inom Jönköpings och Västra Götalands län. Cykeltrafiken separeras från fordonstrafik, varför den också gynnas. Störst nytta ur ett tillgänglighetsperspektiv (persontrafik) ses för män med körkort i åldrarna 25-65 år. Högre vägstandard skapar bättre och säkrare framkomlighet för samtliga trafikslag.

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

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner. Säkra omkörningsmöjligheter samt delvis separerad väg för gång- och cykeltrafikanter leder till ökad trygghet och bekvämlighet. Eftersom biltrafik kan nyttja den höjda hastighetsgränsen i större grad än busstrafik kan kollektivtrafikens konkurrenskraft minskas något vilket, på marginalen, kan ge överflyttning från kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre vägstandard ger ökade omkörningsmöjligheter samt minskad risk för olyckor. Högre vägstandard ger bättre framkomlighet och mindre restidsosäkerhet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften tack vare ökade möjligheter att bedriva effektiva godstransporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms ha en försumbar inverkan på funktionshindrades tillgänglighet.

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

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar. Separerad gång- och cykelväg ökar trygghet och ger möjlighet för barn och unga att transportera sig på egen hand.

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 vägstandard samt ökad separering mellan motorfordon och oskyddade trafikanter leder till ökad trafiksäkerhet och antalet döda och svårt skadade bedöms minska.

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 och så länge trafiken delvis sker med bensin-/dieslbilar ökar det koldioxidutsläppen. Byggnad medför ökad energianvändning och koldioxidutsläpp.

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

Åtgärden bedöms ha en negativ effekt på luftkvalitet längs sträckan då högre hastigheter samt bygg- och driftprocess ökar utsläppen. Kalkylen visar på marginellt ökade utsläpp.

Buller och vibrationer

Hastighetsökningen leder generellt till ökade bullernivåer. Åtgärden bedöms dock ha en försumbar påverkan på bullernivåer och vibrationer.

Landskap

Breddning av väg, mitträcke samt högre hastighet och viltstängsel leder till ökade barriärer och ökat intrång samt påverkar upplevelsen av landskapet negativt. Viltpassage byggs för att underlätta för djur att passera infrastrukturen. Breddning av vägen kan påverka vissa livsmiljöer och den biologiska mångfalden negativt. Även forn- och kulturlämningar längs och i närheten av sträckan kan påverkas negativt.

Vatten

Risk att enskilda brunnar kan påverkas när vissa delåtgärder genomförs. Effekten bedöms dock vara försumbar.

Material och kemiska produkter

Bedöms ej påverkas utifrån kunskap i detta skede

Förorenade områden och masshantering

Bedöms ej påverkas utifrån kunskap i detta skede

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Framförallt biltransporter påverkas positivt med förbättrad framkomlighet och högre trafiksäkerhet. Störst negativ påverkan fås på klimat och landskap.

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)	1,12
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,75
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00796

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 26 Mullsjö - Slättäng
Objekt-id	YSY007
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Mullsjö
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Bygghandling påbörjad
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är alltså av särskild nationell betydelse. Väg 47 är viktig för trafik Jönköping – Trollhättan, Jönköping – Oskarshamn och även trafik mot Oslo. Vägen saknar mötesseparering, är smal och har brister vad gäller profilstandard. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. På delar av sträckan saknas alternativ väg för cykeltrafik. Olycksrisken är stor och framkomligheten låg vid högtrafik.

Väg 26 utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Väg 47 utgör viktig förbindelse mellan Skaraborg och Jönköpingsregionen. Den aktuella sträckan mellan Mullsjö och Slättäng är en prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	15,3 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8-9 m, 80 km/h
Vägtrafik	6100-7800 f/d varav 21-25 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Vägen breddas och mötessepareras, till största delen i befintlig sträckning. Vid Broholm dras vägen i ny sträckning på cirka 2 km. I norra änden av nysträckningen ansluts befintlig väg i en enklare planskild korsning. Korsningar och anslutningar ses över. Mellan Mullsjö Norra och Broholm skapas gång- och cykelförbindelse. Faunastängsel sätts upp längs hela sträckan och två planskilda faunapassager byggs. Bullerskyddsåtgärder utförs.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	3 km
Cykelvägslängd	3 km
Väglängd	15,5 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 0-14 m, 100 km/h
Vägtrafik	6100-7800 f/d varav 21-25 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att bidra till förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet för biltrafik samt bättre tillgänglighet för cykeltrafik.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-04-24	2025-2	Annan	534	64	517	62

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	442

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg med mitträcke samt en del i ny sträckning ökar anläggningsmassan.	-111

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Vägplanen är överklagad och Trafikverket väntar (juni 2024) på beslut från regeringen. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
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	2025-04-28

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,4
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
442 mnkr	111 mnkr	924 mnkr	371 mnkr	0,67

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	619	111	889	158	0,22
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	442	119	1016	455	0,81
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	442	103	828	283	0,52
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	442	111	839	285	0,51
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	442	111	1021	467	0,84
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	442	111	828	274	0,49
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	442	111	923	369	0,67
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	442	111	924	371	0,67
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	442	111	924	371	0,67

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:

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	EVA-fil
2a	Kostnadskalkyl
2b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4	Arbets-PM EVA
5	Bullerberäkning
6	Tidigare SEB, Systemid: 1cba494b-51d1-4c8f-9beb-04f3c51e56b3

SEB Id för denna SEB: b0214d02-cee7-4188-9b81-5dd6a43e523e

Objektnummer: YSY007, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Tobias, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Bygghandling påbörjad
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-19
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Tobias, IVsyrv1
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning