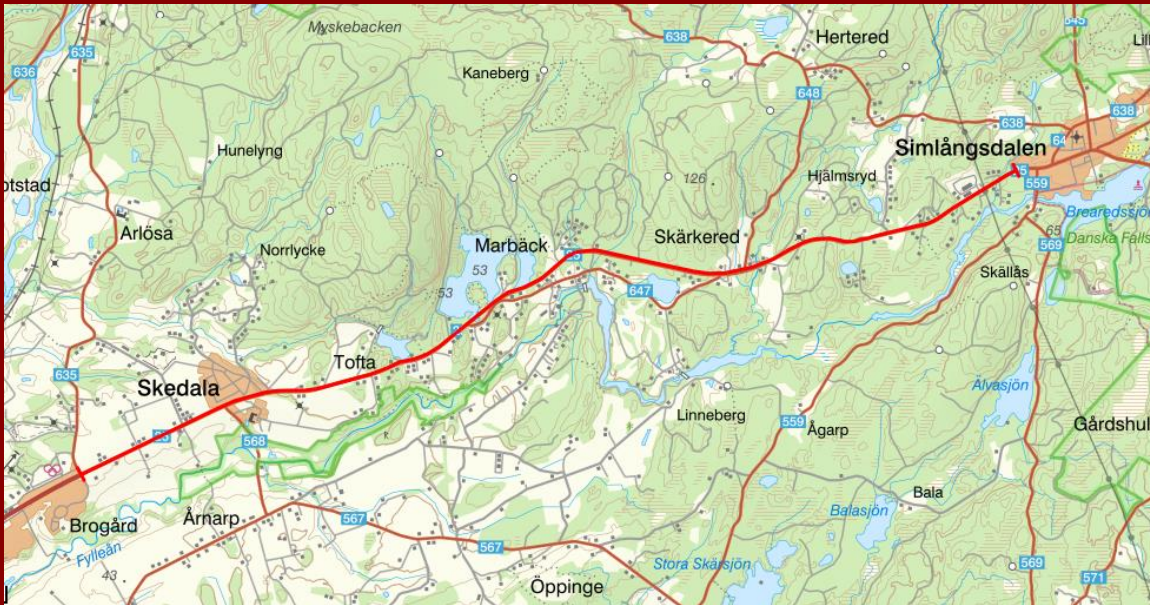


# Samlad effektbedömning

Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1, VVA2604



Objektnummer: VVA2604, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Andersson Elsa, PLvru, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

---

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-04-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Andersson Elsa, PLvru

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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

# Innehåll

## Sammanfattning

### 1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

### 2. Samhällsekonomisk lönsamhet

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

### 3. Fördelningsanalys

### 4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

## Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

## Referenser

## Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

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

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

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

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

där, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll

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

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

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

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

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

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

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

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

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

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

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

# Sammanfattning

## Geografi

Åtgärden ligger i Halland län och berör Halmstad kommun.

## Nuläge och brister

Väg 25 går från kust till kust mellan Halmstad och Kalmar, är en av Hallands tre nationella vägar, samt utgör riksintresse för kommunikationer. En ÅVS för vägsträckan är framtagen. Identifierade brister på sträckan Brogård-Simplångsdalen omfattar bl.a.: Vägtrafikbuller vid bostadshus. Smal väg med låg standard, risk att djur korsar väg. Bilister kör för fort förbi Skedala. 8-metersväg med 5000 fordon, dåliga sidoområden med skärning på många ställen. Behov av GC-passager och busshållplatser.

## Beskrivning av åtgärden

Vägsträckan byggs om till en fullständig 2+1-väg med 40% omkörningsbarhet, där hastigheten projekteras för 100 km/h förutom i tätorterna. Det genomförs korsningsåtgärder i 4 C-korsningar som anpassas till 2+1. Det sätts upp viltstängsel, anläggs mindre smådjurspassager samt en faunapassage för större vilt. Några utfarter längs vägsträckan stängs. Utöver detta upprättas fyra busshållplatser med ficka samt en cykelväg på ca 1 km. Det genomförs även bulleråtgärder längs sträckan.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med objektet är att förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för motorfordon (gods- och persontrafik). Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 668 mnkr i prisnivå 2023-06.

## Analysresultat

### Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	130 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,21
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

## Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Nyttorna bedöms främst tillfalla biltrafikanter lokalt inom Halmstad kommun. Kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider samt åtgärder på hållplatser.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar landskapet negativt. 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

En ÅVS har tagits fram för sträckan och detta är ett av två alternativ som har rekommenderats för sträckan. ÅVS:en omfattar också en sträcka öster om den aktuella sträckan där också två alternativ föreslagits.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökade kostnader för drivmedel i och med högre hastigheter.	1,7 mnkr/år	-41
Restid	Avstängning av utfarter kan leda till längre restid för ett fåtal resenärer.		Försumbart
Restid personbil	Minskad restid i och med högre hastigheter.	-72 kftim/år	546

### Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Minskad godstidskostnad i och med högre hastigheter.	-0,13 mnkr/år	3,0
Reskostnad lastbil	Bränslekostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	0,67 mnkr/år	-16
Restid lastbil	Minskad restid för godstrafiken i och med högre hastigheter.	-6,4 kftim/år	52

## Persontransportföretag

### Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering samt ombyggnad av korsningar samt viltstängsel.	-0,41 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering samt ombyggnad av korsningar samt viltstängsel.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering samt ombyggnad av korsningar samt viltstängsel.	-18 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering samt ombyggnad av korsningar samt viltstängsel.	-1,9 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering samt ombyggnad av korsningar samt viltstängsel.	-0,10 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Ytterligare en korsning byggs om med högre standard. Nya sidoräcken tillkommer på sträckan samt busshållplatser. Totalt sett bedöms dessa åtgärder ha en viss positiv effekt på trafiksäkerhet.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering samt ombyggnad av korsningar samt viltstängsel.		322

## Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastigheter ger marginellt ökade utsläpp av avgaspartiklar.	0 ton/år	0
Buller	Ökat buller till följd av ökade hastigheter, men mildras av bulleråtgärder som ingår i objektet		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger marginellt ökade utsläpp.	0,02 ton/år	-0,0032
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger ökade utsläpp av slitagepartiklar.	0,79 ton/år	0

## Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel, införande av mitträcke samt höjda hastigheter bidrar till att vägen blir en större barriär för djurlivet. Effekten mildras av faunapassager.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Breddning av väg innebär ett intrång i landskapet.		Försumbart

## Klimat

## 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 CO<sub>2</sub>-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	2,04

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-3,20
---	-------

\* 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	5543	41
Reinvestering per år	70	0,76
Drift och underhåll per år	12	0,17

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

<b>Personresor</b> (effekter relaterade till funktionsmålet)	<b>Nuvärde</b>	<b>NUK*</b>
Minskad restid i och med högre hastigheter.	505 mnkr	0,82
Avstängning av utfarter kan leda till längre restid för ett fåtal resenärer.	≈ 0	
<b>Godstransporter</b> (effekter relaterade till funktionsmålet)	<b>Nuvärde</b>	<b>NUK*</b>
Ökad hastighet leder till minskade restider och godstidskostnader. Ökade hastigheter leder också till ökade bränslekostnader.	39 mnkr	0,06
<b>Persontransportföretag</b> (effekter relaterade till funktionsmålet)	<b>Nuvärde</b>	<b>NUK*</b>
-	mnkr	0
<b>Trafiksäkerhet</b> (effekter relaterade till hänsynsmålet)	<b>Nuvärde</b>	<b>NUK*</b>
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering samt ombyggnad av korsningar samt viltstängsel.	322 mnkr	> 0,52
Ytterligare en korsning byggs om med högre standard. Nya sidoräcken tillkommer på sträckan samt busshållplatser. Totalt sett bedöms dessa åtgärder ha en viss positiv effekt på trafiksäkerhet.	>	
<b>Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat</b> (effekter relaterade till hänsynsmålet)	<b>Nuvärde</b>	<b>NUK*</b>
Hälsa: Högre hastigheter medför marginellt ökade utsläpp.	-0,0032 mnkr	0,00
Hälsa: Ökat buller till följd av ökade hastigheter, men mildras av bulleråtgärder som ingår i objektet	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Viltstängsel, införande av mitträcke samt höjda hastigheter bidrar till att vägen blir en större barriär för djurlivet. Effekten mildras av faunapassager. Bredning av väg innebär ett intrång i landskapet.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

<b>Övriga effekter</b>	<b>Nuvärde</b>
-	mnkr
<b>Skatte- och avgiftsintäkter</b>	<b>Nuvärde</b>
	mnkr
<b>Skattefinansieringskostnad</b>	<b>Nuvärde</b>
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-123 mnkr
<b>Sammanfattning</b>	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	744 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,2

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	572 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, beräknad	41 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
<b>Totala utgifter</b>	<b>613 mnkr</b>

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	130 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,21
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen pekar på lönsamhet. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget som något negativa. Alla känslighetsanalyser har en NNK över noll förutom analysen med högre investeringskostnad.

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Samhällsekonomiska beräkningar har genomförts med verktyget EVA, som bedöms fånga de största effekterna gällande trafiksäkerhet och restid. Viss osäkerhet finns kring stängda anslutningar och korsningsåtgärder vid mindre anslutning.

#### Ej beräknade effekter:

Merparten av de ej beräknade effekterna bedöms som försumbara. Det finns positiva ej beräknade effekter kopplade till trafiksäkerhet men de negativa effekter på landskapet bedöms vara de dominerande ej beräknade effekterna och gör också att den sammanvägda bedömningen blir negativ.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

## 3 Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Nyttorna bedöms främst tillfalla biltrafikanter lokalt inom Halmstad kommun. Kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider samt åtgärder på hållplatser.

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

## 4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

### 4.1 Preciseringar av funktionsmålet

#### Medborgarnas tillgänglighet

##### Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Förbättrad standard och mindre antal anslutningar bedöms leda till förbättrad tillförlitlighet för vägtrafiken. Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Det skapas även bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel.

#### Näringslivets tillgänglighet

##### Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad standard och mindre antal anslutningar bedöms leda till förbättrad tillförlitlighet för näringslivets transporter.

#### Funktionshinderades tillgänglighet

Åtgärderna påverkar inte tillgänglighet för funktionshindrade.

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

Åtgärder med busshållplatser och gång- och cykelvägar förbättrar trafiksäkerhet och trygghet för skolbarn.

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

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

## 4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

**Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.**

Mitträcke och viltstängsel påverkar trafiksäkerheten positivt. Anslutningar med sämre trafiksäkerhetsstandard tas bort och några korsningar uppgraderas till högre standard. Åtgärder för kollektivtrafiken samt gång och cykel bidrar positivt.

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

Högre hastigheter leder till marginellt 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***

Enligt EVA-kalkylen ökar partikelutsläpp och NOx marginellt, medan utsläpp av avgaspartiklar är i stort sett oförändrade.

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

Höjd hastighet på vägen ger ökning av buller. Åtgärden inkluderar bulleråtgärder, som antas medföra att bullernivåer hålls under riktvärden.

### ***Landskap***

Vägen breddas något, men detta bedöms inte ha någon betydande påverkan på skala och visuell karaktär i landskapet. Viltstängsel, införande av mitträcke samt höjda hastigheter bidrar till att vägen blir en större barriär för djurlivet. Barriären mildras dock av faunapassager.

### ***Vatten***

Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvalitet ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.

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

Underlag saknas

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

Underlag saknas

### **4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier**

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar landskapet negativt.

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.

<b>Mål</b>	<b>NUK</b>
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUK <sub>fm</sub> )	0,89
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUK <sub>hm</sub> )	<0,52
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUK <sub>klimat</sub> )	-0,00522

Objektnummer: VVA2604, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Andersson Elsa, PLvru, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

# Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1
Objekt-id	VVA2604
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Halland
Kommun	Halmstad
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

Väg 25 går från kust till kust mellan Halmstad och Kalmar, är en av Hallands tre nationella vägar, samt utgör riksintresse för kommunikationer. En ÅVS för vägsträckan är framtagen. Identifierade brister på sträckan Brogård-Simlångsdalen omfattar bl.a.: Vägtrafikbuller vid bostadshus. Smal väg med låg standard, risk att djur korsar väg. Bilister kör för fort förbi Skedala. 8-metersväg med 5000 fordon, dåliga sidoområden med skärning på många ställen. Behov av GC-passager och busshållplatser.

Parallellt med väg 25 går en GC-väg (Banvallsleden). Efter Skedala viker GC-vägen av och är som mest 350 meter från väg 25 fram till Marbäck. Efter Marbäck till Simlångsdalen är GC-vägen upp emot 900 meter från väg 25. Då cykelvägen delvis är relativt lång från väg 25 så har inte befintlig längd för gång och cykel angetts nedan.

## Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Cirka 11 km
Vägstandard	Vanlig väg, bredd 6,6-9,5 m, hastighet 70 resp. 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 5250 fordon/dygn, mätår 2018 och lastbilsandel 12 %

## Beskrivning av åtgärden

Vägsträckan byggs om till en fullständig 2+1-väg med 40% omkörningsbarhet, där hastigheten projekteras för 100 km/h förutom i tätorterna. Det genomförs korsningsåtgärder i 4 C-korsningar som anpassas till 2+1. Det sätts upp viltstängsel, anläggs mindre smådjurspassager samt en faunapassage för större vilt. Några utfarter längs vägsträckan stängs. Utöver detta upprättas fyra busshållplatser med ficka samt en cykelväg på ca 1 km. Det genomförs även bulleråtgärder längs sträckan.

### Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	1 km
Gångvägsstandard	GC-väg utan belysning, ca 3 m bred
Gångtrafik	Ingen uppgift
Cykelvägslängd	1 km
Cykelvägsstandard	GC-väg utan belysning, ca 3 m bred
Cykeltrafik	Ingen uppgift
Väglängd	Cirka 11 km
Vägstandard	MLV, 13 meter, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 5250 fordon/dygn, mätår 2018 och lastbilsandel 12 %

## Syfte och viktigaste effekt

Syftet med objektet är att förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för motorfordon (gods- och persontrafik). Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt.

## Kostnader

### Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2022-11-04	2022-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	590	177	668	200

### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	572

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

**Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl**

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Nya parallella vägar samt ny gång- och cykelväg medför ökad kostnad för drift och underhåll.	Försumbart
Underhållskostnad väg	Bredare väg samt nya räcken och viltstängsel ökar kostnaderna för drift- och underhåll.	-41

**Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl****Planeringsläge**

En ÅVS har tagits fram för sträckan och detta är ett av två alternativ som har rekommenderats för sträckan. ÅVS:en omfattar också en sträcka öster om den aktuella sträckan där också två alternativ föreslagits.

# Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	ja
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	-
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	2024-09-12

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

Kommentar: Avvikelse från trafikutvecklingstal på anslutande väg 648. En mer detaljerad beskrivning finns i tillhörande arbets-PM.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarar på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarar på ett enklare sätt

# Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

## Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
572 mnkr	41 mnkr	744 mnkr	130 mnkr	0,21

## Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	800	41	698	-144	-0,17
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	572	45	820	204	0,33
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	572	38	663	53	0,09
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	572	41	671	58	0,09
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	572	41	824	211	0,34
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	572	41	663	50	0,08
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	572	41	742	129	0,21
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	572	41	744	130	0,21
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	572	41	744	130	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:

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

## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

### Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	Arbets-PM
1c	EVA-fil (json)
2	GKI
3	Klimatkalkyl

SEB-ID, 3d4ca524-84da-46d1-8961-068df28df1ee  
ursprunglig SEB

SEB Id för denna SEB: 219499a8-09d1-468d-844a-566ed0238b9f

Objektnummer: VVA2604, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Andersson Elsa, PLvru, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

---

Utskriftsdatum: 2025-04-01  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Andersson Elsa, PLvru  
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**