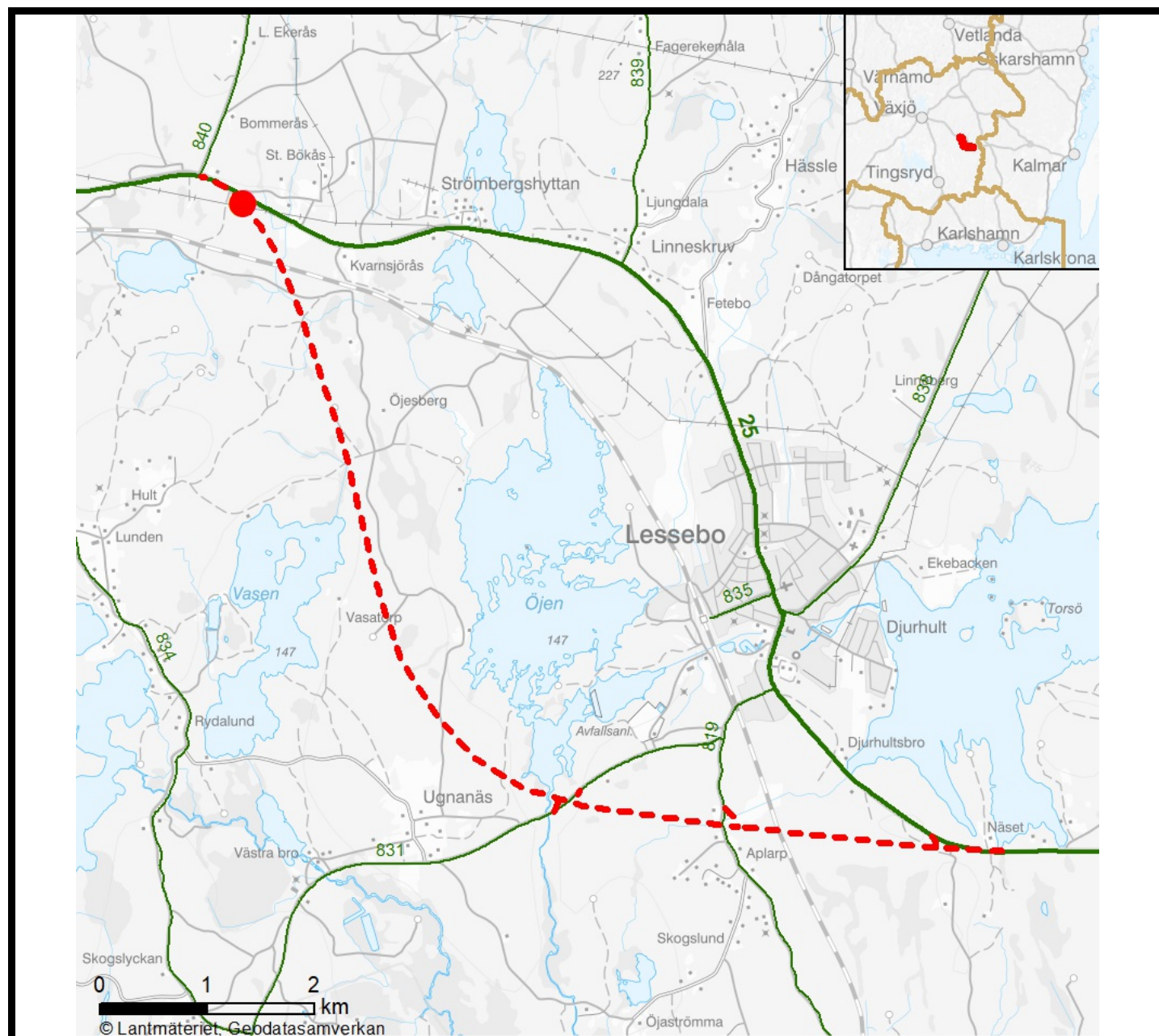


Rv 25 Förbi Lessebo



Nuläge och brister:

Väg 25 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad och Kalmar via Växjö. Vägen har en funktion för långväga godstransporter och långväga personresor, såväl tjänsteresor som fritidsresor och turism, samt för arbetspendling.

Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar. Den genomgående trafiken medför betydande störningar i tätortsmiljön i Lessebo.

Väglängd: 11,3 km

Vägstandard: Vanlig väg, 8 m, 40–80 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): 3200 – 5500 f/d, varav 14-20% lastbilar (2017).

Åtgärdens syfte:

Att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 423,76 mnkr i prisnivå 2019-06

Utbyggnad av mötesfri väg i ny sträckning sydväst om Lessebo. Anslutning till befintlig väg i nordväst utformas planskilt. Övriga korsningar i plan. Två broar över Kust till kustbanan samt vattenskydd och viltåtgärder.

Väglängd (km): 11,2 km

Vägstandard: Gles mötesfri landsväg 2+1, 9,5 -13,5 m, 100 km/h.

Vägtrafik: 3200 – 5500 f/d, varav 14-20% lastbilar (2017).

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	496	Försumbart	-
Godstransporter	128	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	110	Försumbart	-
Klimat	11	Försumbart	-
Hälsa	99	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Stort ingrepp i landskapet och uppkomst av nya barriärer.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-51	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	568		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	225	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,36	225	EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden. Det är en vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband men viss osäkerhet finns om trafikomfördelning. Dock uppstår stora intrångseffekter som inte fångas i kalkylen. EVA kalkylen kompletteras med BEVA för att fånga bullereffekter.
KA högre invkostnad	0,07	55	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär och intrång men de positiva effekterna bedöms överväga de negativa. Med högre kostnad är lönsamheten osäker.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Kronoberg	Neutralt
Kommun	Lessebo	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt & negativt
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Positivt bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

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

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär och intrång men de positiva effekterna bedöms överväga de negativa. Med högre kostnad är lönsamheten osäker.

Byggnation i ny sträckning samt bred väg med mitträcke och viltstängsel leder till ökade intrång och ökade barriäreffekter, framförallt för djurlivet. I detta fall innebär dock åtgärden också att skapa passager för vilt.

Den samhällsekonomiska beräkningen visar på lönsamhet där restidskostnader och trafiksäkerhetseffekter utgör de största posterna. Totalt sett bedöms den ekonomiska hållbarheten vara god.

Trafiksäkerheten ökar av mittseparering och säkra omkörningsmöjligheter. Män kör mer bil än kvinnor men båda grupperna får det bättre.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 25 Förbi Lessebo
Objekt-id	VSO022
Ärendenummer	
Län	Kronoberg
Kommun	Lessebo
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 25 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad och Kalmar via Växjö. Vägen har en funktion för långväga godstransporter och långväga personresor, såväl tjänsteresor som fritidsresor och turism, samt för arbetspendling.

Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar. Den genomgående trafiken medför betydande störningar i tätortsmiljön i Lessebo.

Väglängd (km): 11,3 km

Vägstandard: Vanlig väg, 8 m, 40–80 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): 3200 – 5500 f/d, varav 14-20% lastbilar (2017).

Syfte

Att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten.

Förslag till åtgärd

Utbyggnad av mötesfri väg i ny sträckning sydväst om Lessebo. Anslutning till befintlig väg i nordväst utformas planskilt. Övriga korsningar i plan. Två broar över Kust till kustbanan samt vattenskydd och viltåtgärder.

Väglängd (km): 11,2 km, km

Vägstandard: Gles mötesfri landsväg 2+1, 9,5 -13,5 m, 100 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): 3200 – 5500 f/d, varav 14-20% lastbilar (2017).

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-03-09	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	393,8	118,1	423,8

Planeringsläge

Äldre koncept till vägutredning från 2001 finns. Åtgärdsvalsstudie pågår. Åtgärden är inte namngiven i gällande nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2020-06
Avvikelse från prognos persontrafik	nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2020-06
Avvikelse från prognos godstrafik	nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2, BEVA 2020:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-03-11
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,53
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	2,15
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,32
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,61

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	568	225	0,36
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	739	55	0,07
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Reskostnad - personbil	3,03 mnkr/år	50,7	496	-	Försumbart	-
Restid - personbil	-49,2 kftim/år	445,5		-		
Godstransporter						
Godskostnad	-0,16 mnkr/år	4,9	128	-	Försumbart	-
Reskostnad - lastbil	-4,85 mnkr/år	45,3		-		
Restid - lastbil	-9,19 kftim/år	77,7		-		
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,1	AS/år	-	110	-	Försumbart	-
Döda	-0,02	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-0,07	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,03	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	110,4		-		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-0,05	kton/år	11,1	11	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	-0,003	ton/år	2,9	99	-	Försumbart	-
Luft - NOX	-0,357	ton/år	0,1		-		
Luft - Slitagepartiklar	-0,015	ton/år	57,4		-		
Människors hälsa - buller	-89	Antal utsatta ≥55 dBA	39,0		-		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär	-	-	-	-	Negativt: Viltstängsel och mitträcke ökar barriäreffekten för djurlivet, men mildras av viltpassage längs sträckan.	Negativt	Stort ingrepp i landskapet och uppkomst av nya barriärer.
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Negativt: Negativ påverkan på landskapet i form av nya barriärer i tidigare orört landskap.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	1,96	mnkr/år	-51,0	-51	-	Försumbart	-
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				568			
NETTONUVÄRDE				225	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Negativt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden. Det är en vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband men viss osäkerhet finns om trafikomfördelning. Dock uppstår stora intrångseffekter som inte fångas i kalkylen. EVA kalkylen kompletteras med BEVA för att fånga bullereffekter.				Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Ny väg ger betydande intrång i landskapet och skapar nya barriärer för djurlivet.			

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär och intrång men de positiva effekterna bedöms överväga de negativa. Med högre kostnad är lönsamheten osäker.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden leder till minskad restid med personbil. Generellt åker män bil i något större utsträckning än kvinnor men skillnaden är liten och minskande.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Den regionala trafiken gynnas av bättre väg med högre hastighet. Även lokal trafik kan gynnas av detta.
Län	Kronoberg	Neutralt	Neutralt	Kronobergs län gynnas mest av åtgärden.
Kommun	Lessebo	Neutralt	Neutralt	Lessebo kommun gynnas av åtgärden.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Det är svårt att peka ut en näringsgren som påverkas mer eller mindre än övriga.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Vägtrafiken gynnas mest av högre vägstandard
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Äldre >65 år	Neutralt	Biltrafikanter gynnas mest av åtgärden.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden.

Objektnummer: VSO022 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Fredriksson Peter, PLsys, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-15

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Byggnation i ny sträckning samt bred väg med mitträcke och viltstängsel leder till ökade intrång och ökade barriäreffekter, framförallt för djurlivet. I detta fall innebär dock åtgärden också att skapa passager för vilt.

Ekonomisk hållbarhet

Den samhällsekonomiska beräkningen visar på lönsamhet där restidskostnader och trafiksäkerhetseffekter utgör de största posterna. Totalt sett bedöms den ekonomiska hållbarheten vara god.

Social hållbarhet

Trafiksäkerheten ökar av mittseparering och säkra omkörningsmöjligheter. Män kör mer bil än kvinnor men båda grupperna får det bättre.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Högre vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Säkra omkörningsmöjligheter leder till ökad trygghet och bekvämlighet. Minskad trafik i Lessebo ökar trygghet för oskyddade trafikanter där.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Restidsosäkerheten minskar. Bättre vägstandard ger ökade omkörningsmöjligheter samt mindre risk för olyckor.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Högre vägstandard ger bättre framkomlighet.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Pendlingsmöjligheter påverkas positivt av bättre vägstandard.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inte nära någon storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet förbättrar tillgängligheten mellan regioner.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärder leder till minskad restid med personbil. Generellt åker män bil i något större utsträckning än kvinnor men skillnaden är liten och minskande.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Inga sådana åtgärder genomförs.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Mindre trafik genom Lessebo leder till en säkrare miljö för oskyddade trafikanter.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Inga sådana åtgärder genomförs.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Inga sådana åtgärder genomförs.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Något kortare körsträcka. Trafikarbetet minskar lite enligt EVA beräkning.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Högre hastighet leder till högre energiförbrukning.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggprocessen samt drift och underhåll leder till ökad energianvändning.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bullerskyddsåtgärder samt att vägen dras längre från bebyggelse ger positiv inverkan på buller.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Kunskap om antal personer exponerade för höga bullernivåer saknas.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Negativt bidrag: Ny sträckning genom idag ostört område.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Inga sådana åtgärder.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Mindre trafik genom Lessebo leder till en säkrare miljö för oskyddade trafikanter.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Inga sådana åtgärder.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Utsläppen minskar enligt EVA beräkning.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas, inga tätorter med åtgärdsprogram berörs.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Säkrare väg genom yt- och grundvattentäkten vid Hovmantorp. Åtgärder måste vidtas för att förhindra att eventuella föroreningar når yt- och grundvattensystemen.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inga uppgifter om förorenade områden.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Riskerar att påverka riksintresse vid Tomeshult.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Stor negativ påverkan med ny väg i landskapet. Förändrar landskapsbilden och delar större sammanhängande skogsområde.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Ökad hastighet medför något ökad risk för påkörning. Dock innehåller åtgärden viltstängsel samt viltpassager vilket saknas på befintlig väg.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Viltstängsel och mitträcke ökar barriäreffekten för djurlivet, men mildras av viltpassage längs sträckan.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Bullret ökar i ett tidigare ostört område.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Ingrepp i tidigare orört landskap.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Nyckelbiotoper riskerar att påverkas.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Forn- och kulturlämningar finns i området.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Mötesseparering minskar olycksrisken. Mindre trafik genom Lessebo minskar också risken för olyckor.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,12	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-8,58	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,33	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,11	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

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

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	13295	85
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	311	2,76
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	18686	166

Bilaga: klimatkalkyl vso022, rv 25 förbi lessebo_rev_2021-03-09.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2a	Kostnadskalkyl
Bilaga 2b	Indexomräkning kostnad
Bilaga 2c	Indexomräkning kostnad hög
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 1a	SEK-importkälla
Bilaga 1b	SEK-importkälla, justering
Bilaga 4	Arbets-PM EVA
Bilaga 5	EVA-fil
Bilaga 6	Trafikomfördelning
Bilaga 7	BEVA
Bilaga 7	Justering EVA-kalkyl

Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	35688d42-c88c-4cb5-a1c3-688238b9f47c

System-ID, nummer för identifikation i databas: 30fa5607-7a26-4bfa-90a5-3b257e7d48d4

Utskriftsdatum : 2021-06-15