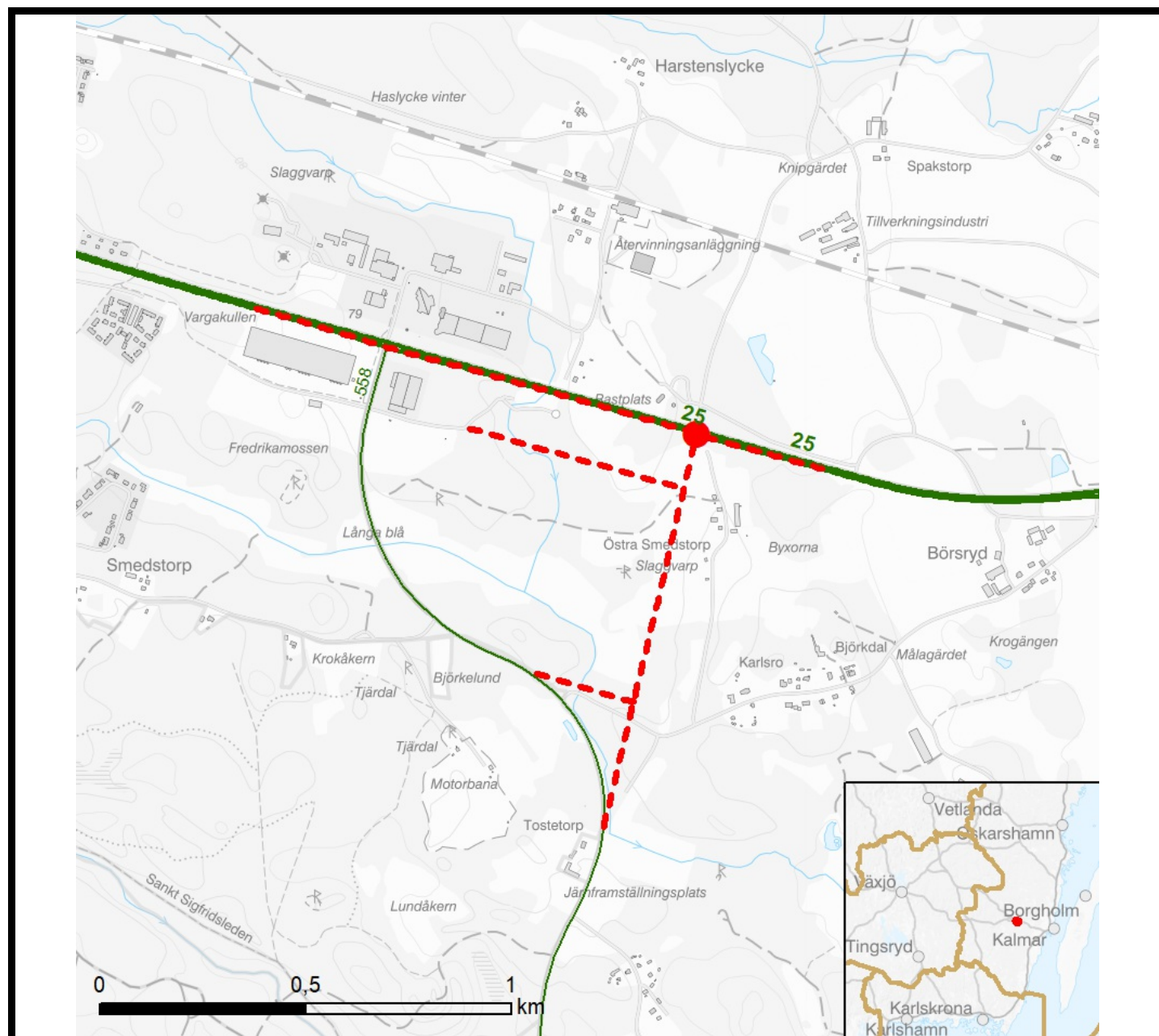


Rv 25 Tpl Glasporten, Nybro



Nuläge och brister:

Väg 25 är nationell stamväg och sträcker sig mellan Växjö och Kalmar, där den ansluter till E22. Vägen är viktig för långväga och dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter.

Sträckan har bristande trafiksäkerhet i nuvarande korsningar och i framkomlighet då hastigheten är nedsatt till 70 km/h på en längre sträcka. Det är också problem att svänga ut på vägen från det angränsande verksamhetsområdet.

Väglängd: 1,4

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 70 - 100 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): 9 900 - 10 700 f/d varav 10 % tunga fordon (2017)

Åtgärdens syfte:

Att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt möjliggöra fortsatta exploateringar i verksamhetsområdet.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 115,79 mnkr i prisnivå 2019-06

Befintlig korsning med väg 558/Mineralvägen stängs och en planskildhet för gång- och cykeltrafik byggs där. Väg 558 dras i ny sträckning till korsning vid rastplats Glasporten. Den korsningen byggs om till trafikplats.

<u>Väglängd (km):</u>	1,4 km
<u>Vägstandard:</u>	Mötesfri landsväg med planskilda korsningar, 13 m, 100 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	9 900 - 10 700 f/d varav 10 % tunga fordon (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-50	Försumbart	-
Godstransporter	-27	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	815	Försumbart	-
Klimat	-4	Försumbart	-
Hälsa	3	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Ökat intrång i landskapet. Fornlämningar kan påverkas.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-5	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	153		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	579	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	3,67	579	EVA bedöms fånga stor del av uppkomna effekter på ett relativt bra sätt. Det finns dock stora osäkerheter kring tidplan för exploateringar samt målpunktsfördelning och storlek på den nyalstrade trafiken.
KA högre invkostnad	2,62	534	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Största delen av de samhällsekonomiska vinsterna består i ökad trafiksäkerhet för befintliga och tillkommande biltrafik. De ej värderbara effekterna är negativa och består till största delen av olika former av intrång. Hög NNK gör dock att den samlade lönsamheten bedöms vara positiv. Om ingen exploatering sker (som dock är motivet till åtgärden) blir NNK betydligt lägre men åtgärden bedöms även då bli lönsam.
KA utan exploatering	1,03	162	
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	Kalmar	Neutralt
Kommun	Nybro	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden bedöms främst gynna bilburen trafik, såväl den som nyttjar riksväg 25 samt den trafiken som genereras till och från det exploaterade området.

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
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Förbättrade korsningspunkter ger högre trafiksäkerhet och framkomlighet. Ökade utsläpp och ökat intrång i landskapet.

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:

Största delen av de samhällsekonomiska vinsterna består i ökad trafiksäkerhet för befintliga och tillkommande biltrafik. De ej

värderbara effekterna är negativa och består till största delen av olika former av intrång. Hög NNK gör dock att den samlade lönsamheten bedöms vara positiv. Om ingen exploatering sker (som dock är motivet till åtgärden) blir NNK betydligt lägre men åtgärden bedöms även då bli lönsam.

Stängd korsning medför ökat trafikarbete. Åtgärden medför intrång i landskapet.

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till regionens utveckling.

Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras för flera trafikantgrupper.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 25 Tpl Glasporten, Nybro
Objekt-id	VSY2203
Ärendenummer	
Län	Kalmar
Kommun	Nybro
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 25 är nationell stamväg och sträcker sig mellan Växjö och Kalmar, där den ansluter till E22. Vägen är viktig för långväga och dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter.

Sträckan har bristande trafiksäkerhet i nuvarande korsningar och i framkomlighet då hastigheten är nedsatt till 70 km/h på en längre sträcka. Det är också problem att svänga ut på vägen från det angränsande verksamhetsområdet.

Nybro kommun planerar för stora exploateringar i anslutning till Smedstorkorsningen vilket innebär att nuvarande problem med framkomlighet och trafiksäkerhet kommer att förvärras om befintlig trafikutformning ska hantera prognostiserade trafikflöden fram till år 2040. De föreslagna åtgärderna är en förutsättning för att möjliggöra kommunens exploateringar och bidra till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Nuvarande vägskäl vid Glasporten har trafiksäkerhetsproblem, då det har skett flera dödsolyckor 2003-2018.

Väglängd (km): 1,4

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 70 - 100 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): 9 900 - 10 700 f/d varav 10 % tunga fordon (2017)

Syfte

Att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt möjliggöra fortsatta exploateringar i verksamhetsområdet.

Förslag till åtgärd

Befintlig korsning med väg 558/Mineralvägen stängs och en planskildhet för gång- och cykeltrafik byggs där. Väg 558 dras i ny sträckning till korsning vid rastplats Glasporten. Den korsningen byggs om till trafikplats.

Föreslagna åtgärder ingår i åtgärds paket B i framtagna åtgärdsvalsstudie för Glasporten, daterad 2018-10-05

Väglängd (km):	1,4 km, km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg med planskilda korsningar, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn):	9 900 - 10 700 f/d varav 10 % tunga fordon (2017)

Saknas

Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-03-05	apr-18	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	108,7	32,6	115,8

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutförd 2018. Åtgärden är inte namngiven i gällande nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Övrigt

Då åtgärdens samhällsekonomiska effekter till stor del bedöms påverkas av eventuell framtida exploatering i området runt Glasporten i Nybro, görs två jämförande samhällsekonomiska kalkyler, en utan större exploateringar i området och en med. Denna SEB analyserar föreslagna åtgärder inklusive tillkommande exploateringar i området. Samhällsekonomisk kalkyl utan exploatering redovisas som känslighetsanalys.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja (stor exploatering i närområdet)
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Ja (stor exploatering i närområdet)
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)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-04-15
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,39
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,83
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,21
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,39

Kommentar

Utöver generell trafiktillväxt har förväntad trafik från planerad omfattande exploatering i närområdet lagts till för prognosåren. Observera att redovisade trafiktillväxttal bara redovisar den generella trafiktillväxten (exklusive exploatering).

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	153	579	3,67
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	198	534	2,62
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-
KA utan exploatering	153	162	1,03

* 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	1,3	mnkr/år	-36,0	-50	-	Försumbart
Restid - personbil	2,34	kftim/år	-14,3		-	
Godstransporter						
Godskostnad	0,01	mnkr/år	-0,3	-27	-	Försumbart
Reskostnad - lastbil	1,02	mnkr/år	-19,3		-	
Restid - lastbil	0,72	kftim/år	-7,4		-	
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,57	AS/år	-	815	-	Försumbart	-
Döda	-0,06	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-3,37	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,13	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	815,0		-		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	0,02	kton/år	-3,6	-4	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	0,001	ton/år	0,1	3	-	Försumbart	-
Luft - NOX	0,035	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0,154	ton/år	3,2		-		
Landskap							
Forn- och kulturlämningar	-	-	-	-	Negativt: Befintliga fornlämningar i närhet av Smedstorpskorsningen kan påverkas negativt beroende på placering och utformning av föreslagen gc-port.	Negativt	Ökat intrång i landskapet. Fornlämningar kan påverkas.
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Åtgärden innebär byggande av ny trafikplats med planskilda konstruktioner som bygger minst 5-6 meter över befintlig marknivå. Tillkommande vägar och anslutningar bidrar också till förändring av befintlig landskapskaraktär som bedöms som negativa.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Samtliga budgeteffekter	-	-	-	-	Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	0,25	mnkr/år	-5,3	-5	-	Försumbart	-
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				153			
NETTONUVÄRDE				579	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Negativt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl EVA bedöms fånga stor del av uppkomna effekter på ett relativt bra sätt. Det finns dock stora osäkerheter kring tidplan för exploateringar samt målpunktsfördelning och storlek på den nyalstrade trafiken.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Ej beräknade effekter består främst av negativ påverkan på landskapsbilden.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Största delen av de samhällsekonomiska vinsterna består i ökad trafiksäkerhet för befintliga och tillkommande biltrafik. De ej värderbara effekterna är negativa och består till största delen av olika former av intrång. Hög NNK gör dock att den samlade lönsamheten bedöms vara positiv. Om ingen exploatering sker (som dock är motivet till åtgärden) blir NNK betydligt lägre men åtgärden bedöms även då bli lönsam.

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 domineras av trafiksäkerhetsnyttor för biltrafik. Generellt åker män bil i något större utsträckning än kvinnor men skillnaden är liten och minskande.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Väg 25 är en mycket viktig regional väg som binder samman Växjö och Kalmar.
Län	Kalmar	Kronoberg	Neutralt	Riksväg genom Kalmar län, men viktig även för Kronobergs län som förbinds via vägen.
Kommun	Nybro	Kalmar	Neutralt	Åtgärden ligger i Nybro kommun men pendlingen till och från Kalmar är omfattande.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Kunskap saknas för fördelningsanalys.
Trafikslag	Bil	Cykel	Neutralt	Framkomlighetsåtgärd främst för motorfordon, såväl bil som godstrafik. Inkluderar även mindre åtgärd för främjande av cykling.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Vuxna bedöms främst gynnas då färdas med bil i störst utsträckning. Barn och ungdomar gynnas i viss utsträckning av GC-porten

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärden bedöms främst gynna bilburen trafik, såväl den som nyttjar riksväg 25 samt den trafiken som genereras till och från det exploaterade området.

Objektnummer: VSY2203 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

Stängd korsning medför ökat trafikarbete. Åtgärden medför intrång i landskapet.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till regionens utveckling.

Social hållbarhet

Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras för flera trafikantgrupper.

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: Ny trafikplats ger ökad separering av biltrafiken vilket leder till ökad trafiksäkerhet och en ökad robusthet i form av färre störningar. Den nya gc-porten leder till ökad trafiksäkerhet och färre störningar.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Förbättrad trygghet och bekvämlighet för gående och cyklister genom gc-port. Ökad bekvämlighet för fordonstrafiken på väg 25 genom trafikplats.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Befintliga näringslivstransporter till och från området ges robustare anslutning till väg 25 i och med trafikplatsen. Det genomgående transportererna med tung trafik på väg 25 ges större tillförlitlighet tack vare färre korsningspunkter och därigenom minskad risk för störningar.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Kvaliteten för näringslivets transporter bedöms påverkas marginellt positivt tack vare färre plankorsningar och därigenom bättre framkomlighet. Åtgärden främjar också tillgängligheten till befintlig rastplats.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Pendlingsresor med bil och buss mellan Kalmar och Nybro gynnas med högre hastigheter på väg 25 och högre tillförlitlighet.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka tillgänglighet till storstad i någon mån.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Väg 25 är en interregionalt viktig väg, utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) och fungerar som en anslutning mellan Europavägarna 22 och 4.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden är avgränsad och bedöms inte påverka jämställdhetskvoten inom transportpolitiken.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Projektet är i ett tidigt skede och därför finns inte underlag för att bedöma detta.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Inga direkta åtgärder för att främja kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning föreslås.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: GC-port under väg 25 bedöms inte påverka barn och ungas möjlighet att röra sig på egen hand, då det finns få boende i området.
	Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)

	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	Negativt bidrag: Åtgärden leder till en ökning i antalet fordonskilometrar på grund av den borttagna Smedstorkorsningen vilket leder till ett något längre ruttval för vissa trafikrörelser ut på väg 25.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: Åtgärden innebär att hastigheten kan ökas från 70 till 100 km/h på en kortare sträcka vilket ger ökad energianvändning. Det jämnare trafikflödet längs hela sträckan bedöms dock ge en minskad energianvändning som är större än ökningen.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Åtgärden innebär byggande av ny infrastruktur i form av trafikplats, gc-port och nya anslutande vägar.
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	Inget bidrag: Åtgärden planeras i ett område med få boende och den höjda hastighet på väg 25 bedöms inte ge någon betydande effekt på bullernivåerna.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Åtgärden planeras i ett område med få boende och den höjda hastighet på väg 25 bedöms inte ge någon betydande effekt på bullernivåerna.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden planeras i ett område med befintlig infrastruktur därför bedöms inte tysta områden finnas i närområdet som påverkas.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden innebär byggande av gc-port samt anslutande gång- och cykelvägar men bedöms inte påverka den fysiska aktiviteten.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärderna bidrar inte till att dessa grupper enklare kan ta sig fram till sina mål.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar marginellt till förbättrad tillgänglighet till fots och med cykel genom föreslagen gc-port.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Ökat trafikarbete bidrar till ökade emissioner av kväveoxider och partiklar.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Åtgärden planeras i ett område utanför tätort, och därmed finns inget åtgärdsprogram.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Få personer bor i området där åtgärd föreslås, bedöms inte påverkas.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inga dricksvattentäkter finns i området. Planerat reservdricksvattentäkt norr om området bedöms inte påverkas av föreslagen åtgärd.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas, inga förorenade områden identifierade i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Befintliga skyddsvärda områden berörs ej av föreslagen åtgärd.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Befintliga skyddsvärda områden berörs ej av föreslagen åtgärd.
Landskap	Landskap	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Föreslagen trafikplats kommer generera en störande effekt i det kringliggande annars generellt sett flacka landskapet.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Mortalitet bedöms endast marginellt påverkas.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Ny infrastruktur, inklusive ny väg innebär nya barriärer för växt- och djurliv.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Ny infrastruktur genom skogsområde innebär risk för ökad störning från trafiken i landskapet.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Mark som erfordras för ny infrastruktur bedöms inte vara viktig för förekomst av befintliga livsmiljöer.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Byggande av ny infrastruktur bedöms inte märkbart påverka den biologiska mångfalden i området. Dock saknas kunskap om befintliga biotoper.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Befintliga utpekade värdeområden kan påverkas negativt, särskild under byggskede.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka områden för strukturomvandling.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövården respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Befintlig väg är inte utpekad som riksintresse för kulturmiljövård och utveckling av väg 25 / väg 558 bedöms påverka befintliga intressen marginellt.
	Betydelse för utträdning	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms positivt främja trafiksäkerheten, trots ökade hastigheter på väg 25. Färre plankorsningar och på- och avkörningsfält minimerar 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)	-11,34	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)	-140,04	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,56	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	2,81	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Förbättrade korsningspunkter ger högre trafiksäkerhet och framkomlighet. Ökade utsläpp och ökat intrång i landskapet.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	2281	16
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	49,5	0,478
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	1980	19,1

Bilaga: bilaga 3.klimatkalkyl vsy2203, rv 25 nybro, tpl glasporten.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2a	Kostnadskalkyl
Bilaga 2b	Indexomräkning kostnad
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 1a	SEK-importkälla
Bilaga 1b	SEK utan exploatering
Bilaga 1c	SEK-importkälla, justering
Bilaga 1d	SEK utan exploatering, justering
Bilaga 4	Arbets-PM EVA
Bilaga 5a	EVA-fil
Bilaga 5b	EVA-fil känslighetsanalys utan exploatering
Bilaga 6a	Trafikomfördelning
Bilaga 6b	Uppdatering trafikflöden 2017 mot 2014
Bilaga 8	Justering EVA-kalkyl
Övrigt	
Bilaga 7	Åtgärdsvalsstudie

Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	98b035e9-cd53-44a1-9b27-fc27b8ddb72e

System-ID, nummer för identifikation i databas: ea801174-3b29-4863-96c9-a66c9a6c79b5

Utskriftsdatum : 2021-06-15