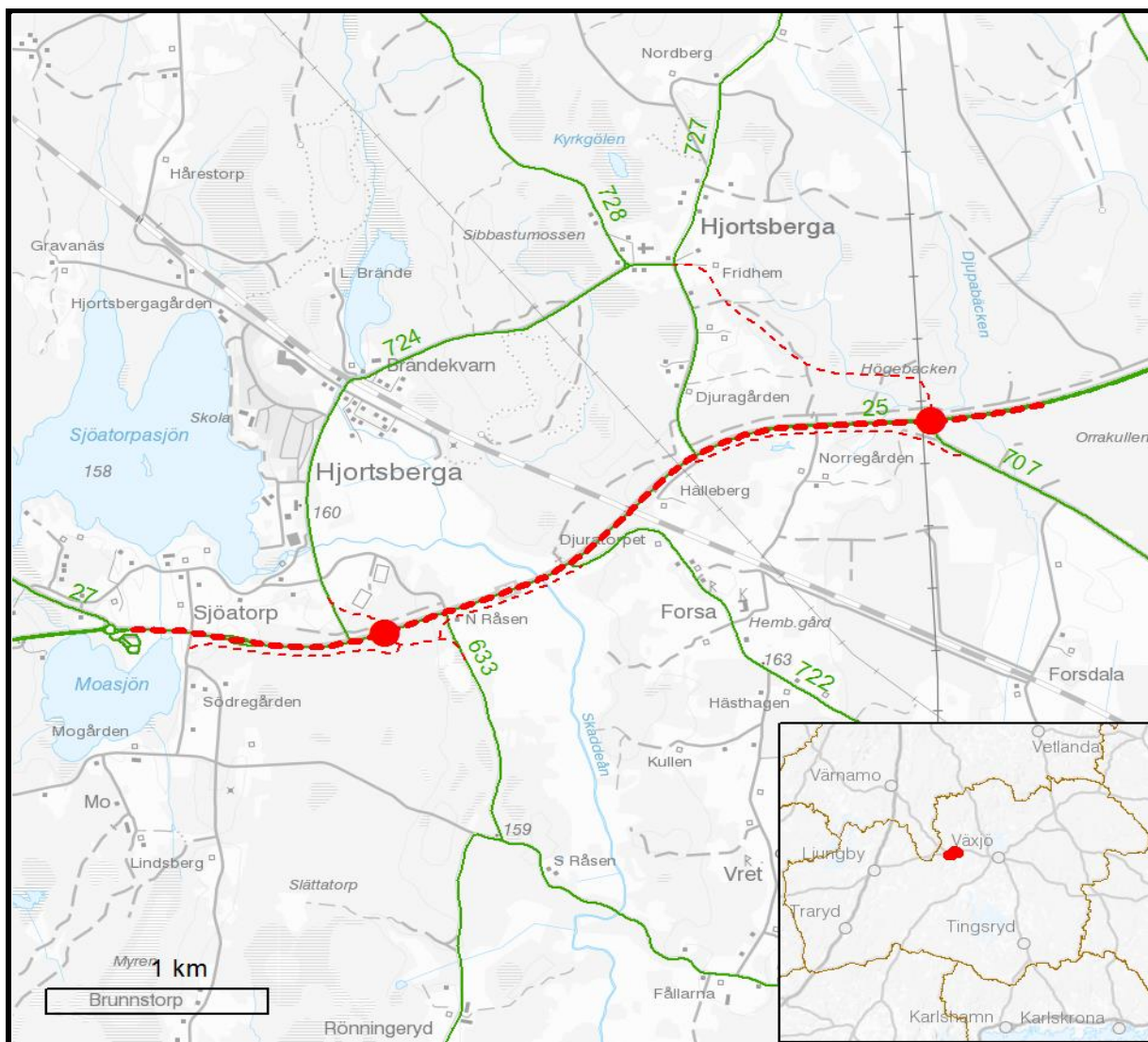


Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats), VSO019

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Riksväg 25 är en nationell stamväg som har en viktig funktion att sammanbinda Växjö och Alvesta med E4 och Halmstad via Ljungby. Vägen är viktig för långväga resor, godstransporter samt arbetspendling. Den cirka 4 km långa sträckan mellan Sjöatorp och Forsa är den sista delen mellan Växjö och Ljungby som inte är mötteseparerad. Detta innebär att trafiksäkerheten inte är tillfredsställande. Dessutom medför hastighetsbegränsningen till 80 km/h att framkomligheten är begränsad. Vid Forsa finns två olycksdrabbade trevägskorsningar (väg 727 och 707), där det tidvis också är svårt att komma ut på riksväg 25. Väg 707 är den västra infarten till Alvesta och ett viktigt stråk för godstransporter söderut mot Karlshamn (väg 126).

Åtgärdens syfte: Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för trafikanterna. SEB framtagen som underlag till långsiktig plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 186 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden omfattar mötteseparering av sträckan Sjöatorp-Forsa (cirka 3,2 km varav 1,3 km i ny sträckning), byggnation av två nya trafikplatser, vid infarten till Hjortsberga samt vid västra infarten till Alvesta. Byggnation av ny bro över järnvägen och rivning av befintlig järnvägsbro samt byggnation av ny bro över Skaddeån. Dessutom byggnation av ett parallellvägnät samt indragning av överbliven allmän väg.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
193		Negativt		Försumbart		Lönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid personbil: -20,4 kftim/år	207		
Godstransporter	Restid lastbil: -1,1 kftim/år	3		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,84 DSS/år	262		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,128 kton/år	-9		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	1		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,6 mnkr/år	-14		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 10,4 mnkr/år	-259		
Nettonuvärde		193		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,74	Informationsvärde NNK =	MELLAN NNK-i _{KA} *= ##### NNK-idu= 0,71	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Landskap	Negativt		Ökat intrång i landskapet
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt		Ökat intrång i landskapet. Dock huvudsakligen långs befintlig väg.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, restkostn, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Män	Regionalt	Kronoberg	Alvesta	Resenärer	Neutralt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej bedömt
(störst) negativ nytta/nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Klimat: Externt berörda	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

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
	Funktionshindre	Kollektivtrafknätet	Positivt bidrag
	Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
		Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
	Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik
Energi per fordonskilometer			Negativt bidrag
Energi bygg, drift, underhåll			Negativt bidrag
Hälsa		Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Negativt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
Landskap		Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
Trafiksäkerhet		Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Åtgärden bidrar positivt till mål om ökad tillgänglighet men negativt till mål om minskad klimatpåverkan.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar negativt till ekologisk hållbarhet genom främjande av biltrafiken. Åtgärden bedöms bidra positivt till samhällsekonomisk hållbarhet och till social hållbarhet genom förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	VSO019	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Kronoberg	
Koordinater startpunkt	465 980	6 306 970
Koordinater målpunkt	470 110	6 308 110

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför granskning/Typfall 2
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ej relevant
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2011-10-06
Betydande miljöpåverkan?	Nej
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



1.3 Nuläge och brister

Riksväg 25 är en nationell stamväg som har en viktig funktion att sammanbinda Växjö och Alvesta med E4 och Halmstad via Ljungby. Vägen är viktig för långväga resor, godstransporter samt arbetspendling.

Den cirka 4 km långa sträckan mellan Sjöatorp och Forsa är den sista delen mellan Växjö och Ljungby som inte är mötteseparerad. Detta innebär att trafiksäkerheten inte är tillfredställande. Dessutom medför hastighetsbegränsningen till 80 km/h att framkomligheten är begränsad. Vid Forsa finns två olycksdrabbade trevägskorsningar (väg 727 och 707), där det tidvis också är svårt att komma ut på riksväg 25. Väg 707 är den västra infarten till Alvesta och ett viktigt stråk för godstransporter söderut mot Karlshamn (väg 126).

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Arbetsplatser i huvudsak i Alvesta direkt öst om åtgärden men även i Ljungby och Växjö. Bostäder dessutom i Hjortsberga norr om rv 25. I övrigt glesbygd.
Lokalisering av service och handel	I huvudsak i Alvesta direkt öst om åtgärden.
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Väglängd:	4,5 km
Vägstandard:	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h (3,2 km) / Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h (1,3 km) Korsningar i plan
Vägtrafik:	9 000 f/d, varav 14 % lastbilar (mätår 2015)

1.4 Fyrstegsanalys

Mötesseparering har etappvis skett både öst och väst om aktuell sträcka. På denna del har hastighetsbegränsningen sänkts till 80 km/h i avvaktan på åtgärd. Åtgärder i steg ett och två kan i viss mån begränsa efterfrågan på vägtansporter men bedöms inte vara tillräckliga. Då vägen har en viktig övergripande funktion är anspråken på både trafiksäkerhet och framkomlighet höga och det har därför bedömts att större åtgärder är nödvändiga. Trafikplatserna och parallellvägnätet möjliggör säkra anslutningar samtidigt som framkomligheten på rv 25 upprätthålls.

1.5 Syfte

SEB framtagen som underlag till långsiktig plan.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för trafikanterna.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden omfattar mötesseparering av sträckan Sjöatorp-Forsa (cirka 3,2 km varav 1,3 km i ny sträckning), byggnation av två nya trafikplatser, vid infarten till Hjortsberga samt vid västra infarten till Alvesta. Byggnation av ny bro över järnvägen och rivning av befintlig järnvägsbro samt byggnation av ny bro över Skaddeån. Dessutom byggnation av ett parallellvägnät samt indragning av överbliven allmän väg.

Projektet är uppdelat i två vägplaner, Trafikplats Alvesta Väst samt mittseparering Sjöatorp – Forsa. Gränsen mellan vägplanerna går vid nuvarande korsning väg 25/väg 727.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Breddning och mötesseparering, två trafikplatser, parallellväg.</i>
Väglängd:	4,5 km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h Planskilda korsningar
Vägtrafik:	9 000 f/d, varav 14 % lastbilar (mätår 2015)

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	VSO019 Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V FKS	186	2015-11-09	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	Eventuell kandidat till nationell plan 2018-2029	186	186	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Åtgärden är inte namngiven i gällande plan utan har hanterats som två trimmningsåtgärder.

Båda vägplanerna är inskickade för fastställelse och ett fastställelsebeslut antas komma i början av 2017.

1.9 Relation till andra åtgärder

Ej relevant

1.10 Övrigt

Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2016-01-01	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2016-12-01

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Trafikomfördelning omfattar bara mindre strömmar från anslutande vägar.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	30%	40%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	16%	26%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Gällande uppräkningsstal för Krobobergs län.

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej relevant		Ej relevant		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	186		Ej angett		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		259		0				0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	259	193	0,74	0,71
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>Ej relevant</i>	0	451	-	31,98
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	259	175	0,67	0,64
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	259	65	0,25	0,24
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	259	262	1,01	0,96
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	259	35	0,13	0,13

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

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska 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.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen.

Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

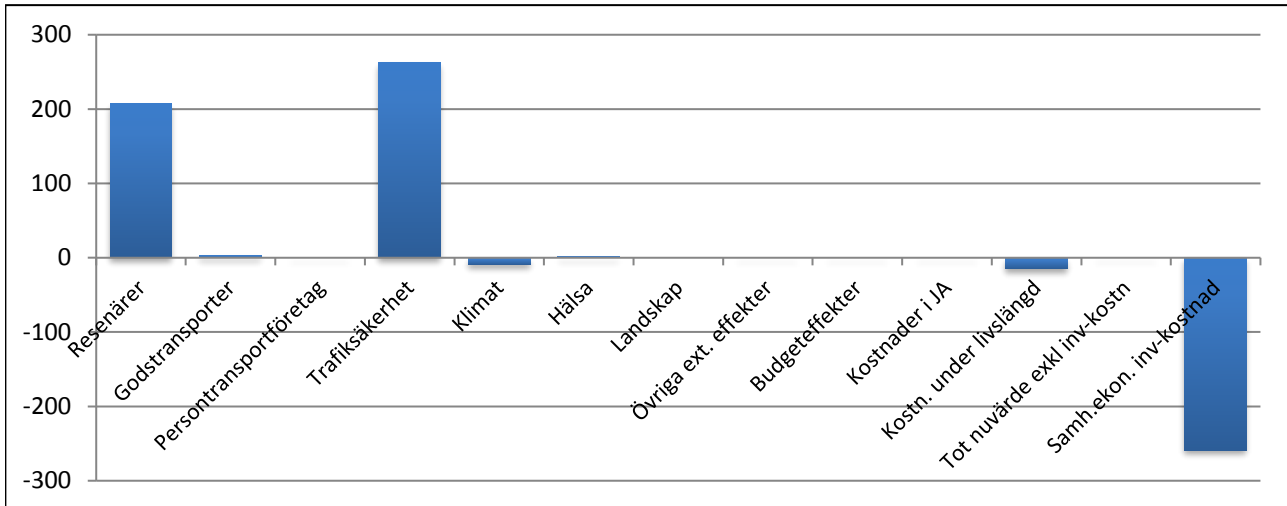
Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restid - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-20,4	<i>kftim/år</i>	217	207	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,5	<i>mnkr/år</i>	-10		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-1,1	<i>kftim/år</i>	15	3	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,3	<i>mnkr/år</i>	-12		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods- kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	0,0	<i>mnkr/år</i>	1		<i>Eva 2.96</i>
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
TRAFIKSÄKERHET (TS)	<i>Trafik- säkerhet - totalt</i>	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	262	262	<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	-0,06	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-0,78	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	

EXTERNA EFFEKTER	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	<i>Avser koldioxid</i>	0,13	kton/ år	-9	-9	Eva 2.96
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	<i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i>	-	-	1		Eva 2.96
		Luft - NOX	<i>Kväveoxider</i>	0,022	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - VOC	<i>Kolväten</i>	-0,508	ton/år	-	1	Eva 2.96
		Luft - SO2	<i>Svaveldioxid</i>	0,001	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - Partiklar	<i>Partiklar</i>	0,000	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	<i>Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden</i>	0,6	mnkr/år	-14	-14	Eva 2.96	
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>	

MINUS SAMMÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>	10	mnkr/ år	-259	-259	Eva 2.96
	NETTONUVÄRDE					193

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömt av	
			2040					
RESENÄRER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Upprättar en</i>	

TRAFIKANT EFFEKTER	GODSTRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	PERSONTRANSPORTER FÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Marginell påverkan</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
EXTERNA EFFEKTER (Följdeflekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	LANDSKAP	<i>Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</i>	<i>Trafikplatser, breddning, parallellvägar samt ny sträckning av lv 727 kommer att öka väganläggningens visuella intrång. Till största delen dock i redan påverkat landskap.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt	Negativt	Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	<i>Inbesparade kostnader i JA</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en

Motivering:

Ej angett

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Försumbart		Negativ (stor)		Negativt
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Upprättaren

Motivering:

Trots att åtgärden till största delen följer befintlig väg gör bland annat två nya trafikplatser och ny sträckning av lv 727 att intrånget inte kan bedömmas som försumbart.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	186
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	0,74
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd med relativt bra effektsamband. Begränsad trafikomfördelning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/LR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 29
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Tydligt positiv NNK och begränsade ej prissatta effekter.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelas sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelas sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Kvinnor	-	Män åker i genomsnitt lite mer bil än kvinnor.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Genomgående trafik på rv 25 får störst nytta.	Upprättaren
Län	Kronoberg	Jönköping	Neutralt	Sträckan ligger i Kronobergs län men är även en länk i kopplingen Jönköping - Växjö.	Upprättaren
Kommun	Alvesta	Växjö	Neutralt	Sträckan ligger i Alvesta kommun men är även en länk i kopplingen Växjö - E4.	Upprättaren

Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Resenärer</i>	<i>Godstransporter</i>	<i>Klimat: Externt berörda</i>	<i>Höjd hastighet ger minskad restid men även ökat koldioxidutsläpp.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Näringsgren	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Godstransporter på väg gynnas men svårt att identifiera specifika näringsgrenar som gynnas mer.</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikslag	<i>Bil</i>	<i>Gods-väg</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden bedöms i första hand gynna biltrafik men även godstrafiken.</i>	<i>Upprättaren</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Äldre: >65 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Vuxna åker mer bil än barn.</i>	<i>Upprättaren</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	<i>Ej relevant</i>
--------------------	--------------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	<i>Nej</i>
------------------------	------------

Kommentar:

Objektet medför vissa effekter för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Lönsam

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms bidra negativt till ekologisk hållbarhet genom främjande av biltrafiken med ökad klimatpåverkan som följd.</i>	<i>Ej angett</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt och bidra till regionens utveckling.</i>	<i>Ej angett</i>
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet genom förbättringar av trafiksäkerheten och ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper.</i>	<i>Ej angett</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bidrar negativt till ekologisk hållbarhet genom främjande av biltrafiken. Åtgärden bedöms bidra positivt till samhällsekonomisk hållbarhet och till social hållbarhet genom förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

Att skalan är absolut innebär till exempel att "inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen "försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "inget bidrag" en absolut betydelse.

Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad olycksrisk samt ökad flexibilitet mer parallellvägnät.	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Tydligare omkörningsmöjligheter. Parallellvägnät för GC och lokal trafik.	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad olycksrisk samt ökad flexibilitet mer parallellvägnät.	Upprättaren
	Kvalitet	Positivt bidrag: Minskad restid.	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Minskad restid för pendling mellan Värnamo/Ljungby och Alvesta/Växjö samt mindre orter i regionen.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Långt till storstäder.	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Minskad restid längs nationell stamväg mellan väst- och östkust. Sträckan är även en del i rv 27 (Karlskrona - Växjö - Borås - Göteborg).	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Nya hållplatser med modern standard byggs. Parallellvägnät ansluter till hållplatserna.	Upprättaren

<p>Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p>Positivt bidrag: Förbättrade kopplingar utan att behöva nyttja rv 25 eller att korsas den i plan.</p>	<p>Upprättaren</p>	
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p>Positivt bidrag: Parallellvägnät och planskilda korsningar skapar tryggare gång- och cykelmiljö.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p>Inget bidrag: Bättre tillgänglighet till hållplatser men ökad restidsskillnad mellan bil och buss.</p>	<p>Upprättaren</p>	
<p>Hänsynsmål²</p>				
<p>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.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p>Negativt bidrag: Något ökat trafikarbete på grund av omvägar för vissa anslutande vägar.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Negativt bidrag: Höjd hastighet ger ökad bränsleförbrukning.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Byggandet kräver mycket energi. Ökad vägyta att underhålla.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Människors hälsa</p>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Inget bidrag: Höjd hastighet medför ökat buller men skyddsåtgärder/inlösen ingår i åtgärden.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Inget bidrag: Höjd hastighet medför ökat buller men skyddsåtgärder/inlösen ingår i åtgärden.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas då åtgärden följer befintlig väg.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p>Positivt bidrag: Parallellvägnät och planskilda korsningar underlättar för gång- och cykel.</p>	<p>Upprättaren</p>

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Parallellvägnät och planskilda korsningar skapar tryggare trafikmiljö för alla trafikgrupper.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Parallellvägnät och planskilda korsningar ökar tillgängligheten för gång- och cykel samt till hållplatser.	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Negativt bidrag: Höjd hastighet och ökat trafikarbete medför ökade utsläpp.	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Inga sådana tätorter påverkas.	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Sådana halter förekommer inte.	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inga vattentäkter bedöms påverkas.	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Förekommer inte.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga utpekade områden finns.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte förekomma.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms inte förekomma.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga utpekade områden finns.	Upprättaren
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Trafikplatser, breddning, parallellvägar samt ny sträckning av lv 727 kommer att öka väganläggningens visuella intrång. Till största delen dock i redan påverkat landskap.	Upprättaren
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Viltstängsel finns redan idag och planeras sättas upp igen.	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Vägen är redan idag en barriär och åtgärden bedöms inte medföra någon betydande skillnad.	Upprättaren
		Betydelse för störning	Inget bidrag: Något ökat buller bedöms inte medföra någon betydande skillnad.	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Negativt bidrag: Små intrång kommer att ske i värdefulla miljöer som sumpskog och lävängsrest.	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Upprättaren
		Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: Inga riksintressen påverkas.	Upprättaren
	Forn- och kulturiämnningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: Åtgärden följer till största delen befintlig väg. Ny sträckning av mindre vägar bedöms ha marginell påverkan.	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Inga utpekade värden påverkas.	Upprättaren
		Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Många fornlämningar finns i området med risk för att några förstörs.	Upprättaren

Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Mötesseparering och trafikplatser minskar olycksrisken.</i>	Upprättaren
-----------------------	---	---	-------------

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

²Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-7,3	D/ mdkr	Eva 2.96
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-104,7	DSS/ mdkr	Eva 2.96
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-2,7	tim/ tkr	Eva 2.96
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	16,0	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

4.5 Målkonflikter

Åtgärden bidrar positivt till mål om ökad tillgänglighet men negativt till mål om minskad klimatpåverkan.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	5 056	39	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	93	0,9	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	5 570	53	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-12-01, Niklas Alvaeus, Trafikverket

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-12-01, Niklas Alvaeus, Trafikverket

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 2016-12-01 av Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-12-01

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-06-07 Markus Bergquist, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-06-07 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-06-07 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-06-07 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

- a) Mattias Eriksson och Murisa Catak, Trafikverket, 2015-11-09, VSO019 Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V FKS*
- b) Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-12-01, VSO019 omräkn invkostn*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Hanna Frisk, SWECO, 2016-12-16

- a) VSO019 Klimatkalkyl*
- b) VSO019 Klimatkalkyl underlag*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-12-01, VSO019_Arbets-PM_EVA

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-12-01, VSO019_25_Sjöatorp-AlvestaV

Bilaga 6: Trafikomfördelning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-12-01, VSO019_trafikomfördelning

Bilaga 7: ATK-beräkning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-12-01, VSO019_ATK-justering

Bilaga 8: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-12-01, VSO016_FKB

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering