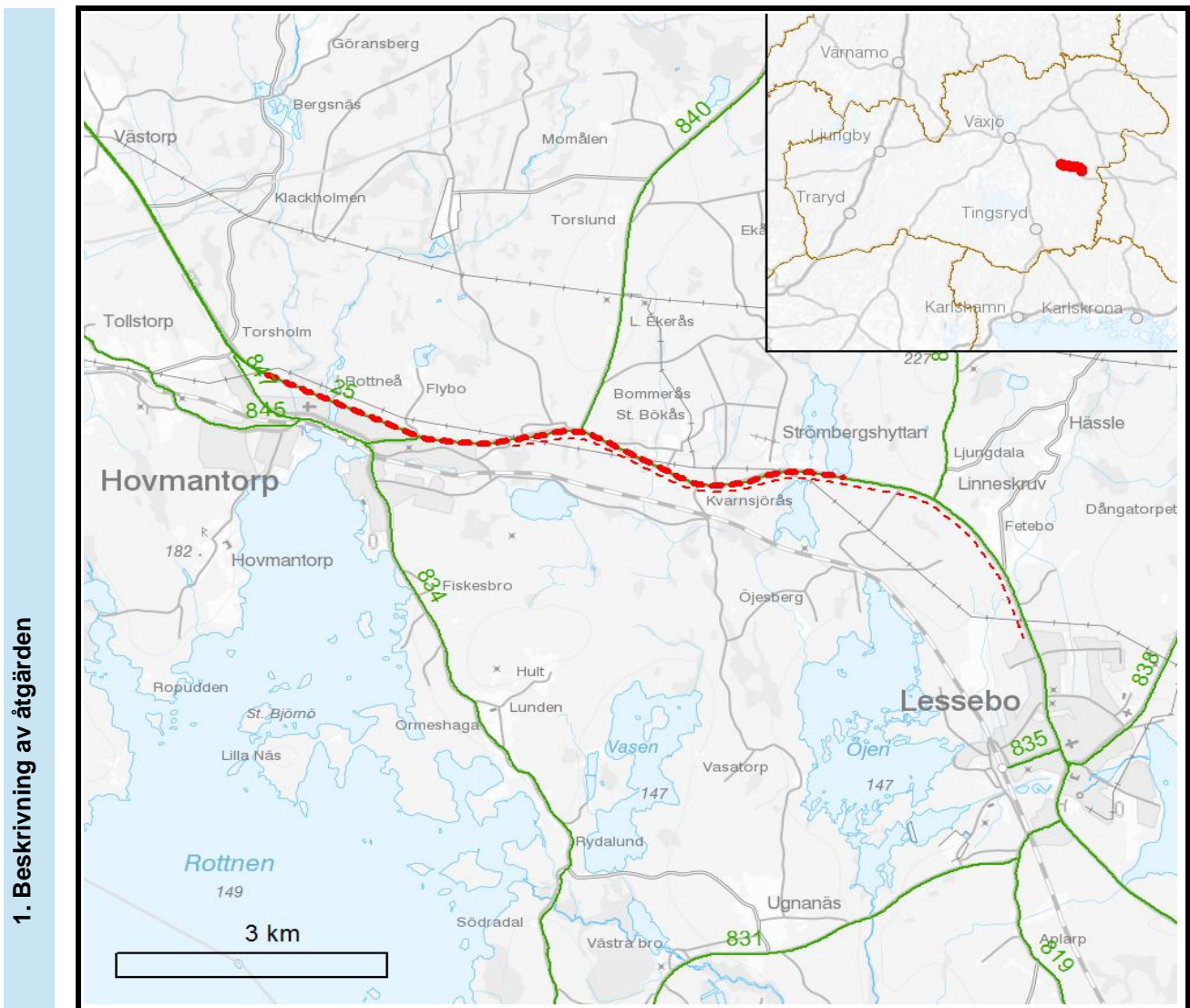


## Rv 25 Hovmantorp - Lessebo, VSY1809



**Nuläge och brister:** Väg 25 utgör nationell stamväg och förmedlar trafik från Halmstad och E6 till E4 vid Ljungby och vidare mot Växjö och Kalmar. Vägen är av riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för långväga resor och transporter. Vägen saknar mötesseparering och säkra omkörningssträckor. Det finns ett stort behov att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantkategorier för att gynna den lokala och regionala utvecklingen.

**Åtgärdens syfte:** Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 120 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden innebär utbyggnad av väg 25 till mötesfri landsväg (2+1, 100 km/h) på sträckan mellan Hovmantorp och Strömbergshyttan, totalt 6,3 km. Sträckan förses med viltstyrning.

Mellan Hovmantorp och Lessebo anläggs en 7,2 km gång- och cykelväg. Korsningen vid Skolgatan i Hovmantorp stängs. Vid korsning mellan väg 25 och väg 847 (västra anslutningen i Hovmantorp) byggs ett påfartsfält för vänstersvängande ut på väg 25. I samma korsning tas högersvängfältet bort.

**Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning**

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
136		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: -14,9 kftim/år	154		
Godstransporter	Restid lastbil: -0,8 kftim/år	5		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,47 DSS/år	157		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,071 kton/år	-5		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	5		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,6 mnkr/år	-16		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 6,6 mnkr/år	-164		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>136</b>		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,83	Informationsvärde NNK =	MELLAN NNK-i <sub>KA</sub> *= ##### NNK-idu= 0,75	
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		Enstaka bostäder får förhöjda bullernivåer
	Landskap	Negativt		Större intrång
Övrigt	Resenärer	Negativt	Försumbart	Omväg för några när Skolgatan stängs
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Positivt		Minskad olycksrisk när Skolgatan stängs
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Negativt	Ökat intrång bedöms vara den största effekten och gör att ej prissatta effekter sammantaget är negativa.

\*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ ntern- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Män	Regionalt	Kronoberg	Lessebo	Resenärer	Neutralt	Bil/Gods	Vuxna: 18-65 år	Ej bedömt
(störst) negativ nytta/ nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Neutralt	Ej bedömt	Neutralt	Ej bedömt

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

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

#### Målkonflikter

Åtgärden har positiv inverkan på framkomlighet och säkerhet för biltrafik och för gående och cyklister utmed sträckan. De positiva effekterna ställs mot negativ påverkan för klimat, intrång i landskap och barriäreffekter för fauna.

#### Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden kan bidra till att stärka regionens utveckling och förbättra möjligheten för unga att ta sig till sina mål på egen hand. Åtgärden medför dock ökat intrång och förstärker vägens barriärverkan för djurlivet.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## 1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 25 Hovmantorp - Lessebo	
Ärendenummer	TRV 2015/56452	
Objekt-id	VSY1809	
Sammanhang	Nej	
Län	Kronoberg	
Koordinater startpunkt	507 700	6 294 400
Koordinater målpunkt	516 200	6 291 200

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Åtgärdsvalsstudie Rv 25 Hovmantorp - Lessebo slutrapport, 2016-09-27, Trafikverket
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Ej relevant
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
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

Väg 25 utgör nationell stamväg och förmedlar trafik från Halmstad och E6 till E4 vid Ljungby och vidare mot Växjö och Kalmar. Vägen är av riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för långväga resor och transporter. Vägen saknar mötesseparering och säkra omkörningssträckor. Det finns ett stort behov att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantkategorier vilket i sin tur bör gynna den lokala och regionala utvecklingen.

<b>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</b>	Väg 25 mellan Växjö och Kalmar är viktigt för långväga resor. Arbetsplatser finns i närområdet men främst i Väsjö. Bostäder utmed sträckan är få.
<b>Lokalisering av service och handel</b>	Kunskap saknas
<b>Distansarbete</b>	Kunskap saknas
<b>Resvanor och/eller godsflöden</b>	Kunskap saknas
<b>Färdmedelsfördelning persontrafik</b>	Kunskap saknas
<b>Färdmedelsfördelning godstrafik</b>	Kunskap saknas

<b>Gångvägens längd:</b>	Saknas
<b>Gångvägens standard:</b>	Ej relevant
<b>Gångtrafik:</b>	Ej relevant

<b>Cykelvägens längd:</b>	Saknas
<b>Cykelvägens standard:</b>	Ej relevant
<b>Cykeltrafik:</b>	Ej relevant

<b>Väglängd:</b>	6,3 km
<b>Vägstandard:</b>	Vanlig väg, 8 m, 90 km/h (70 km/h genom Strömbergshyttan)
<b>Vägtrafik:</b>	5500 f/d (2015) och lastbilsandel 12%

## 1.4 Fyrstegsanalys

I åtgärdsvalsstudien har ett antal steg 1-2 åtgärder studerats översiktligt men de har inte bedömts vara tillräckliga för att åtgärda bristerna. De kan dock bli aktuella som komplement till de steg 3-åtgärder som denna SEB behandlar.

## 1.5 Syfte

SEB framtagen i ÅVS men skall också utgöra underlag för långsiktig plan.

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper.

## 1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden innebär utbyggnad av väg 25 till mötesfri landsväg (2+1, 100 km/h) på sträckan mellan Hovmantorp och Strömbergshyttan, totalt 6,3 km. Sträckan förses med viltstyrning.

Mellan Hovmantorp och Lessebo anläggs en 7,2 km gång- och cykelväg. Korsningen vid Skolgatan i Hovmantorp stängs. Vid korsning mellan väg 25 och väg 847 (västra anslutningen i Hovmantorp) byggs ett påfartsfält för vänstersvängande ut på väg 25. I samma korsning tas högersvängfältet bort.

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>Ombyggnad till mötefri landsväg (2+1). Anläggning av separat gång-, cykel- och mopedväg.</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ej relevant</i>

Gångvägens längd:	<i>7,2 km</i>
Gångvägens standard:	<i>gång- och cykelväg</i>
Gångtrafik:	<i>Ej uppmätt</i>

Cykelvägens längd:	<i>7,2 km</i>
Cykelvägens standard:	<i>gång- och cykelväg</i>
Cykeltrafik:	<i>Ej uppmätt</i>

Väglängd:	<i>6,3 km</i>
Vägstandard:	<i>Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h</i>
Vägtrafik:	<i>5500 f/d (2015) och lastbilsandel 12%</i>

## 1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	GKI_VSY1809	120	2016-09-19	2015-06	GKI 50 %
Huvud-analysens jämförelse-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

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	Kandidat till Nationell plan 2018-2029	120,0	120	2015-06	GKI 50 %
Huvud-analysens jämförelse-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Ej relevant	0	0	Ej relevant	Ej relevant

## 1.8 Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie avslutad.

Är ej namngiven i nationell plan 2014-2025.

## 1.9 Relation till andra åtgärder

Flera andra delar av rv 25 har tidigare möttesseparerats eller planeras att möttessepareras.

## 1.10 Övrigt

Gång och cykelväg anpassas för framtida ombyggnad till möttesseparerad landsväg mellan Strömsbergshyttan och Lessebo.

## 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 scenarioinformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2016-04-01	
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)	2	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2016-11-30

##### 2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ingen trafikomfördelning.



### 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 trafikuppräkningsstal för Kronobergs 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	GKI 50 %		Ej relevant		Ej relevant		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	120		Ej relevant		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		164		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	GKI 50 %	164	136	0,83	0,75

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

\*\* Nettonu-värdeskvoten NNK-i är nettonu-värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

\*\*\*Nettonu-värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu-värdet 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**

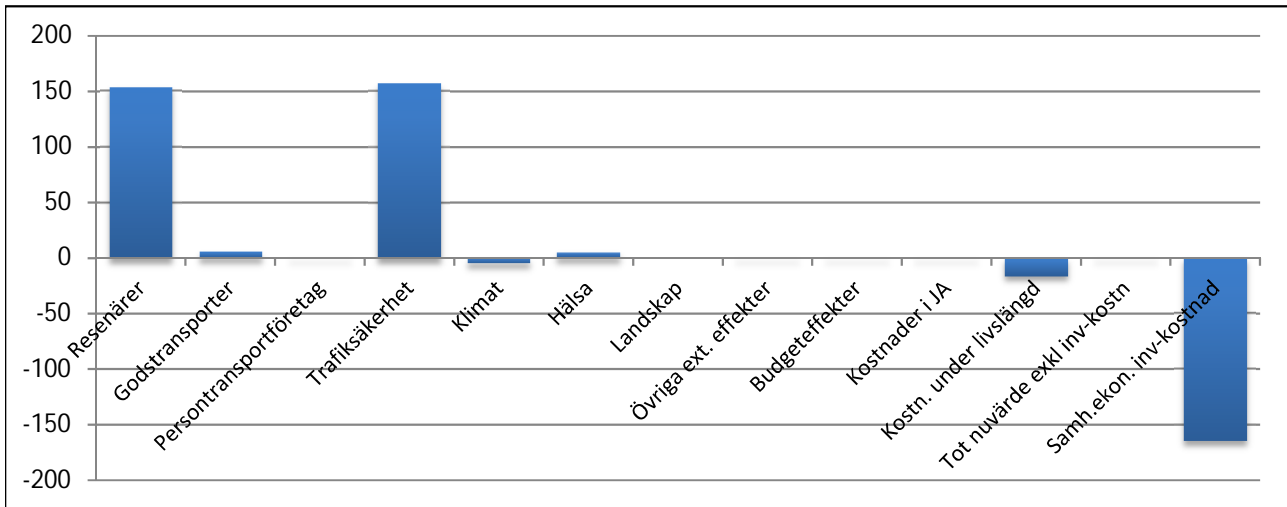
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restid - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-14,9	<i>kftim/år</i>	159	154	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,3	<i>mnkr/år</i>	-5		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-0,8	<i>kftim/år</i>	10	5	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,1	<i>mnkr/år</i>	-5		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods- kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	0,0	<i>mnkr/år</i>	0		<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>	-	-	157	157	<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	-0,04	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-0,43	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	

EXTERNA EFFEKTER	KLIMAT	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Avser koldioxid	0,07	kton/ år	-5	-5	Eva 2.96
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Luft</b>	Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar	-	-	5		Eva 2.96
		<b>Luft - NOX</b>	Kväveoxider	-0,153	ton/år	-		Eva 2.96
		<b>Luft - VOC</b>	Kolväten	-1,477	ton/år	-	5	Eva 2.96
		<b>Luft - SO2</b>	Svaveldioxid	0,000	ton/år	-		Eva 2.96
		<b>Luft - Partiklar</b>	Partiklar	-0,005	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<b>Ej relevant</b>	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
BUDGETEFFEKTER	<b>Samtliga budgeteffekter</b>	Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
MINUS SAMHÄLLS-EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD	<b>DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD</b>	<b>Drift och Underhåll</b>	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	0,6	mnkr/år	-16	-16	Eva 2.96
			Effekten år 2030 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad	7	mnkr/ år	-164	-164	Eva 2.96
<b>NETTONUVÄRDE</b>							136	

**Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a**

<p><b>Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.</b></p>	
<b>Definition</b>	<b>Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått</b>
<b>Motivering</b>	<i>Ej angett</i>

**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					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESEÄRER	<b>Restid - total</b>	När Skolgatans anslutning (saknas i EVA-kalkylen) stängs får en del trafikanter lite längre restid.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
	GODSTRANSPORTER	<b>Ej angett</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Ej angett</b>	Marginell påverkan	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<b>Trafiksäkerhet-t-totalt</b>	När Skolgatans anslutning (saknas i EVA-kalkylen) stängs bedöms olycksrisken totalt minska (färre korsningar).	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följef effekter för samhället)	KLIMAT	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafik säkerhet)	<b>Människors hälsa - buller</b>	Risk för ökade bullernivåer när hastigheten höjs, men få bostäder finns i direkt anslutning till vägen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
		<b>Människors hälsa - Vatten</b>	Sträckan tangerar vattenskyddsområde. Påverkan beror på detaljutformning men breddningen bedöms inte öka risken för skada.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättar en
	LANDSKAP	<b>Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</b>	Breddning och mitträcke ger ett ökat visuellt intrång. Parallellgående cykelbana gör vägområdet, och därmed intrånget, större.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
		<b>Barriäreffekter - djurliv</b>	Viltstängsel och mitträcke förstärker vägen barriärverkan.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<b>Ej angett</b>	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	<b>Ej angett</b>	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en

**Motivering:**

*Ej angett*

**Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a**

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	<i>Ej angett</i>

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:**

Skolgatans stängning har både positiva och negativa effekter och bedöms sammantaget vara små. Det ökade intrånget i landskapet kan nog, trots att det handlar om breddning i befintlig sträckning, inte bedömas vara 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.	120
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
<b>Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.</b>	
Aktuell NNK-i	0,83
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Ingen trafikomfördelning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/LR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
<b>OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:</b>	
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:**

Kalkylen visar på lönsamhet och de icke beräkningsbara effekterna bedöms inte vara så stora att de gör åtgärden olönsam.

### 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 fördelar 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) fördelar 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	-	Åtgärden gynnar i första hand biltrafikanter. I genomsnitt åker män mer bil än kvinnor	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Sträckan är viktigt för både transporter mellan öst- och västkusten så väl som trafik inom kommunen/ närområdet. Turisttrafik förekommer	Upprättaren
Län	Kronoberg	Kalmar	Neutralt	Störst nytta tillfaller Kronobergs och Kalmar län	Upprättaren
Kommun	Lessebo	Växjö, Kalmar	Neutralt	Störst nytta tillfaller Lessebo kommun	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	TS: Externt berörda	Landskap: Externt berörda	Ombyggnaden ökar intrånget i landskapet	Upprättaren
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar alla näringsgrenar som använder sig av transporter	Upprättaren
Trafikslag	Bil/Gods	Cykel och gång	Ej bedömt	Störst nytta tillfaller biltrafiken, men gång och cykel får också en stor del	Upprättaren
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar alla åldersgrupperr men i första hand gynnas biltrafikanter	Upprättaren
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej angett	Upprättaren

### 3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej relevant
-----------	-------------

### 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

**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 långsiktig 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

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

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Intrånget i landskapet och vägens barriärverkan för djurlivet ökar. Då åtgärden gynnar biltrafiken kan det på sikt leda till ökad biltrafik och därmed ökade utsläpp.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden minskar res- och transportkostnaden och kan stärka regionens ekonomiska utveckling. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrar möjligheten för barn och unga att på egen hand ta sig fram till sina mål.</i>	<i>Upprättaren</i>

#### Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

*Åtgärden kan bidra till att stärka regionens utveckling och förbättra möjligheten för unga att ta sig till sina mål på egen hand. Åtgärden medför dock ökat intrång och förstärker vägens barriärverkan för djurlivet.*

### 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)
<b>Funktionsmålet<sup>1</sup></b>			
<b>Medborgarnas resor.</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	<i>Inget bidrag: Trafiksäkerheten ökar vilket ger en positiv effekt. En negativ effekt kan uppstå vid störningar eller långsamtgående fordon då det saknas givna omledningsalternativ.</i>	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	<i>Positivt bidrag: Minskad risk för olyckor. Tydligare omkörningsmöjligheter. Viltstängsel och GC-väg skapar trygghet.</i>	Upprättaren
<b>Näringslivets transporter.</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	<i>Inget bidrag: Trafiksäkerheten ökar vilket ger en positiv effekt. En negativ effekt kan uppstå vid störningar eller långsamtgående fordon då det saknas givna omledningsalternativ.</i>	Upprättaren
	Kvalitet	<i>Positivt bidrag: Ökad framkomlighet</i>	Upprättaren

<p><b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder.</b>  <i>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</i></p>	Pendling	<i>Positivt bidrag: Restiden minskar och framligheten och trafiksäkerheten ökar</i>	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	<i>Inget bidrag: Tillgängligheten till storstad påverkas inte</i>	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	<i>Positivt bidrag: Tillgängligheten regional ökar genom minskad restid på nationell stamväg</i>	Upprättaren
<p><b>Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</b></p>	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	<i>Inget bidrag: Åtgärden gynnar biltrafiken vilket på det stora hela gynnar män då bler män åker bil än kvinnor. Troligtvis är skillnaden liten i området, vilket ger marginell påverkan</i>	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	<i>Inget bidrag: Kunskap om processen saknas</i>	Upprättaren
<p><b>Funktionshindrade.</b>  <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i></p>	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	<i>Inget bidrag: Ingen särskild åtgärd för kollektivtrafiken</i>	Upprättaren
<p><b>Barn &amp; unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</b></p>	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	<i>Positivt bidrag: Ny gång- och cykelbana</i>	Upprättaren
<p><b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel.</b>  <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i></p>	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	<i>Positivt bidrag: Ny gång- och cykelbanager positiv effekt</i>	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	<i>Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte kollektivtrafiken</i>	Upprättaren

Hänsynsmål <sup>2</sup>				
<p><b>Klimat.</b> 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: Ökad framkomlighet kan medföra ökad trafik vilket i sin tur ger ökade utsläpp</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Negativt bidrag: Högre hastighet medför högre energiförbrukning</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Energi krävs vid byggprocessen. Eftersom vägytan ökar ökar även kostnader för drift och underhåll.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p><b>Människors hälsa</b></p>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Negativt bidrag: Högre hastighet ökar bullernivåerna något.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Inget bidrag: Inga sådana nivåer antas förekomma.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Inget bidrag: Med tanke på att det är befintlig sträckning bedön påverkan vara försumbar.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p>Positivt bidrag: En separerad GC-väg ger större möjligheter till fysisk aktivitet</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p><b>Befolkning</b></p>	<p>Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål</p>	<p>Positivt bidrag: Ett litet positivt bidrag från GC-vägen. Troligtvis rör sig barn, äldre och funktionshindrade i först hand inom tätorterna och inte mellan</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>	<p>Positivt bidrag: tillgängligheten med gång och cykel ökar generellt i transportsystemet. Tillgängligheten med kollektivtrafik oförändrad</p>	<p>Upprättaren</p>

<p><b>Hälsa.</b>                  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>	Luft	Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	<i>Positivt bidrag: Utsläppen minskar enligt EVA-kalkylen.</i>	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	<i>Inget bidrag: Sådana nivåer förekommer inte här.</i>	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	<i>Inget bidrag: Sådana nivåer förekommer inte här.</i>	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	<i>Inget bidrag: Vattenskyddsområde finns i aslutning till vägen. Påverkan beror på detaljutformning men breddningen bedöms inte öka risken för skada.</i>	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i>	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Inget bidrag: kunskap saknas</i>	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i>	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i>	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Kunskap saknas</i>	Upprättaren
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	Ej relevant

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Intrånget i landskapet ökar genom att vägen breddas och mitträcke tillkommer	Upprättaren
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Viltstängsel minskar risken för påkörning.	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Barriäreffekten ökar genom mitträcke och viltstängsel	Upprättaren
		Betydelse för störning	Negativt bidrag: Kan ge negativt bidrag om trafikbullret ökar	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: kunskap saknas	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
Betydelse för utradering		Negativt bidrag: Riks att okända fornlämningar förstörs.	Upprättaren	
Trafiksäkerhet	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Trafiksäkerheten höjs genom mitträcke och separering för GC	Upprättaren	

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

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

<sup>2</sup> Definitioner 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)	-8,8	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)	-93,0	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)	-3,1	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)	14,1	ton/ mnkr	Eva 2.96

#### 4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

*Ej angett*

#### 4.5 Målkonflikter

Åtgärden har positiv inverkan på framkomlighet och säkerhet för biltrafik och för gående och cyklister utmed sträckan. De positiva effekterna ställs mot negativ påverkan för klimat, intrång i landskap och barriäreffekter för fauna.

#### 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	2 263	23	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	52	1	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	3 120	36	

**Kommentar:**

*Ej angett*



## 5 Process, Bilagor & Referenser

### 5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

**1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:**

*2016-10-11, Anna-Karin Ekman, Ramböll*

**2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:**

*2016-07-01, Anna-Karin Ekman, Ramböll*

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

*2016-10-11, Niklas Alvaeus, Trafikverket*

**4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:**

*2016-10-11*

**4.2 Skickad av (kontaktperson):**

*Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37*

**5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:**

*2016-12-09; Emma Rosklint, Trafikanalytiker, Trafikverket*

**5.2 Godkänd av:**

*2016-12-09; Peo Nordlöf, Ec Samhällsekonomi, Trafikverket*

**6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:**

*2017-02-16; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket*

**6.2 Godkänd av:**

*2017-02-16; Håkan Persson, Ec Strategisk 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) 2016-09-19, Jan Magnusson, Ramböll, GKI\_VSY1809
- b) 2016-10-10, Anna-Karin Ekman, Ramböll, Indexomr\_invkostnad\_VSY1809

### **Bilaga 3: Klimatkalkyl**

- 2016-09-22, Anna-Karin Ekman
- a) VSY1809 Klimatkalkyl resultat
  - b) VSY1809 Klimatkalkyl indata

### **Bilaga 4: Arbets-PM EVA**

2016-09-22, Anna-Karin Ekman, VSY1809 EVA Kalkyl PM\_EVA

### **Bilaga 5: EVA-kalkyl**

2016-10-11, Anna-Karin Ekman, Ramböll, VSY1809\_25\_Hovmantorp-Lessebo

### **Bilaga 6: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning**

2016-10-11, Niklas Alvaeus, FKB\_VSY1809

### **Bilaga 7: Åtgärdsvalsstudie**

2016-09-27, Trafikverket, ÅVS Väg 25 Hovmantorp - Lessebo

### **Bilaga 8: Beräkning ATK**

2016-10-10, Anna-Karin Ekman, VSY1809 ATK-justering

## 5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering