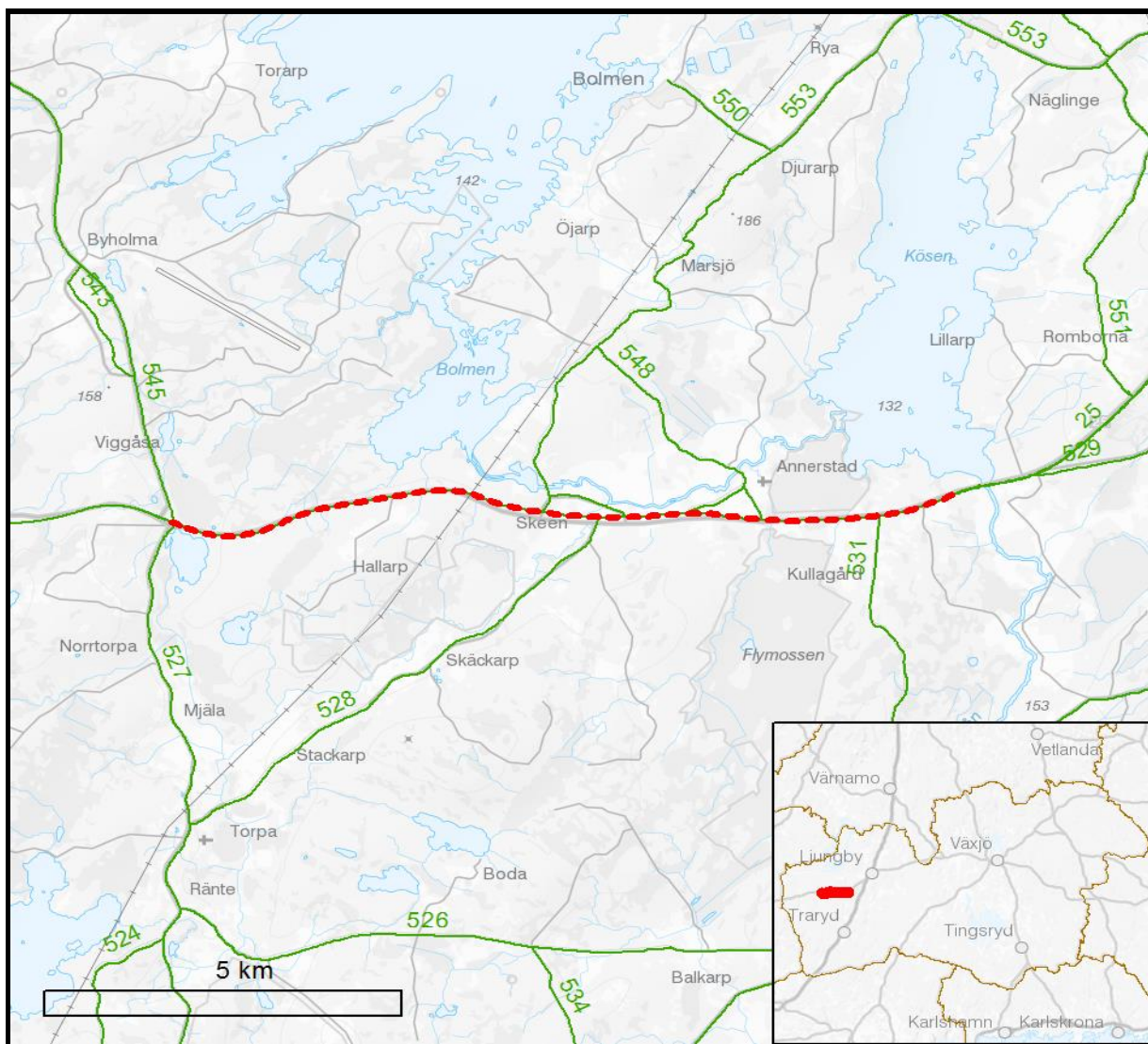


Rv 25 Boasjön - Annerstad, VSY1813

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Rv 25 är av riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för långväga resor och transporter. Vägen utgör nationell stamväg och förmedlar trafik från Halmstad och E6 till E4 i Ljungby och vidare mot Växjö och Kalmar. Sträckan mellan Boasjön och Annerstad är 11 km lång och belägen i Ljungby kommun, Kronobergs län. Vägen saknar främst mötesseparering och säkra omkörningssträckor men saknar även viltstängsel. Det finns ett stort behov att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantkategorier vilket i sin tur bör gynna den regionala utvecklingen.

Åtgärdens syfte: Syfte med åtgärden är att förbättra framkomlighet, säkerhet och trygghet. SEB framtagen som underlag för ny långsiktig plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 115 mnkr i prisnivå 2015-06.

Vägen byggs om till mötesseparerad landsväg med några omkörningssträckor, så kallad gles 2+1-väg. Sidområden och diken görs säkrare genom att skapa flackare slänter eller så sätts räcke upp för att skydda mot avåkning. Oeftergivliga föremål tas bort. Korsningarna med de allmänna vägarna lv 553.1 och 548.1 stängs. Övriga korsningar ses över och justeras för att klara säkerhetskrav för den högre hastigheten (100 km/tim). Vägen förses med viltstängsel.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
89		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: -4,8 kftim/år	47		
Godstransporter	Restid lastbil: -0,1 kftim/år	-4		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,65 DSS/år	226		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,048 kton/år	-3		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	3		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,9 mnkr/år	-23		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 6,3 mnkr/år	-158		
Nettonuvärde		89		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,56	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i _{KA} *=	0,46	NNK-idu=	0,49	
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		Bredare väg och mitträcke ökar barriäreffekten
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	I första hand ökat intrång men även liten bullerökning.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

2. Samhällsekonomisk analys

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	Ljungby	TS	Allmänt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Kunskap saknas	Cykel	Neutralt	Ej relevant

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Positivt bidrag för trafiksäkerhet och tillgänglighet med bil ställs mot negativt bidrag för klimat och landskap.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till social hållbarhet främst på grund av ökad trafiksäkerhet. Ekologisk hållbarhet kan påverkas negativt då bättre framkomlighet för bil på marginalen kan medföra ökad biltrafik.

4. Transportpolitisk målanalys

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 25 Boasjön - Annerstad	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	VSY1813	
Sammanhang	Rv 25 har etappvis mötesseparerats. Detta avsnitt är ett av de som återstår.	
Län	Kronoberg	
Koordinater startpunkt	413 741	6 290 853
Koordinater målpunkt	424 707	6 291 291

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Bygghandling
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	Fastställelse av arbetsplan ombyggnad av väg 25, Halmstad - Ljungby, delen Boasjön - Annerstad, samt indragning av väg, Ljungby kommun, Kronobergs län, 2015-05-07
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

Rv 25 är av riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för långväga resor och transporter. Vägen utgör nationell stamväg och förmedlar trafik från Halmstad och E6 till E4 i Ljungby och vidare mot Växjö och Kalmar. Sträckan mellan Boasjön och Annerstad, är belägen i Ljungby kommun, Kronobergs län. Vägen saknar främst mötesseparering och säkra omkörningssträckor men saknar även viltstängsel. Det finns ett stort behov att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantkategorier vilket i sin tur bör gynna den regionala utvecklingen.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Väg 25 mellan Halmstad och Ljungby är viktigt för långväga resor. Arbetsplatser och bostäder i närområdet är få.
Lokalisering av service och handel	Kunskap saknas
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Gångvägens längd:	0
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant

Cykelvägens längd:	0
Cykelvägens standard:	Ej relevant
Cykeltrafik:	Ej relevant

Väglängd:	11,2
Vägstandard:	Vanlig väg, 9 m, 90 km/h
Vägtrafik:	3 800 f/d varav 16 % lastbilar

1.4 Fyrstegsanalys

Steg 1-2 åtgärder 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

Syfte med åtgärden är att förbättra framkomlighet, säkerhet och trygghet. SEB framtagen som underlag för ny långsiktig plan.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Vägen byggs om till mötesseparerad landsväg med några omkörningssträckor, så kallad gles 2+1-väg. Sidoområden och diken görs säkrare genom att skapa flackare slänter eller så sätts räcke upp för att skydda mot avåkning. Oeftergivliga föremål tas bort. Korsningarna med de allmänna vägarna lv 553.1 och 548.1 stängs. Övriga korsningar ses över och justeras för att klara säkerhetskrav för den högre hastigheten (100 km/tim). Vägen förses med viltstängsel.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Ombyggnad till MLV100.
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Ej relevant
Gångvägens längd:	0
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant
Cykelvägens längd:	0
Cykelvägens standard:	Ej relevant
Cykeltrafik:	Ej relevant
Väglängd:	11,2 (oförändrad)
Vägstandard:	Gles mötesfri landsväg, 9-13 m, 100 km/h
Vägtrafik:	3 800 f/d varav 16 % lastbilar (oförändrat)

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	25 Boasjön-Annerstad_FKS	118	2017-05-30	2014-06	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	Eventuellt kandidat till ny långsiktig plan 2018-2029	115	115	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Arbetsplan fastställd. Ej namngiven i nationell plan 2014 - 2025

1.9 Relation till andra åtgärder

Del som återstår för att uppnå mötesseparering mellan längräns Halland via Ljungby och Växjö och vidare till Hovmantorp i Kronobergs län.

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)	2	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2017-06-20

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ingen påverkan på trafikallsträng eller färdmedelsval förväntas. Mindre ruttvalsförändring p g a stängning av två korsningar.

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:

Enligt gällande basprognos.

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		Successiv kalkyl 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	115		0		123		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		158		0		169		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	158	89	0,56	0,49
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>Successiv kalkyl 85 %</i>	169	77	0,46	0,40
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	158	82	0,52	0,45
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	158	43	0,27	0,24
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	158	116	0,73	0,63
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2010). (Trafikverkets klimatscenario)	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	158	33	0,21	0,18

* 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.

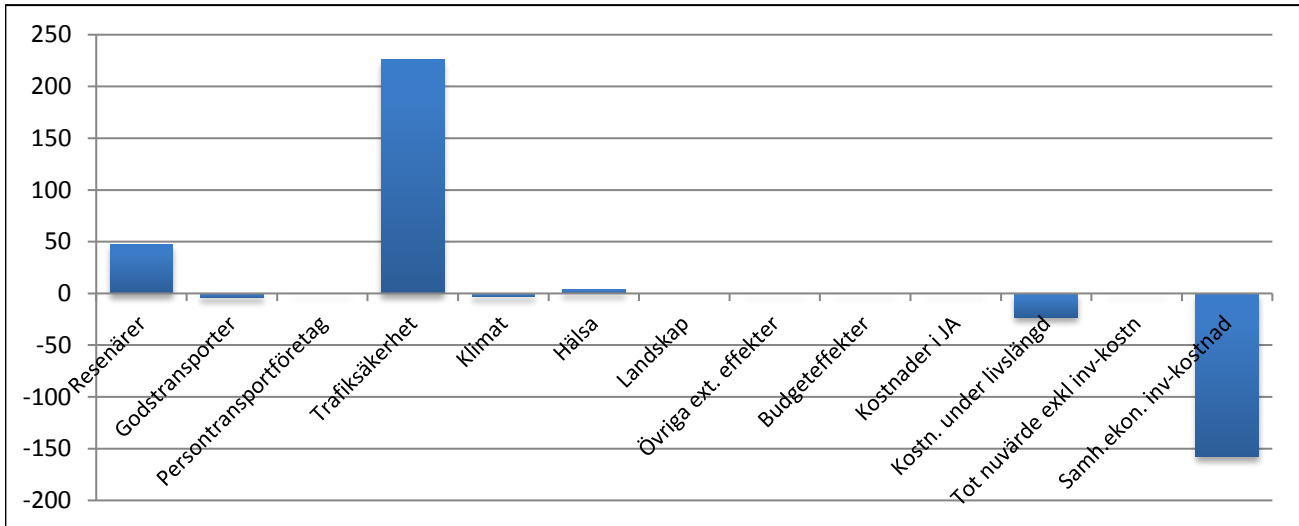
Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

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>	-4,8	<i>kftim/år</i>	53	47	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,2	<i>mnkr/år</i>	-5		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-0,1	<i>kftim/år</i>	1	-4	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,2	<i>mnkr/år</i>	-6		<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 angett</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>	-	-	226	226	<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>	-0,58	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	
	KLIMAT	<i>CO2-ekvival- enter</i>	<i>Avser koldioxid</i>	0,05	<i>kton/ år</i>	-3	-3	<i>Eva 2.96</i>

EXTERNA EFFEKTER	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar	-	-	3		Eva 2.96
		Luft - NOX	Kväveoxider	-0,015	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - VOC	Kolväten	-1,178	ton/år	-	3	Eva 2.96
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,000	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - Partiklar	Partiklar	-0,002	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Eva 2.96
BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	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	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Eva 2.96	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	0,9	mnkr/år	-23	-23	Eva 2.96	
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD		Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad	6	mnkr/ år	-158	-158	Eva 2.96	
NETTONUVÄRDE							89	

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	RESENÄRER	Restid - total	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren
	GODSTRANSPORTER	Restid - lastbil	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Ej angett	Marginell påverkan	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren

EXTERNA EFFEKTER (Följef effekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet - totalt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren
	KLIMAT	Klimat - allmänt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Buller längs sträckan ökar på grund av högre hastigheter men vissa bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Ombyggnad till 2+1väg med mitträcke och viltstängsel innebär visst ökat intrång i landskapet.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättaren
		Barriäreffekter - övrig trafik (inkl cykel och gång)	Möjligheterna att korsa vägen minskar för gc-trafik i och med mitträcke. Små GC-flöden dock.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättaren
		Barriäreffekter - djurliv	Barriäreffekten för djurlivet ökar med viltstängsel, mitträcke och högre hastighet	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättaren
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren	
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättaren	

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:

Förändringen av intrång och barriäreffekt bedöms ändå som begränsad med tanke på att det är breddning av befintlig väg

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.	115
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	0,56
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Marginell trafikomfördelning och en beprövad åtgärd gör att osäkerheten är liten.
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:

Den samhällsekonomiska kalkylen visar att åtgärden är lönsam och de ej prissatta effekterna är förhållandevis begränsade.

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	Neutralt	Åtgärden gynnar i första hand biltrafikanter. I genomsnitt åker män mer bil än kvinnor.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Gles bebyggelse och relativt underodnad väg för nationell trafik gör att regional trafik bedöms överväga.	Upprättaren
Län	Kronoberg	Halland	Neutralt	Nyttor främst för länen i närheten	Upprättaren
Kommun	Ljungby	Halmstad	Neutralt	Nytta främst regionalt	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	TS	Resenärer	Landskap: Externt berörda	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Ökat intrång i landskapet.	Upprättaren
Näringsgren	Allmänt	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Samhället i stort gynnas av åtgärden	Upprättaren

Trafikslag	<i>Bil</i>	<i>Gods-väg</i>	<i>Cykel</i>	<i>Bil och lastbil gynnas i första hand. För gc-trafiken minskar möjligheten att korsa vägen i och med mitträcke</i>	<i>Upprättaren</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Äldre: >65 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>I första hand biltrafik gynnas så personer med körkort får större del av nyttan.</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 långsiktigt 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>Åtgärden gynnar biltrafiken vilket på sikt kan leda till att biltrafiken ökar och därmed kan till exempel utsläpp öka. Visst ökat intrång.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam med ökad tillgänglighet i en relativt glesbefolkad del av landet.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till förbättrad trafiksäkerhet på sträckan som byggs om.</i>	<i>Upprättaren</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till social hållbarhet främst på grund av ökad trafiksäkerhet. Ekologisk hållbarhet kan påverkas negativt då bättre framkomlighet för bil på marginalen kan medföra ökad biltrafik.

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	Inget bidrag: Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras. Större risk att bli hindrad av långsamtgående trafik.	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Risken för olyckor minskar i och med mitträcke och förbättrade omkörningsmöjligheter.	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras. Större risk att bli hindrad av långsamtgående trafik.	Upprättaren
	Kvalitet	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Inget bidrag: Ingen stor pendling i området	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Långt från storsäderna.	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Framkomligheten mellan E4 och E6 ökar, vilket förbättrar tillgängligheten.	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: Marginell påverkan	Upprättaren
Funktionshindrede. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.	Upprättaren

<p>Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren	
	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Marginell påverkan av färdmedelsval.	Upprättaren	
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Marginell påverkan av färdmedelsval.	Upprättaren	
	Hänsynsmål²			
<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>	Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Negativt bidrag: Förbättrad framkomlighet kan medföra ökade trafikmängder.	Upprättaren	
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Negativt bidrag: Högre energiförbrukning vid högre hastigheter.	Upprättaren	
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Byggandet kräver energi. Mer vägtyta ger ökad energiförbrukning för drift och underhåll.	Upprättaren	
<p>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Högre hastigheter ger ökat buller men vissa bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden.	Upprättaren	
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
	<p>Befolkning</p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Om tillgänglighet till hållplatser förbättras kan bidraget bli positivt.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Påverkas inte av åtgärden	Upprättaren

<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>	Luft	Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Negativt bidrag: Högre hastighet och något större trafikarbete bedöms ge 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: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant	
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	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 Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Bredning, viltstängsel och mitträcke ökar intrånget i landskapet något.	Upprättaren
		Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Vägen förses med viltstängsel.	Upprättaren
			Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Ökade barriäreffekter med viltstängsel.	Upprättaren
Betydelse för störning			Negativt bidrag: Ökat buller kan störa djurlivet	Upprättaren	
Betydelse för förekomst av livsmiljöer.			Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	
Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.			Inget bidrag: Bedöms inte påverkas	Upprättaren	

Landskap	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: Inga kända berörs.	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: Befintlig sträckning	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: Bedöms inte påverkas	Upprättaren
		Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Vid breddning finns risk att okända fornlämningar förstörs.	Upprättaren
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Mötefri väg minskar risken för olyckor som ger döda och svårt skadade	Upprättaren

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

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

² 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)	-12,7	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)	-132,5	DSS/ mdkr	Eva 2.96
Resttid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,0	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)	9,9	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej angett

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Upprättaren</i>

4.5 Målkonflikter

Positivt bidrag för trafiksäkerhet och tillgänglighet med bil ställs mot negativt bidrag för klimat och landskap.

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	2 468	37	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	66	0,9	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	3 942	56	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-06-08, Niklas Alvaeus, Trafikverket

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2017-06-08, 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 2017-06-08 av Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-06-08

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-06-28 Camilla Granholm, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-06-29 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-06-29 Agnes von Koch och Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-06-30 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2015-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

a) Magne Holm, Elin Larsson och Murisa Catak, Trafikverket, 2016-05-30, VSY1813_25 Boasjön-Annerstad_FKS

b) Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-06-20, VSY1813_omräkn invkostn

c) Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-06-20, VSY1813_omräkn invkostn_85proc

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Elin Larsson, Trafikverket, 2017-06-02

a) VSY1813 Klimatkalkyl resultat

b) VSY1813 Klimatkalkyl indata

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-06-08, VSY1813_Arbets-PM EVA

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-06-08, 25_Boasjön-Annerstad

(inkl känslighetsanalyser enligt ASEK 6)

Bilaga 6: Trafikomfördelning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-04-27, VSY1813_Trafikomf

Bilaga 7: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-04-28, VSY1813_FKB.xlsx

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Trafikverket, 2012-06-04, MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING tillhörande arbetsplan Väg 25 Halmstad - Ljungby, Delen Boasjön - Annerstad (Bolmaryd), Ombyggnad till 2+1-väg, 2009-10-28, REV 2010-11-01, REV 2012-06-04

Referens 2: Arbetsplan

Trafikverket, 2015-02-27, Väg 25, Halmstad – Ljungby, Delen Boasjön - Annerstad, Ljungby Kommun, Kronobergs Län, Arbetsplan 2014-03-31, revidering 2015-02-27

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering