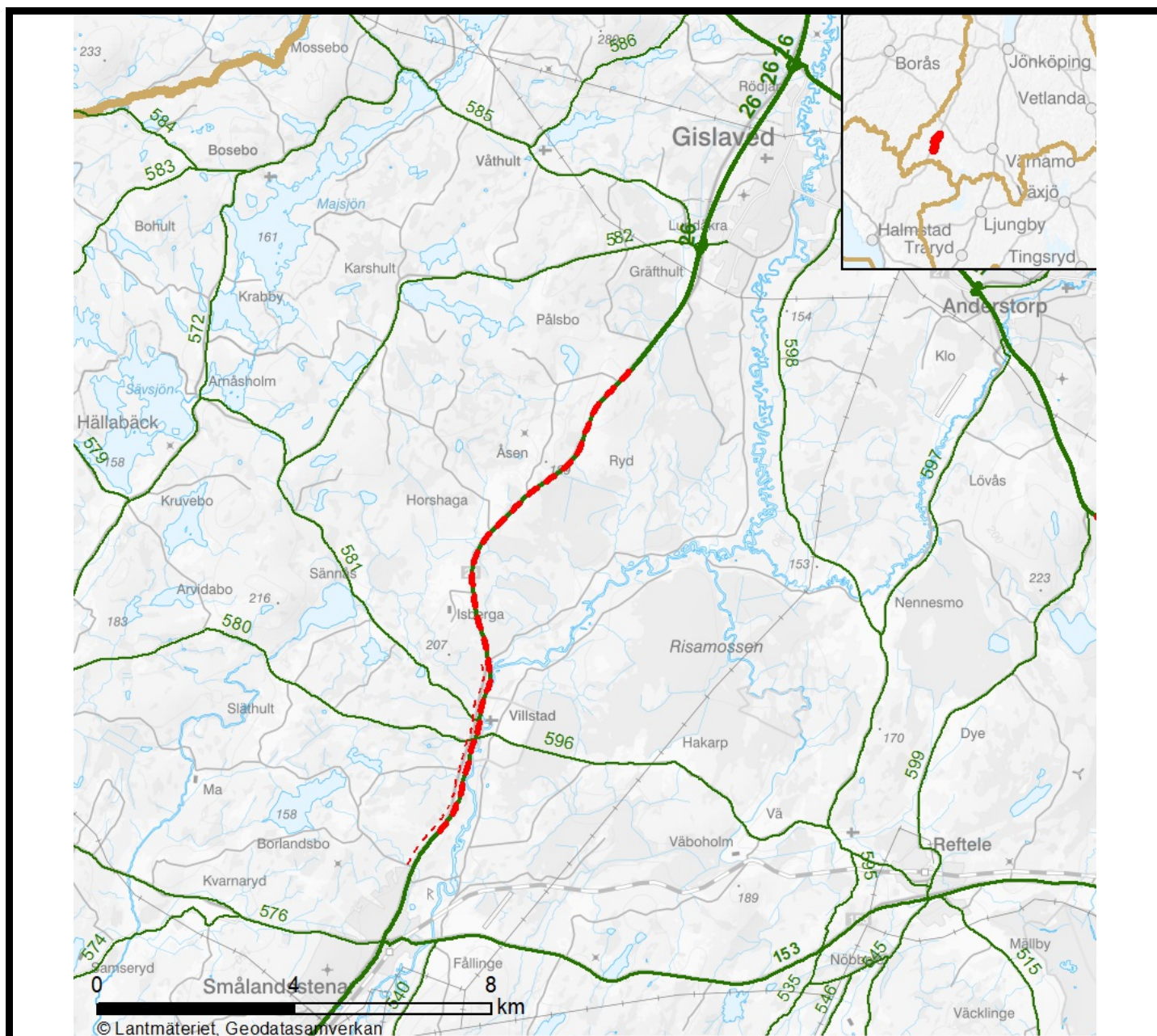


## Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved



### Nuläge och brister:

Väg 26 är nationell stamväg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som nationellt/internationellt viktig väg. Vägen är rekommenderad väg för farligt godstransporter.

På sträckan saknar vägen mittseparering, utom ca 1,6 km i norra delen. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard - kurvor, krön och svackor ger bitvis dålig sikt. Vegetationen är tät nära vägen och det sker mycket viltolyckor. Antalet korsningar/anslutningar är stort och bidrar till nedsatt trafiksäkerhet.

Väglängd: 13,5 km (12 km utan mötteseparering)

Vägstandard: Vanlig väg, 8 m, 80 km/tim

Vägtrafik (fordon per dygn): 5000 f/d varav 19 % lastbilar (2017)

**Åtgärdens syfte:**

Förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter och fordonstrafik utmed sträckan.

**Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 264,63 mnkr i prisnivå 2019-06

Breddning och mötesseparering på 12 km (ansluter till befintlig mötesseparering förbi Gislaved). Separerad gång- och cykelväg Smålandsstenar - Kappeded (4,5 km). Viltstängsel samt faunapassager utmed hela sträckan, inklusive del i norr där vägen redan är mötesfri (13,5 km). Skyddsåtgärder för vattentäkten.

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <u>Cykelvägens längd (km):</u> | 4,5 km                                     |
| <u>Cykelvägens standard:</u>   | Separerad, 3 m bred                        |
| <u>Cykeltrafik:</u>            | okänt                                      |
| <u>Väglängd (km):</u>          | 13,5 km (12 km ny mötesseparering)         |
| <u>Vägstandard:</u>            | Gles mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h |
| <u>Vägtrafik:</u>              | 5000 f/d varav 19 % lastbilar (2017)       |

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

| Effekt  | Beräknad            | Ej beräknad                                    |  |
|---|---------------------|--|--|
|   | Nuvärde (mnkr)      | Bedömning                                      | Beskrivning                              |
| Resenärer   | 439                 | Försumbart                                     | -  |
| Godstransporter   | 80                  | Försumbart                                     | -  |
| Persontransportföretag  | -                   | Försumbart                                     | -  |
| Trafiksäkerhet  | 724                 | Försumbart                                     | -  |
| Klimat  | 3                   | Försumbart                                     | -  |
| Hälsa   | 8                   | Positivt                                       | Skyddsåtgärder för befintlig vattentäkt. |
| Landskap  | -                   | Negativt                                       | Ökad barriär och intrång i landskapet.   |
| Övriga externa effekter   | -                   | Försumbart                                     | -  |
| Budgeteffekter  | -                   | Försumbart                                     | -  |
| Inbesparade JA-kostnader  | -                   | Försumbart                                     | -  |
| Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd | -102                | Försumbart                                     | -  |
| Samhällsekonomisk investeringskostnad                           | 355                 |  |  |
|   | <b>Nettonuvärde</b> | <b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b> |  |
|   | 796                 | Negativt                                       |  |

|   | Nettonuvärdeskvot | Nettonuvärde | Kvalitetsbedömning   |
|---|-------------------|--------------|--|
| Huvudanalys                                   | 1,74              | 796          | Vanlig åtgärd med relativt bra effektsamband och ingen trafikomfördelning ger hög kvalitet. Då man följer befintlig sträckning bedöms de ej beräknade intrångseffekterna vara begränsade.  |
| KA högre invkostnad                           | 1,22              | 689          |  |
| KA Trafiktillväxt 0%                          | -                 | -            | <b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>   |
| Trafiktillväxt +50%                           | -                 | -            | Beräkningen visar på god lönsamhet. Det finns förutsättningar att mildra de negativa effekter som utbyggnaden kan ha på landskapet, djurlivet, utpekade värden och boendemiljö varför utbyggnaden även totalt sett bedöms vara lönsam. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam. |
| <b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b> |                   |              | <b>Lönsam</b>  |

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

| Fördelningsaspekt                           | Störst nytta/fördel | Störst negativ nytta/nackdel |
|---|---------------------|------------------------------|
| Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik  | Män                 | Neutralt                     |
| Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt | Regionalt           | Neutralt                     |
| Län   | Jönköping           | Neutralt                     |
| Kommun                                      | Gislaved            | Neutralt                     |
| Näringsgren                                 | Neutralt            | Neutralt                     |
| Trafikslag                                  | Bil/Gods-väg        | Neutralt                     |
| Åldersgrupp                                 | Vuxna: 25-65 år     | Neutralt                     |

**Kommentar till fördelningstabellen**

Åtgärden bedöms främst främja biltrafik och bilförare, regionalt resande samt regionala och i viss mån nationella transporter. Bidrar även lokalt med ökade pendlingsmöjligheter och utökad arbetsmarknad.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

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

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Utbyggnaden bidrar till vägplanens uttalade ändamål - förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Konflikt finns med omgivande natur- och kulturmiljövärden mm.

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

Beräkningen visar på god lönsamhet. Det finns förutsättningar att mildra de negativa effekter som utbyggnaden kan ha på landskapet, djurlivet, utpekade värden och boendemiljö varför utbyggnaden även totalt sett bedöms vara lönsam. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

Åtgärden kommer att ta ny mark i anspråk, bidra till ökade barriärer och medför risk för intrång i värdeområden. Förutsättningar finns att mildra effekten. Beräkningarna tyder på minskade utsläpp. Ökad framkomlighet kan medföra inducerad trafik.

Mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Minskade res- och transportkostnader kan bidra till ökad tillgänglighet och bättre möjlighet för pendling mm och därmed bidra till lokal och regional utveckling.

Trafiksäkerheten ökar, ny gång- och cykelväg ökar möjligheten att röra sig på ett hållbart sätt utmed sträckan. Framkomligheten för bil ökar emellertid varför bidraget till jämlikhet och jämställdhet är mindre.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

|                     |                                 |
|---------------------|---------------------------------|
| Åtgärdsnamn         | Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved |
| Objekt-id           | YSY006                          |
| Ärendenummer        |                                 |
| Län                 | Jönköping                       |
| Kommun              | Gislaved                        |
| Trafikverksregion   | Region Syd                      |
| Trafikslag          | Väg                             |
| Skede               | Åtgärdsvalsstudie               |
| Typ av planläggning | Ej aktuellt i angivet skede     |

## Nuläge och brister

Väg 26 är nationell stamväg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som nationellt/internationellt viktig väg. Vägen är rekommenderad väg för farligt godstransporter.

På sträckan saknar vägen mittseparering, utom ca 1,6 km i norra delen. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard - kurvor, krön och svackor ger bitvis dålig sikt. Vegetationen är tät nära vägen och det sker mycket viltolyckor. Antalet korsningar/anslutningar är stort och bidrar till nedsatt trafiksäkerhet.

Hastigheten är idag 80 km/tim med få lämpliga omkörningssträckor. Det finns ingen separerad gång- och cykelväg utmed sträckan och inget viltstängsel. I den södra delen, norr om Smålandsstenar, går vägen genom vattenskyddsområde.

**Väglängd (km):** 13,5 km (12 km utan mötteseparering)

**Vägstandard:** Vanlig väg, 8 m, 80 km/tim

**Vägtrafik (fordon per dygn):** 5000 f/d varav 19 % lastbilar (2017)



## Syfte

Förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter och fordonstrafik utmed sträckan.

## Förslag till åtgärd

Breddning och mötesseparering på 12 km (ansluter till befintlig mötesseparering förbi Gislaved). Separerad gång- och cykelväg Smålandsstenar - Kappeded (4,5 km). Viltstängsel samt faunapassager utmed hela sträckan, inklusive del i norr där vägen redan är mötesfri (13,5 km). Skyddsåtgärder för vattentäkten.

Tre korsningar med statliga vägar antas byggas om med separat vänstersvängfält på väg 26, utredning pågår. Bullerskyddsåtgärder kommer sannolikt krävas, utredning pågår.

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <b>Cykelvägens längd(km):</b>       | 4,5 km                                     |
| <b>Cykelvägens standard:</b>        | Separerad, 3 m bred                        |
| <b>Cykeltrafik:</b>                 | okänt                                      |
| <b>Väglängd (km):</b>               | 13,5 km (12 km ny mötesseparering), km     |
| <b>Vägstandard:</b>                 | Gles mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h |
| <b>Vägtrafik (fordon per dygn):</b> | 5000 f/d varav 19 % lastbilar (2017)       |

Saknas

## Åtgärdskostnad

| Kostnadskalkyl    |          |   |                    |                         | Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06 |
|-------------------|----------|---|--------------------|-------------------------|---|
| Senaste rev datum | Prisnivå | Beräkningsmetod                                     | Totalkostnad (mkr) | Standardavvikelse (mkr) |   |
| 2021-03-18        | aug-20   | Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning) | 251,3              | 75,4                    | 264,6                                       |

## Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie har genomförts och samrådsunderlag har tagits fram för utbyggnaden som underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverkets bedömning är att utbyggnaden är av betydande miljöpåverkan.

Utbyggnaden ska delas upp på två vägplaner, Smålandsstenar-Isberga samt Isberga-Gislaved S.

Sträckan utgör en del av stråket Inlandsvägen syd och ingår i det sydväst-nordöstliga stråket i Jönköpings län. Den aktuella utbyggnaden ingick som ytterligare förslag till namngivna investeringar i den Regionala transportplanen 2018-2029 för Jönköpings län i den mån Trafikverket fått en ökning av medlen.

Utbyggnaden finns inte med i den nationella planen för transportsystemet för samma period.

## Övrigt



## 2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Prognos persontrafik - huvudanalys                          | Basprognoser 2020-06-15 |
| Avvikelse från prognos persontrafik                         | nej                     |
| Prognos godstrafik - huvudanalys                            | Basprognoser 2020-06-15 |
| Avvikelse från prognos godstrafik                           | nej                     |
| ASEK-version  | ASEK 7.0                |
| Avvikelse från ASEK   | nej                     |
| Prisnivå för kalkylvärden                                   | 2017                    |
| Kalkylränta %   | 3,5%                    |
| Prognosår 1   | 2040                    |
| Diskonteringsår   | 2025                    |
| Öppningsår  | 2025                    |
| Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)            | 3                       |
| Kalkylperiod från startår för effekter                      | 60                      |
| Kalkylverktyg   | EVA 2020:2              |
| Datum för samhällsekonomisk kalkyl                          | 2021-03-22              |
| Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor   | 1,43                    |
| Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor   | 1,92                    |
| Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor | 1,29                    |
| Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor | 1,55                    |

### Kommentar

**Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi**

|   | Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr) | Nettonuvärde* (mnkr) | NNK-idu** (mnkr) |
|---|---|----------------------|------------------|
| Huvudanalys   | 355   | 796                  | 1,74             |
| Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande | 462   | 689                  | 1,22             |
| Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret  | -   | -                    | -                |
| Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen     | -   | -                    | -                |

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

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

**Kommentar**

## Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

| Effektbenämning och kortfattad beskrivning | Beräknade effekter                        |                           |                             | Ej beräknade effekter |                      |                        |
|--|---|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|
|  | Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040) | Nuvärde detaljerat (mnkr) | Nuvärde översiktligt (mnkr) | Bedömning             | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning |
| <b>Trafikanteffekter</b>                   |   |                           |                             |                       |                      |                        |
| <b>Resenärer</b>                           |   |                           |                             |                       |                      |                        |
| Reskostnad - personbil                     | 0,2 mnkr/år                               | -32,5                     | 439                         | -                     | Försumbart           | -                      |
| Restid - personbil                         | -53,6 kftim/år                            | 471,7                     |                             | -                     |                      |                        |
| <b>Godstransporter</b>                     |   |                           |                             |                       |                      |                        |
| Godskostnad                                | -0,1 mnkr/år                              | 2,9                       | 80                          | -                     | Försumbart           | -                      |
| Reskostnad - lastbil                       | 0,09 mnkr/år                              | 22,2                      |                             | -                     |                      |                        |
| Restid - lastbil                           | -6,17 kftim/år                            | 54,6                      |                             | -                     |                      |                        |
| <b>Persontransportföretag</b>              |   |                           |                             |                       |                      |                        |
| Effekter saknas                            |   |                           |                             |                       | Försumbart           | -                      |

| Externa effekter   |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
|--|--------|---------|--------|------|--|------------|--|--|--|
| <b>Trafiksäkerhet</b>  |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| Allvarligt skadade exkl MAS  | -0,37  | AS/år   | -      | 724  | -  | Försumbart | -  |  |  |
| Döda   | -0,05  | D/år    | -      |      | -  |            |  |  |  |
| Ej allvarligt skadade  | -1,96  | ES/år   | -      |      | -  |            |  |  |  |
| Mycket allvarligt skadade  | -0,1   | MAS/år  | -      |      | -  |            |  |  |  |
| Trafiksäkerhet - totalt  | -      | -       | 723,5  |      | -  |            |  |  |  |
| <b>Klimat</b>  |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| CO2-ekvivalenter   | -0,02  | kton/år | 2,7    | 3    | -  | Försumbart | -  |  |  |
| <b>Hälsa</b>   |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| Luft - Avgaspartiklar  | -0,001 | ton/år  | 0,2    | 8    | -  | Positivt   | Skyddsåtgärder för befintlig vattentäkt. |  |  |
| Luft - NOX   | -0,035 | ton/år  | 0,0    |      | -  |            |  |  |  |
| Luft - Slitagepartiklar  | 0      | ton/år  | 7,4    |      | -  |            |  |  |  |
| Människors hälsa - dricksvatten  | -      | -       | -      |      | Positivt: Skyddsåtgärder för vattentäkt ska vidtas.  |            |  |  |  |
| <b>Landskap</b>  |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär   | -      | -       | -      | -    | Negativt: Bredare väg, viltstängsel mm ökar barriären. Motverkas av faunapassager.   | Negativt   | Ökad barriär och intrång i landskapet.   |  |  |
| Landskap: skala, struktur, visuell karaktär  | -      | -       | -      |      | Negativt: Bredare väg tar mark i anspråk, ökar vägens ingrepp i landskapet med påverkan på odlingslandskapet, grönstrukturer och landskapbild.   |            |  |  |  |
| <b>Övriga externa effekter</b>   |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| Effekter saknas  |        |         |        |      |  | Försumbart | -  |  |  |
| <b>Ekonomiska effekter</b>   |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| <b>Budgeteffekter</b>  |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| Effekter saknas  |        |         |        |      |  | Försumbart | -  |  |  |
| <b>Inbesparade JA-kostnader</b>  |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| Effekter saknas  |        |         |        |      |  | Försumbart | -  |  |  |
| <b>Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd</b>  |        |         |        |      |  |            |  |  |  |
| Drift och Underhåll  | 3,81   | mnkr/år | -102,1 | -102 | -  | Försumbart | -  |  |  |
| <b>SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>   |        |         |        | 355  |  |            |  |  |  |
| <b>NETTONUVÄRDE</b>  |        |         |        | 796  | <b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>   |            | <b>Negativt</b>                          |  |  |
| <b>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl</b><br>Vanlig åtgärd med relativt bra effektsamband och ingen trafikomfördelning ger hög kvalitet. Då man följer befintlig sträckning bedöms de ej beräknade intrångseffekterna vara begränsade. |        |         |        |      | <b>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter</b><br>Den huvusakliga åtgärden, mötesfri väg, tillsammans med övriga åtgärder kommer att ta mark i anspråk. Vägen som barriär ökar, det finns risk för påverkan på utpekade värden. Förutsättningar finns att planera utbyggnaden och vidta åtgärder för att mildra de negativa effekterna. |            |  |  |  |

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

### Motivering:

Beräkningen visar på god lönsamhet. Det finns förutsättningar att mildra de negativa effekter som utbyggnaden kan ha på landskapet, djurlivet, utpekade värden och boendemiljö varför utbyggnaden även totalt sett bedöms vara lönsam. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

## 3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

| Fördelningsaspekt                              | Störst nytta/fördel | Näst störst nytta/fördel                | Störst negativ nytta/nackdel | Motivering  |
|--|---------------------|---|------------------------------|---|
| Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik     | Män                 | Kvinnor                                 | Neutralt                     | Män mer bil än kvinnor och kvinnor nyttjar kollektivtrafiken mer. Bil och buss drar nytta av åtgärden, men ökad framkomlighet bedöms främja bilresandet i högre grad.   |
| Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt | Regionalt           | Lokalt                                  | Neutralt                     | Sträckan ingår i det sydväst-nordostliga stråket genom länet. Kortare restider ger ökade pendlingsmöjligheter och större regional arbetsmarknad. Vägen är en del av "Inlandsvägen" som är av nationell betydelse. På den aktuella sträckan bedöms trafiken till stor del vara regional och lokal. |
| Län  | Jönköping           | Halland                                 | Neutralt                     | Väg 26 är en viktig transportled inom länet, med koppling till omgivande regioner.  |
| Kommun   | Gislaved            | Halmstad, Hylte, Gnosjö, Jönköping m fl | Neutralt                     | Väg 26 är en viktig transportled inom kommunen, med koppling till övriga kommuner utmed väg 26 och dess närhet.   |
| Näringsgren                                    | Neutralt            | Neutralt                                | Neutralt                     | Kunskap saknas. Småskalig industri vanligt förekommande, vilka nyttjar vägtransporter i stor utsträckning.  |
| Trafikslag                                     | Bil/Gods-väg        | Cykel/Gång                              | Neutralt                     | Åtgärden främjar biltrafiken, såväl personbil som lastbil. Gång- och cykelvägen främjar de oskyddade trafikanterna, kan bidra till ett ökat cyklande utmed sträckan.  |
| Åldersgrupp                                    | Vuxna: 25-65 år     | Barn: <18 år                            | Neutralt                     | Åtgärden främjar främst människor med körkort, biltrafikanter, men ny gång- och cykelväg främjar även barn/ungdomar som kan röra sig själva utmed södra delen av sträckan.  |

### Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

### Kommentar:

Åtgärden bedöms främst främja biltrafik och bilförare, regionalt resande samt regionala och i viss mån nationella transporter. Bidrar även lokalt med ökade pendlingsmöjligheter och utökad arbetsmarknad.

Objektnummer: YSY006 Ärendenummer: TRV 2020/66057;  
Kontaktperson: Wolff Caisa, IVsy1, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-15

### Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:



## 4. Transportpolitisk målanalys

### Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

#### Ekologisk hållbarhet

Åtgärden kommer att ta ny mark i anspråk, bidra till ökade barriärer och medför risk för intrång i värdeområden. Förutsättningar finns att mildra effekten. Beräkningarna tyder på minskade utsläpp. Ökad framkomlighet kan medföra inducerad trafik.

#### Ekonomisk hållbarhet

Mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Minskade res- och transportkostnader kan bidra till ökad tillgänglighet och bättre möjlighet för pendling mm och därmed bidra till lokal och regional utveckling.

#### Social hållbarhet

Trafiksäkerheten ökar, ny gång- och cykelväg ökar möjligheten att röra sig på ett hållbart sätt utmed sträckan. Framkomligheten för bil ökar emellertid varför bidraget till jämlikhet och jämställdhet är mindre.

#### Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

## Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

|  | Mål   | Bedömning och motivering  |
|--|---|---|
| <b>Funktionsmål</b>  |   |   |
| <b>Medborgarnas resor</b><br>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet                              | Tillförlitlighet  | Positivt bidrag: Ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Möjlighet till förbiledning vid olyckor blir sämre. |
|  | Trygghet & bekvämlighet   | Positivt bidrag: Säkrare omkörningsmöjligheter, minskad risk för viltolyckor.   |
| <b>Näringslivets transporter</b><br>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften      | Tillförlitlighet  | Positivt bidrag: Ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Möjlighet till förbiledning vid olyckor försämras.  |
|  | Kvalitet  | Positivt bidrag: Bättre och säkrare väg samt kortare körtider, ökad framkomlighet.  |
| <b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder</b><br>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder | Pendling  | Positivt bidrag: Bättre och säkrare väg med kortare res/körtider ökar tillgängligheten.                                     |
|  | Tillgänglighet storstad   | Inget bidrag: Inte inom storstadsregion.  |
|  | Tillgänglighet till interregionala resmål                         | Positivt bidrag: Bättre och säkrare väg med kortare res/körtider ökar tillgängligheten mellan regioner, nationell stamväg.  |
| <b>Jämställdhet</b><br>Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle                | Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet) | Inget bidrag: Bedöms endast i liten utsträckning påverka jämställdheten.  |
|  | Lika påverkansmöjlighet   | Inget bidrag: Bedöms endast i liten utsträckning påverka möjligheten att påverka.   |
| <b>Funktionshindrade</b><br>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning                          | Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade          | Positivt bidrag: Tillgänglighetsanpassning av hållplatser utmed sträckan.   |
| <b>Barn &amp; unga</b><br>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar          | Skolväg - gå eller cykla på egen hand                             | Positivt bidrag: Ny separerad gång- och cykelväg ökar möjligheten.  |
| <b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel</b><br>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras                         | Andel gång- & cykelresor av totala kortväga                       | Positivt bidrag: Ny separerad gång- och cykelväg kan förväntas öka andelen.   |
|  | Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)    | Inget bidrag: Åtgärden bedöms ha liten effekt på andelen kollektivtrafikresor.  |

|   | Mål  | Bedömning och motivering  |
|---|--|---|
| <b>Hänsynsmål</b>   |  |   |
| <b>Klimat</b><br>Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137". | Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg | Negativt bidrag: Ökad framkomlighet och kortare res/körtider kan leda till ett ökat bilkörande, inducerad trafik.   |
|   | Påverkan på energianvändning per fordonskilometer  | Negativt bidrag: Drivmedelsförbrukningen beräknas minska för diesel, men öka för bensin och el. Totalt sett ökar energianvändning per fordonskilometer.   |
|   | Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur                        | Negativt bidrag: Såväl byggandet som drift och underhåll beräknas bidra till ökad energianvändning.   |
| <b>Hälsa</b><br>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.   | <b>Människors hälsa</b>  |   |
|   | Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller                            | Inget bidrag: Trafikbullret är inte studerat, bedömningen är att ett flertal bostäder utsätts för bullernivåer överstigande riktvärdena. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas. Omfattning och effekt okänd i nuläget. |
|   | Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena  | Inget bidrag: Trafikbullret är inte studerat, bedömningen är att ett flertal bostäder utsätts för bullernivåer överstigande riktvärdena. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas. Omfattning och effekt okänd i nuläget. |
|   | Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet  | Inget bidrag: Inga i dagsläget kända områden med hög ljudmiljö kvalititet finns i vägens närområde.   |
|   | Fysisk aktivitet i transportsystemet   | Positivt bidrag: Ny gång- och cykelväg bedöms medföra att fler kommer att gå och cykla.   |
|   | <b>Befolkning</b>  |   |
|   | Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål              | Positivt bidrag: Ny gång- och cykelväg bedöms medföra öka möjligheten att ta sig fram på egen hand.   |
|   | Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter               | Positivt bidrag: Ny gång- och cykelväg bedöms medföra ökad tillgänglighet till utbud och aktiviteter.   |
|   | <b>Luft</b>  |   |
|   | Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)                         | Positivt bidrag: Emissionerna av kväveoxider beräknas minska medan avgaspartiklarna är oförändrade.   |

|                 | Mål   | Bedömning och motivering   |
|-----------------|---|--|
|                 | Hänsynsmål  |  |
|                 | Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids | Inget bidrag: Utbyggnaden sker inte i anslutning till tätort med åtgärdsprogram. Övre utvärderingströskeln antas inte överskridas.   |
|                 | Antalet personer exponerade för halter över MKN   | Inget bidrag: Halterna bedöms inte överskrida miljö kvalitetsnormerna.   |
|                 | <b>Vatten</b>   |  |
|                 | Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv  | Positivt bidrag: Skyddsåtgärder kommer att vidtas vid den kommunala vattentäktens skyddsområde. Minskad risk för olyckor med farligt gods.   |
|                 | <b>Mark</b>   |  |
|                 | Betydelse för förorenade områden  | Positivt bidrag: Sex verksamheter utmed sträckan är identifierade som potentiellt förorenade. Markföroreningar hanteras enligt gällande regelverk, sanering genomförs vid behov.   |
|                 | Betydelse för skyddsvärda områden   | Negativt bidrag: Område av riksintresse för kulturmiljövård finns vid Villstad, risk finns att entrén till riksintresset påverkas.   |
|                 | Betydelse för bakgrundshalt metaller  | Inget bidrag: Kunskap saknas.  |
|                 | Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar  | Inget bidrag: Inga sulfidjordar finns i området.   |
|                 | Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede  | Inget bidrag: Ytterligare påverkan utöver själva utbyggnaden och de markanspråk mm denna medför bedöms inte finnas.  |
| <b>Landskap</b> | <b>Landskap</b>   |  |
|                 | Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär                    | Negativt bidrag: Mark kommer att tas i anspråk för breddning av vägen, ev parallellvägar (oklar omfattning i nuläget), ny gång- och cykelväg och viltstängsel. Vägens utrymme i landskapet och barriären kommer att öka, dess visuella intrånge öka. Ev bullerskyddsåtgärder kan påverka utblickarna i landskapet. |
|                 | <b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>   |  |
|                 | Betydelse för mortalitet  | Positivt bidrag: Viltstängsel kommer att minska mortaliteten för djurlivet.  |
|                 | Betydelse för barriärer   | Negativt bidrag: Bredare väg och viltstängsel kommer att öka barriären för djurlivet. Detta motverkas i viss utsträckning av faunapassager.  |
|                 | Betydelse för störning  | Negativt bidrag: Ökade körhastigheter ger ökade bullernivåer och därmed ökad störning.   |

|                       | Mål   | Bedömning och motivering  |
|-----------------------|---|---|
|                       | <b>Hänsynsmål</b>   |   |
|                       | Betydelse för förekomst av livsmiljöer  | Negativt bidrag: Naturvärdesinventeringen visar att det finns risk för påverkan på naturmiljön, direkt i form av ianspråktagande av ny mark, indirekt genom ökade störningar. Omfattningen oklar i detta skede, likaså vilka möjligheter som finns att minska påverkan.               |
|                       | Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden                                   | Negativt bidrag: Naturvärdesinventeringen visar att det finns risk för påverkan på den biologiska mångfalden, direkt i form av ianspråktagande av ny mark, indirekt genom ökade störningar. Omfattningen oklar i detta skede, likaså vilka möjligheter som finns att minska påverkan. |
|                       | <b>Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse</b>   |   |
|                       | Betydelse för utpekade värdeområden   | Inget bidrag: Det utvidgade vägområdet medför risk för intrång i område av riksintresse och i fornlämningar utmed sträckan. Omfattningen oklar i detta skede, förutsättningar finns att minska sådana intrång.  |
|                       | Betydelse för strukturomvandling  | Negativt bidrag: Utbyggnaden sker i befintlig sträckning. Vägområdet utvidgas och blir storskaligare.   |
|                       | Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden | Inget bidrag: Den aktuella sträckan utgör en del av Nissastigen som utgjort transportled sedan långt tillbaka.  |
|                       | Betydelse för utradering  | Negativt bidrag: Risk för utradering av fornlämningsobjekt i vägens närområde finns, omfattning okänd i nuläget.  |
| <b>Trafiksäkerhet</b> | <b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade                      | Positivt bidrag: Antalet dödade och skadade beräknas minska totalt sett till följd av utbyggnaden till mötesfri väg.  |

Bedömningarna är gjorda av:  
Upprättaren

**Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet**

| Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning |   | Effektivitetstal | Enhet          |
|--|---|------------------|----------------|
| <b>Trafiksäkerhet D</b>                                      | Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)                        | -4,63            | D/mdkr         |
| <b>Trafiksäkerhet DAS</b>                                    | Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor) | -47,64           | DAS/mdkr       |
| <b>Restid</b>  | Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)  | -5,46            | restid tim/tkr |
| <b>CO2</b>   | Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)   | -1,69            | ton/mnkr       |

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Utbyggnaden bidrar till vägplanens uttalade ändamål - förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Konflikt finns med omgivande natur- och kulturmiljövärden mm.

Omfattningen av intrång och påverkan på omgivande värden är oklar i detta skede. Förutsättningar finns att minska påverkan genom anpassning och planering av utbyggnaden.

## Resultat från Klimatkalkyl

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

|  | Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter | Energianvändning, GWh |
|--|---|-----------------------|
| Byggskede totalt   | 5056  | 25                    |
| Bygg- och reinvestering samt DoU per år                    | 122   | 0,769                 |
| Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden | 7319  | 46,1                  |

Bilaga: 3\_klimatkalkyl bilaga seb.pdf

Kommentar:



## Bilagor och referenser

### Bilagor

| AKK          |                                |
|--------------|--------------------------------|
| 1a           | Kostnadskalkyl                 |
| 1b           | Förutsättningar kostnadskalkyl |
| 1c           | Indexomräkning kostnad         |
| 1d           | Indexomräkning kostnad hög     |
| Klimatkalkyl |                                |
| 3            | Klimatkalkyl                   |
| SEA          |                                |
| 2a           | SEK-importkälla                |
| 2b           | EVA-fil                        |
| 2c           | SEK-importkälla, justering     |
| 4            | Arbets-PM EVA                  |
| 5            | Justering EVA-kalkyl           |

### Referenser

| Beteckning              | Beskrivning                          |
|-------------------------|--------------------------------------|
| SEB-ID, ursprunglig SEB | fafaefcd-7e87-46b5-88c3-ebed0e8ba803 |

System-ID, nummer för identifikation i databas: 09cd3cc0-98b4-4c7b-80a4-0ad2a7b79df2

Utskriftsdatum : 2021-06-15