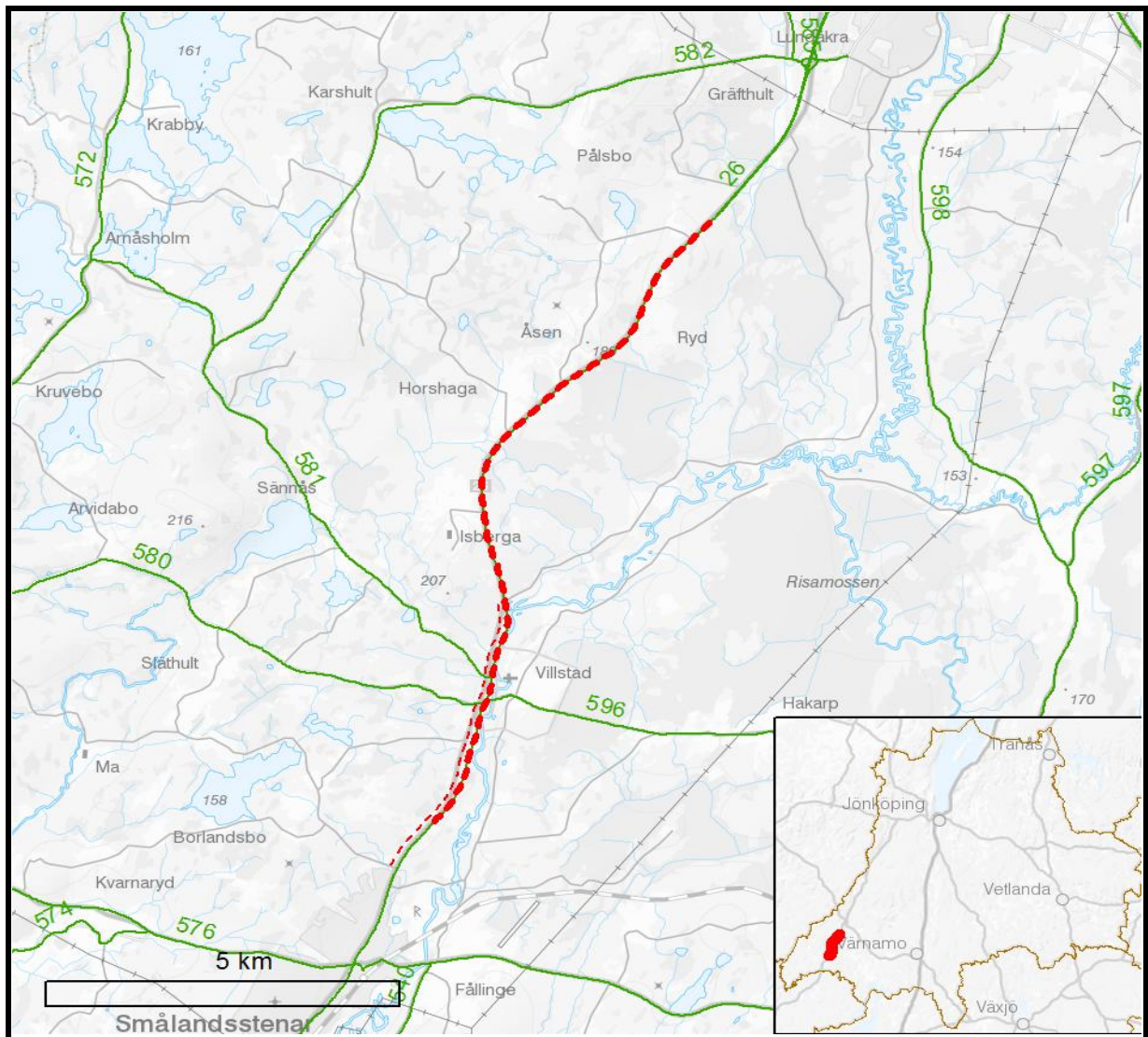


## Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved, YSY006

### 1. Beskrivning av åtgärden



**Nuläge och brister:** Väg 26 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen saknar mötesseparering, är smal och har brister vad gäller plan- och profilstandard. Närheten till vatten och bete för vilt samt vägens utformning med tät skog nära vägen och smalt vägområde gör att man får fler viltolyckor än genomsnittligt. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 km/tim. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt med otillfredsställande skydd mot förorening.

**Åtgärdens syfte:** Förbättrad framkomlighet, säkerhet och trygghet. SEB framtagen i ÅVS men uppdaterad för att uppfylla krav på underlag till långsiktig plan.

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 143 mnkr i prisnivå 2015-06.

Vägen byggs om till gles mötesfri landsväg i befintlig sträckning (11,0 km). Sidoområdet åtgärdas. På delen mellan Smålandsstenar och Kappeléd (4,6 km) separeras gång- och cykeltrafik.

Viltstyrningsåtgärder på hela sträckan (13,6 km). Förbättrat skydd av vattentäkt. Längst i norr (1,6 km) är vägen redan mötesseparerad. Där kompletteras bara med viltåtgärder.

**Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning**

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
330		Försumbart		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: -33,8 kftim/år	350		
Godstransporter	Restid lastbil: -2,6 kftim/år	23		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,54 DSS/år	182		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,173 kton/år	-12		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	10		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1,1 mnkr/år	-28		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 7,8 mnkr/år	-195		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>330</b>		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,69	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i <sub>KA</sub> *	#####	NNK-idu=	1,48	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Positivt		Förbättrat skydd för vattentäkt
	Landskap	Negativt		Ökat intrång o barriär med breddn. och viltstängsel
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
<b>Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde</b>		<b>Försumbart</b>		<b>Förhållandevis måttliga såväl positiva som negativa effekter.</b>

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

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

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

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

**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>	Kollektivtrafikenätet	Inget bidrag
<b>Barn och unga</b>	Skolväg	Positivt bidrag	
<b>Kollektivtrafik, gång och cykel</b>	Gång & cykel, andel	Inget 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	Negativt
		Vatten	Positivt
		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**

*Positiv påverkan på tillgänglighet med bil ställs mot negativ påverkan på klimat och landskap.*

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

*Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och kan stärka regionens utveckling. Ökad trafiksäkerhet och ny GC-väg bidrar positivt till social hållbarhet. Ökat intrång och utsläpp motverkar ekologisk hållbarhet.*

# 1. Beskrivning av åtgärden

## 1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

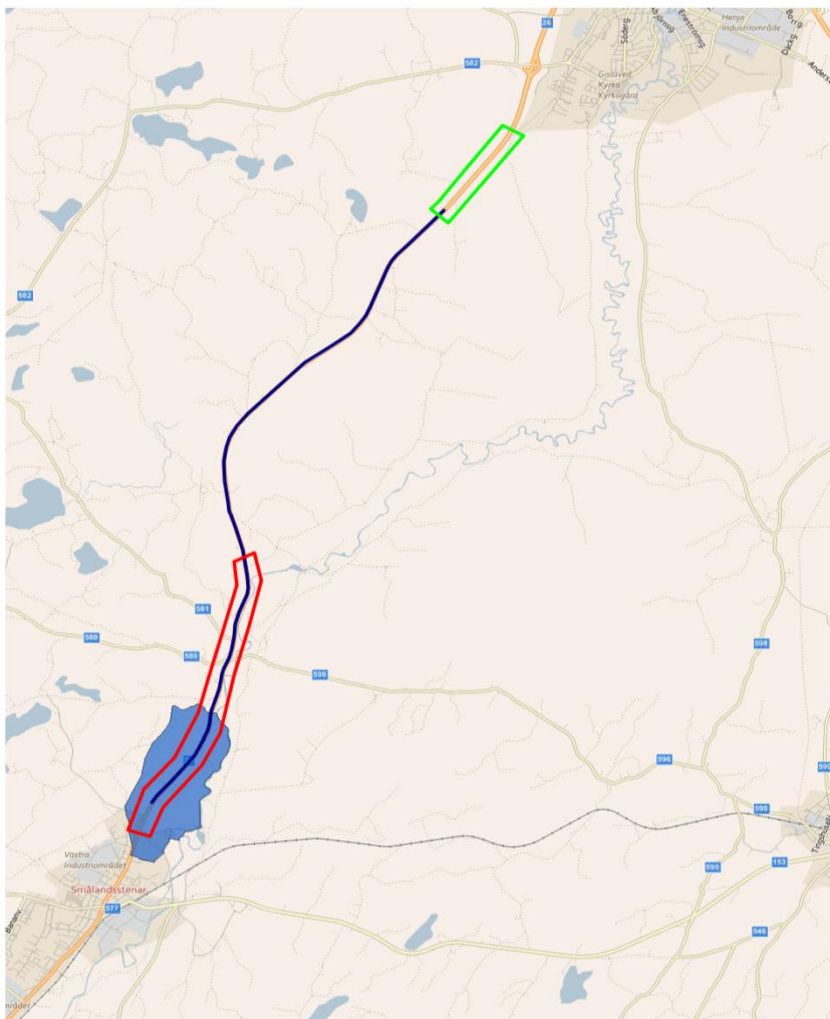
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved	
Ärendenummer	TRV 2015/1514	
Objekt-id	YSY006	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Jönköping	
Koordinater startpunkt	404 580	6 338 090
Koordinater målpunkt	410 090	6 349 600

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	Trafikverket, Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved, 2015-12-07
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Inga formella ställningstaganden gjorda.
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



Mörkblå sträcka, mötesseparering + viltstyrning.  
Sträcka inom rött område, separat GCM-väg.  
Sträcka inom grönt område, kompletterande åtgärder för viltstyrning.

## 1.3 Nuläge och brister

Väg 26 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen saknar mötesseparering, är smal och har brister vad gäller plan- och profilstandard. Närheten till vatten och bete för vilt samt vägens utformning med tät skog nära vägen och smalt vägområde gör att man får fler viltolyckor än genomsnittligt. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 km/tim. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt med otillfredsställande skydd mot förorening.

<b>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</b>	Landsbygd med enstaka bostäder längs sträckan. I södra änden ligger Smålandsstenar och i norr Gislaved.
<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

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

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

Väglängd:	13 km
Vägstandard:	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h
Vägtrafik:	5000 f/d, varav 800 lastbilar, (2014)

## 1.4 Fyrstegsanalys

Tidigare har hastigheten sänkts till 80 km/h och ATK införts. Detta har bidragit till ökad trafiksäkerhet men samtidigt förlängd restid.

I åtgärdsvalsstudien konstaterar man att åtgärder i steg 1 och 2 till liten del kan påverka behovet av biltransporter och bidra till ett effektivare utnyttjande av infrastrukturen men för att öka såväl trafiksäkerhet som framkomlighet krävs större åtgärder. Man rekommenderade därför mötesseparering i befintlig sträckning, viltstyrning och GC-separering.

## 1.5 Syfte

SEB framtagen i ÅVS men uppdaterad för att uppfylla krav på underlag till långsiktig plan.

Syfte med åtgärd är förbättrad framkomlighet, säkerhet och trygghet.

## 1.6 Förslag till åtgärd/er

Vägen byggs om till gles mötesfri landsväg i befintlig sträckning (11,0 km). Sidoområdet åtgärdas. På delen mellan Smålandsstenar och Kappeléd (4,6 km) separeras gång- och cykeltrafik.

Viltstyrningsåtgärder på hela sträckan (13,6 km). Förbättrat skydd av vattentäkt. Längst i norr (1,6 km) är vägen redan mötesseparerad. Där kompletteras bara med viltåtgärder.

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?	Mitträcke och partiell breddning. GC-bana. Viltstyrning. Vattenskyddsåtgärd.
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Ej relevant

<b>Gångvägens längd:</b>	4,5 km
<b>Gångvägens standard:</b>	Ej studerat
<b>Gångtrafik:</b>	Kunskap saknas

<b>Cykelvägens längd:</b>	4,5 km
<b>Cykelvägens standard:</b>	Ej studerat
<b>Cykeltrafik:</b>	Kunskap saknas

<b>Väglängd:</b>	13 km
<b>Vägstandard:</b>	Gles mötesfri landsväg 2+1, 9-13 m, 100 km/h
<b>Vägtrafik:</b>	5000 f/d, varav 800 lastbilar, (2014)

## 1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
<b>Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad</b>	YSY006 Rv 26 Smsten - Gislaved GKI 161017	143	2016-10-17	2015-06	GKI 50 %

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansier	Åtgärds-kostnad per finansier (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
<b>Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad</b>	Kandidat till Nationell plan 2018-2029	143	143	2015-06	GKI 50 %

## 1.8 Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie genomförd.  
 Ej namngiven i nationell plan 2014 - 2025

## 1.9 Relation till andra åtgärder

Ej relevant

## 1.10 Övrigt

Ej relevant

## 2. Samhällsekonomisk analys

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

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

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

### 2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

#### 2.1.1 Kalkylförutsättningar

##### 2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2012-06-29 (justerat)	
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 2016-12-08



### 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	27%	37%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	38%	66%	Ej angett	Ej angett

#### Kommentar till tabell 2.2:

Enligt basprognos för Jönköpings län.

### 2.1.1.4 Kostnader

**Tabell 2.3 Nominell åtgärdskostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad**

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärdskostnad	GKI 50 %		Ej relevant		GKI 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärdskostnad	143		Ej angett				0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		195		0				0

## 2.1.2 Kalkylresultat

### 2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

**Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi**

	Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys	GKI 50 %	195	330	1,69	1,48

\* 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 skuggpriser, 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**

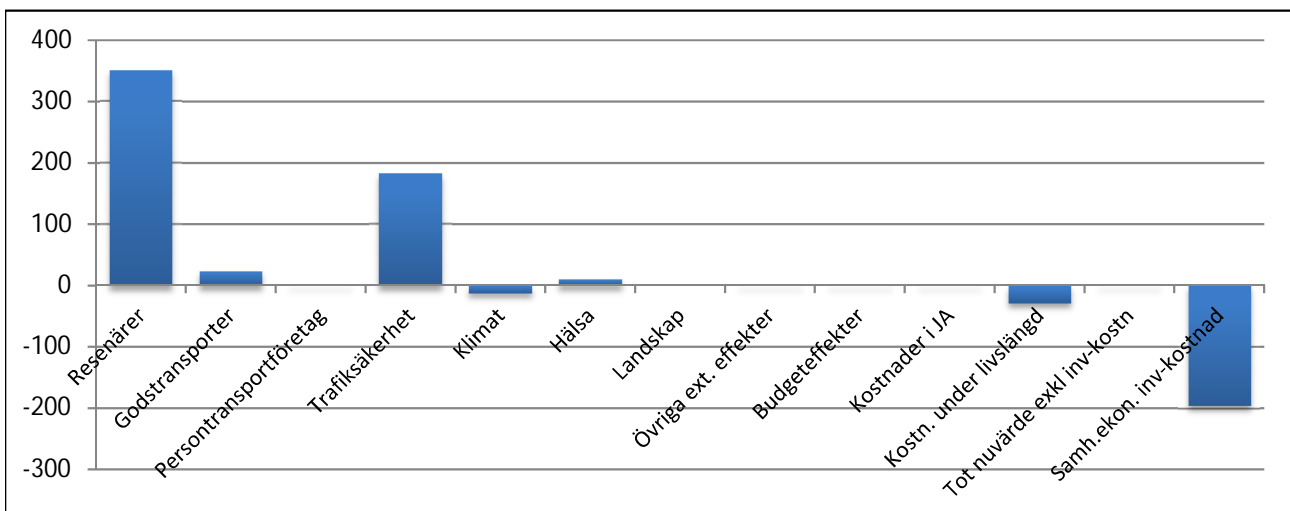
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restid - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-33,8	<i>kftim/år</i>	361	350	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,6	<i>mnkr/år</i>	-11		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-2,6	<i>kftim/år</i>	36	23	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,3	<i>mnkr/år</i>	-14		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods-kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	0,0	<i>mnkr/år</i>	1		<i>Eva 2.96</i>
	PERSONTRANSPORT-FÖRETAG	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
TRAFIKSÄKERHET (TS)	<i>Trafik-säkerhet - totalt</i>	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	182	182	<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	-0,03	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-0,50	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	

EXTERNA EFFEKTER	KLIMAT	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Avser koldioxid	0,17	kton/ år	-12	-12	Eva 2.96
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar	-	-	10		Eva 2.96
		Luft - NOX	Kväveoxider	0,163	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - VOC	Kolväten	-3,830	ton/år	-	10	Eva 2.96
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,001	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - Partiklar	Partiklar	0,001	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
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	
MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	1,1	mnkr/år	-28	-28	Eva 2.96
			Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad	8	mnkr/ år	-195	-195	Eva 2.96
<b>NETTONUVÄRDE</b>							<b>330</b>	

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

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.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	Ej angett

**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	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Marginell påverkan</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp

EXTERNA EFFEKTER (Följeflexer för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<b>Människors hälsa - buller</b>	Något ökade bullernivåer med höjd hastighet men få utsatta.	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Positivt	Expertgrupp
		<b>Människors hälsa - dricksvatten</b>	Förbättrat skydd av vattentäkt	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt		Expertgrupp
	LANDSKAP	<b>Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</b>	Breddning och mitträcke ger ett ökat visuellt intrång.	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt	Negativt	Expertgrupp
		<b>Barriäreffekter - djurliv</b>	Viltstängsel och mitträcke	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt		Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart		Expertgrupp
	KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<i>Ej angett</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart		Expertgrupp

**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 speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
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)
Försumbart		Försumbart		Negativ (liten)		Försumbart

Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?	Expertgrupp
--	-------------

**Motivering:**

Förhållandevis små ej prissatta effekter. Tecken på den sammanvägda effekten är osäker.

## 2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

### 2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

**Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar**

<b>BEDÖMNINGSPARAMETRAR</b>	<b>Bedömning</b>
Parametrar i tabellen bedömda av:	Expertgrupp
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	143
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
<b>Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.</b>	
Aktuell NNK-i	1,69
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Ingen trafikomfördelning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HKVHR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
<b>OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:</b>	
Villkorsfall	Villkorsfall 27
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:	Expertgrupp

**Motivering:**

Tydligt positiv NNK och relativt små ej prissatta effekter.

### 3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden 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.	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Även om rv 26 är en nationell stamväg bedöms trafiken på den här delen domineras av regional och lokal trafik.	Expertgrupp
Län	Jönköping	Halland	Neutralt	Åtgärden ligger i Jönköpings län och trafiken bedöms domineras av regional pendling.	Expertgrupp
Kommun	Gislaved	Hylte	Neutralt	Åtgärden ligger i Gislaveds kommun.	Expertgrupp
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Landskap: Externt berörda	Ombyggnaden medför visst ökat visuellt intrång.	Expertgrupp
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Inga specifika näringsgrenar bedöms gynnas mer än andra.	Expertgrupp
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Vägåtgärd	Expertgrupp
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	I första hand gynnas biltrafikanter.	Expertgrupp

### 3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	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 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**

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Mitträcke och viltstängsel förstärker vägens barriär för djurlivet. Högre hastighet ökar utsläppen. Förbättrad framkomlighet kan på marginalen ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade utsläpp.</i>	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden minskar res- och transportkostnaden och kan stärka regionens ekonomiska utveckling. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.</i>	Expertgrupp
	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>	Expertgrupp

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

*Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och kan stärka regionens utveckling. Ökad trafiksäkerhet och ny GC-väg bidrar positivt till social hållbarhet. Ökat intrång och utsläpp motverkar ekologisk hållbarhet.*

**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: Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras. Större risk att bli hindrad av långsamgående trafik.</i>	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	<i>Positivt bidrag: Minskad risk för olyckor. Tydligare omkörningsmöjligheter. Viltstängsel skapar trygghet.</i>	Expertgrupp
<b>Näringslivets transporter.</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	<i>Inget bidrag: Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras. Större risk att bli hindrad av långsamgående trafik.</i>	Expertgrupp
	Kvalitet	<i>Positivt bidrag: Ökad framkomlighet</i>	Expertgrupp
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder.</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	<i>Positivt bidrag: Minskad restid i pendlingsstråk.</i>	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	<i>Inget bidrag: Ingen viktig väg för trafik till storstäder.</i>	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	<i>Positivt bidrag: Minskad restid på nationell stamväg.</i>	Expertgrupp
<b>Jämställdhet.</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	<i>Inget bidrag: Marginell påverkan.</i>	Expertgrupp
	Lika påverkansmöjlighet	<i>Inget bidrag: Marginell påverkan.</i>	Expertgrupp

<p><b>Funktionshinderade.</b>  <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i></p>	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	<i>Inget bidrag: Kan påverkas av detaljutformning av hållplatser som inte studerats i det här skedet.</i>	Expertgrupp	
<p><b>Barn &amp; unga.</b> <i>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</i></p>	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	<i>Positivt bidrag: Ny gång- och cykelbana.</i>	Expertgrupp	
<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>Inget bidrag: Ny gång- och cykelbana bedöms ha marginell effekt.</i>	Expertgrupp	
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	<i>Inget bidrag: Även om åtgärden kanske gynnar personbilstrafik något mer än busstrafik bedöms det inte påverka val av färd sätt.</i>	Expertgrupp	
<b>Hänsynsmål<sup>2</sup></b>				
<p><b>Klimat.</b> <i>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.</i></p> <p><i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i></p>	Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	<i>Negativt bidrag: Förbättrad framkomlighet kan på marginalen medföra ökad trafik.</i>	Expertgrupp	
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	<i>Negativt bidrag: Högre hastighet medför högre energiförbrukning.</i>	Expertgrupp	
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	<i>Negativt bidrag: Byggandet kräver energi. Ökad vägyta att underhålla och fler turer vid snöröjning med 2+1-sektion.</i>	Expertgrupp	
	<b>Människors hälsa</b>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	<i>Negativt bidrag: Högre hastighet medför ökat buller och eventuellt kan det medföra att några fastigheter passerar riktvärdet.</i>	Expertgrupp
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	<i>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	<i>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.</i>	Expertgrupp

<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>		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Ny gång- och cykelbana kan medföra ökad aktivitet.	Expertgrupp
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Ny gång- och cykelbana.	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Ny gång- och cykelbana.	Expertgrupp
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Negativt bidrag: Högre hastighet medför ökade utsläpp.	Expertgrupp
		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.	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Förbättrat skydd av vattentäkt och minskad olycksrisk.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
	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	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Bredning och mitträcke ger ett ökat visuellt intrång.	Expertgrupp

Landskap	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Positivt bidrag: Viltstyrningsåtgärder bedöms minska risken för påkörning.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Viltstyrningsåtgärder, breddning och mitträcke kan medföra en ökad barriär.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för störning	<i>Negativt bidrag: Ökat buller kan medföra ökad störning av djurliv.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.</i>	Expertgrupp
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Inga utpekade områden identifierade.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	Expertgrupp
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.</i>	Expertgrupp
		Betydelse för utradering	<i>Negativt bidrag: Vid breddning finns risk att okända fornlämningar förstörs.</i>	Expertgrupp
Trafiksäkerhet	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Mötesseparering medför minskad skaderisk.</i>	Expertgrupp	

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)	-5,2	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)	-89	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)	-6,1	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)	28,8	ton/ mnkr	Eva 2.96

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

*Ej relevant*

#### 4.5 Målkonflikter

*Positiv påverkan på tillgänglighet med bil ställs mot negativ påverkan på 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	3 212	23	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	69	1	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	4 161	40	Bilaga 3

**Kommentar:**



## 5 Process, Bilagor & Referenser

### 5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

**1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:**

*2016-11-23, Niklas Alvaeus, Trafikverket*

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

*2015-05-20, Niklas Alvaeus, Trafikverket*

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

*2015-05-22*

*Niklas Alvaeus, trafikanalytiker, Trafikverket*

*Mattias Holmqvist, projektledare, Trafikverket*

*Krister Wall, biträdande projektledare, Trafikverket*

*Jan Magnusson, utredare, Ramböll*

**4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:**

*2015-11-03*

**4.2 Skickad av (kontaktperson):**

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

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

*2016-12-12; Helen Ahlenius, Samhällsekonom, Trafikverket*

**5.2 Godkänd av:**

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

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

*2016-12-13; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket*

**6.2 Godkänd av:**

*2016-12-13; 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, 2015-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning*

### **Bilaga 2: Kostnadsunderlag**

*a) Peter Fredriksson, 2016-10-17, YSY006 Rv 26 Smsten - Gislaved GKI 161017*

*b) Niklas Alvaeus, 2016-11-03, YSY006\_omräkning\_invkostnad*

### **Bilaga 3: Klimatkalkyl**

*Peter Fredriksson, 2016-10-17*

*a) YSY006 klimatkalkyl resultat*

*b) YSY006 klimatkalkyl indata*

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

*Niklas Alvaeus, 2016-11-03, YSY006\_Arbets-PM EVA*

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

*Niklas Alvaeus, 2016-11-23, YSY006\_26\_smsten-gislav*

### **Bilaga 6: ATK-beräkning**

*Niklas Alvaeus, 2016-10-13, YSY006 ATK-justering*

### **Bilaga 7: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning**

*Niklas Alvaeus, 2016-11-03, YSY006\_FKB*

### **Bilaga 8: Åtgärdsvalsstudie**

*Trafikverket, 2015-12-07, ÅVS Smålandsstenar - Gislaved*

## 5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering