

## Väg 26 Halmstad Oskarström



Karta väg 26 Halmstad - Oskarström

### Nuläge och brister:

Väg 26 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Stråket är i första hand ett godsstråk men vissa delsträckor är av betydelse för regional arbetspendling. Sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Oskarström och Halmstad samt Halmstad till Hyltebruk. Vägen saknar mötesseparering, dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Sammantaget gör det att olycksrisken är stor och att framkomligheten kan förbättras.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	0 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Saknas
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Mätning saknas
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	0 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Saknas
<u>Cykeltrafik:</u>	Mätning saknas
<u>Väglängd:</u>	ca 11 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg, vägbredd 12 m (varav körbana på 7,5 m och två vägrenar på vardera 2,25 m) och skyltad hastighet 80 km/h (lokalt 60-70 km/h).
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	ÅDT varierar mellan 5 700 - 10 300 fordon/dygn (högst närmast Halmstad) varav andelen tung trafik utgör 14-17 % (år 2017).

### Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten. Syftet är även att skydda grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk från påverkan av väg 26.

### Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 363,59 mnkr i prisnivå 2019-06

Vägen byggs om till 2+1-väg med mitträcke och hastighet höjs till 100 km/tim. Faunastängsel, en ekodukt och bullerplank byggs. En ny gång- och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad, två gång- och cykelportar anläggs. 10 hållplatslägen får en standardhöjning, två pendelparkeringsplatser anläggs. Vattenskyddsåtgärder byggs i form av räcke, fördröjningsdamm, avattning och kantsten.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	3,6 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Gång och cykelväg, 3 m bred utan belysning
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Mätning saknas
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	3,6 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Gång och cykelväg, 3 m bred utan belysning
<u>Cykeltrafik:</u>	Mätning saknas
<u>Väglängd (km):</u>	ca 11 km
<u>Vägstandard:</u>	2+1-väg med mitträcke (40 % omkörningssträckor), vägbredd 14m, skyltad hastighet 100 km/h (lokalt 80 km/h).
<u>Vägtrafik:</u>	ÅDT varierar mellan 5 700 - 10 300 fordon/dygn (högst närmast Halmstad) varav andelen tung trafik utgör 14-17 % (år 2017).

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	471	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Godstransporter	21	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Persontransportföretag	-	Försumbart	Åtgärden bedöms inte påverka persontransportföretagen.
Trafiksäkerhet	865	Positivt	Ökad trafiksäkerhet av de korsningsåtgärder som inte inkluderas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Klimat	-6	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Hälsa	34	Försumbart	Med en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna till fysisk aktivitet i transportsystemet. Dock bedöms inte andelen gång- och cykelresor påverkas mer än marginellt av åtgärden.
Landskap	-	Negativt	Negativ påverkan på biologisk mångfald i form av ökad störnings- och barriäreffekt för djurlivet samt negativ påverkan på landskapets visuella karaktär.
Övriga externa effekter	-	Positivt	Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26 både vid trafikolyckor och underhåll och drift av vägen.
Budgeteffekter	-	Försumbart	Ej relevant.
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ingen effekt identifierad.
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-11	Negativt	Ökad drift- och underhållskostnad för den nya gång- och cykelvägen.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	479		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	894	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,82	894	I GKI:n ingår ett stort antal korsningsåtgärder i mindre korsningar. I EVA-nätet saknas dessa korsningar varför dessa åtgärder inte kodas. I EVA-nätet saknas även tre av fem större korsningar där åtgärder genomförs. I övrigt bedöms EVA fånga upp åtgärderna bra.
KA högre invkostnad	1,18	750	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden bedöms medföra stora positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskad restid. De beräknade nyttorna visar på en hög samhällsekonomisk lönsamhet, vilket de ej beräknade effekterna stärker. Då åtgärdens nyttor överstiger dess kostnader bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Känslighetsanalys visar att resultatet är robust.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Halland	Neutralt
Kommun	Halmstad	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
Ej relevant	Neutralt	Neutralt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Åtgärden innebär störst nytta för motorfordonsförare lokalt i Hallands län, men även resenärer som trafikerar väg 26 en längre sträcka får nytta, vägen kopplar samman Jönköpings län med E6.

**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	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget 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	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Positiva effekter för människan står i konflikt med negativa effekter för klimat, landskap och djurlivet.

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

Åtgärden bedöms medföra stora positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskad restid. De beräknade nyttorna

visar på en hög samhällsekonomisk lönsamhet, vilket de ej beräknade effekterna stärker. Då åtgärdens nyttor överstiger dess kostnader bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Känslighetsanalys visar att resultatet är robust.

Åtgärden ökar möjligheten till säkrare gång- och cykelresor på sträckan, men stärker samtidigt bilens attraktion. Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på hög lönsamhet. Åtgärden genomförs på en vägsträcka som är ett viktigt pendlingsstråk mellan Halmstad och Hyltebruk och leder till bättre tillgänglighet mellan Halmstad, Oskarström och Hylte.

Åtgärden ökar möjligheten för fler att röra sig självständigt i transportsystemet då en ny gång- och cykelväg byggs, två planskilda passager och hållplatslägen får en standardhöjning. Åtgärden ökar även tryggheten och trafiksäkerheten.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 26 Halmstad Oskarström
Objekt-id	VVA1808
Ärendenummer	TRV 2015/14390
Län	Halland
Kommun	Halmstad
Trafikverksregion	Region Väst
Trafikslag	Väg, gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

Väg 26 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Stråket är i första hand ett godsstråk men vissa delsträckor är av betydelse för regional arbetspendling. Sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Oskarsström och Halmstad samt Halmstad till Hyltebruk. Vägen saknar mötesseparering, dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Sammantaget gör det att olycksrisken är stor och att framkomligheten kan förbättras.

Aktuell vägsträcka passerar i utkanten av grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk och det finns risk att vägen påverkar grundvattenförekomsten både vid olycka och genom underhåll och drift.

Gångvägens längd (km): 0 km

Gångvägens standard: Saknas

Gångtrafik (gående per dygn): Mätning saknas

Cykelvägens längd (km): 0 km

Cykelvägens standard: Saknas

Cykeltrafik (cykel per dygn): Mätning saknas

Väglängd (km): ca 11 km

Vägstandard: Vanlig väg, vägbredd 12 m (varav körbana på 7,5 m och två vägrenar på vardera 2,25 m) och skyltad hastighet 80 km/h (lokalt 60-70 km/h).

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT varierar mellan 5 700 - 10 300 fordon/dygn (högst närmast Halmstad) varav andelen tung trafik utgör 14-17 % (år 2017).



## Syfte

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten. Syftet är även att skydda grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk från påverkan av väg 26.

Syftet med framtagande av SEB:en är att den ska utgöra underlag för åtgärdsplaneringen 2021 inför regional plan 2022-2037. SEB:en uppdateras i samband med att GKI har uppdaterats.

## Förslag till åtgärd

Vägen byggs om till 2+1-väg med mitträcke och hastighet höjs till 100 km/tim. Faunastängsel, en ekodukt och bullerplank byggs. En ny gång- och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad, två gång- och cykelportar anläggs. 10 hållplatslägen får en standardhöjning, två pendelparkeringsplatser anläggs. Vattenskyddsåtgärder byggs i form av räcke, fördröjningsdamm, avvattningskanaler och kantsten.

Fem större vägskal samt 28 mindre byggs om, 8 nya så kallade öglor anläggs. 3,4 km parallell-väg byggs för att samla upp utfarter från fastigheter.

**Gångvägens längd(km):** 3,6 km  
**Gångvägens standard:** Gång och cykelväg, 3 m bred utan belysning  
**Gångtrafik(gående per dygn):** Mätning saknas

**Cykelvägens längd(km):** 3,6 km  
**Cykelvägens standard:** Gång och cykelväg, 3 m bred utan belysning  
**Cykeltrafik:** Mätning saknas

**Väglängd (km):** ca 11 km, km  
**Vägstandard:** 2+1-väg med mitträcke (40 % omkörningssträckor), vägbredd 14m, skyltad hastighet 100 km/h (lokalt 80 km/h).  
**Vägtrafik (fordon per dygn):** ÅDT varierar mellan 5 700 - 10 300 fordon/dygn (högst närmast Halmstad) varav andelen tung trafik utgör 14-17 % (år 2017).

Saknas

## Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-12-14	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	337,8	101,4	363,6

## **Planeringsläge**

Objektet ingår i åtgärdsvalsstudie, väg 26 Halmstad - Kristinehamn (TRV 2016/46817). I åtgärdsvalsstudien har två sträckor identifierats som är möjliga för mötteseparering. Denna SEB avser sträckan Halmstad-Oskarström.

## **Övrigt**

Tidigare SEB för objektet (170118) uppdateras i samband med att en ny GKI tas fram (201214).

## 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)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-02-08
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,52
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	2,15
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,31
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,61

### Kommentar

**Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi**

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	479	894	1,82
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	623	750	1,18
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	1,01 mnkr/år	-69,7	471	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Restid - personbil	-63,51 kftim/år	540,2		-		
<b>Godstransporter</b>						
Godskostnad	-0,09 mnkr/år	2,4	21	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Reskostnad - lastbil	1,28 mnkr/år	-8,5		-		
Restid - lastbil	-5,8 kftim/år	27,3		-		
<b>Persontransportföretag</b>						
Biljettintäkter	-	-	-	Försumbart: Åtgärden bedöms inte påverka persontransportföretagen.	Försumbart	Åtgärden bedöms inte påverka persontransportföretagen.

Externa effekter							
<b>Trafiksäkerhet</b>							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,45	AS/år	-		-	Positivt	Ökad trafiksäkerhet av de korsningsåtgärder som inte inkluderas i den samhällsekonomiska kalkylen.
Döda	-0,1	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-1,96	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,12	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	864,5	865	Positivt: Den samhällsekonomiska kalkylen inkluderar inte ombyggnationen av två större vägskäl, ombyggnationen av 28 mindre korsningar och att 8 nya så kallade öglor anläggs. Dessa åtgärder bedöms bidra till positivt till trafiksäkerheten.		
<b>Klimat</b>							
CO2-ekvivalenter	0,02	kton/år	-5,9	-6	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
<b>Hälsa</b>							
Luft - Avgaspartiklar	-0,001	ton/år	0,8		-	Försumbart	Med en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna till fysisk aktivitet i transportsystemet. Dock bedöms inte andelen gång- och cykelresor påverkas mer än marginellt av åtgärden.
Luft - NOX	0,043	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0	ton/år	33,2		-		
Människors hälsa - fysisk aktivitet	-	-	-	34	Försumbart: Med en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna till fysisk aktivitet i transportsystemet. Dock bedöms inte andelen gång- och cykelresor påverkas mer än marginellt av åtgärden.		
<b>Landskap</b>							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv	-	-	-		Negativt: Ökad barriär för djurlivet i och med breddning av väg med mitträcke, faunastängsel, bullerplank och en ny gång och cykelväg. Effekten förmildras något av att en ekodukt byggs. En ny störning uppstår för djurlivet då en ny gång- och cykelväg anläggs.	Negativt	Negativ påverkan på biologisk mångfald i form av ökad störnings- och barriäreffekt för djurlivet samt negativ påverkan på landskapets visuella karaktär.
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Breddning av väg, en ny gång- och cykelväg, faunastängsel och bullerplank påverkar landskapets visuella karaktär negativt.		
<b>Övriga externa effekter</b>							
Dricksvattenförsörjning	-	-	-	-	Positivt: Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26 både vid trafikolyckor och underhåll och drift av vägen.	Positivt	Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26 både vid trafikolyckor och underhåll och drift av vägen.

Ekonomiska effekter							
<b>Budgeteffekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	Ej relevant.
<b>Inbesparade JA-kostnader</b>							
Effekter saknas						Försumbart	Ingen effekt identifierad.
<b>Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd</b>							
Drift och Underhåll	0,4	mnkr/år	-10,8	-11	Negativt: Ökad drift- och underhållskostnad för den nya gång- och cykelvägen.	Negativt	Ökad drift- och underhållskostnad för den nya gång- och cykelvägen.
<b>SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>				479			
<b>NETTONUVÄRDE</b>				894	<b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>	Positivt	
<b>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl</b> I GKl:n ingår ett stort antal korsningsåtgärder i mindre korsningar. I EVA-nätet saknas dessa korsningar varför dessa åtgärder inte kodas. I EVA-nätet saknas även tre av fem större korsningar där åtgärder genomförs. I övrigt bedöms EVA fånga upp åtgärderna bra.					<b>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter</b> Åtgärden innebär nytta i form av minskad risk för negativ påverkan på dricksvattentäkten och ökad trafiksäkerhet. Detta står i konflikt med negativa effekter för landskap och biologisk mångfald samt ökade drift och underhållskostnader för cykelvägen. Sammanvägd bedöms nyttorna väga högre än kostnaderna.		

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

### Motivering:

Åtgärden bedöms medföra stora positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskad restid. De beräknade nyttorna visar på en hög samhällsekonomisk lönsamhet, vilket de ej beräknade effekterna stärker. Då åtgärdens nyttor överstiger dess kostnader bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Känslighetsanalys visar att resultatet är robust.



## 3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden innebär förbättringar för både motorfordonsförare, kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter, båda könen gynnas av detta.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Den lokala trafiken mellan Halmstad och Oskarström får störst nytta av åtgärden. Näst störst nytta får trafik som använder väg 26 till längre resor.
Län	Halland	Jönköping	Neutralt	Störst nytta tillfaller Hallands län, vägen kopplar samman Jönköpings län med E6.
Kommun	Halmstad	Hylte	Neutralt	På kommunnivå får Halmstad den största nyttan. Hylte kommun får näst störst nytta då mycket arbetspendling sker på sträckan mellan Halmstad och Hylte.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Alla näringar som transporterar gods eller är beroende av arbets- eller tjänsteresor längs vägen gynnas.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Störst nytta tillfaller biltrafik och näst störst gods på väg.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Personer mellan 18 och 65 år bedöms gynnas mest då det är arbetspendling och godstrafik som får störst nytta av åtgärden.
Ej relevant	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Övriga fördelningsaspekter har inte identifierats.

### Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

### Kommentar:

Åtgärden innebär störst nytta för motorfordonsförare lokalt i Hallands län, men även resenärer som trafikerar väg 26 en längre sträcka får nytta, vägen kopplar samman Jönköpings län med E6.

Objektnummer: VVA1808 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2015/14390  
Kontaktperson: Gabrielsson Barbro, PLväst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-16

### Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

## 4. Transportpolitisk målanalys

### Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

#### Ekologisk hållbarhet

Åtgärden ökar möjligheten till säkrare gång- och cykelresor på sträckan, men stärker samtidigt bilens attraktion. Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26.

Åtgärden leder till minskade utsläpp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> och avgaspartiklar i driftskedet.

#### Ekonomisk hållbarhet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på hög lönsamhet. Åtgärden genomförs på en vägsträcka som är ett viktigt pendlingsstråk mellan Halmstad och Hyltebruk och leder till bättre tillgänglighet mellan Halmstad, Oskarström och Hylte.

#### Social hållbarhet

Åtgärden ökar möjligheten för fler att röra sig självständigt i transportsystemet då en ny gång- och cykelväg byggs, två planskilda passager och hållplatslägen får en standardhöjning. Åtgärden ökar även tryggheten och trafiksäkerheten.

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> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Kapaciteten på sträckan förbättras i och med ombyggnaden till 2+1-väg vilket minskar risken för köbildning under intensiva perioder. Ombyggnaden till 2+1-väg minskar även risk för köbildning som uppstår till följd av olyckor då omkörning underlättas. Hastigheten höjs till 100 km/h. Detta ökar tillförligheten för motorfordonsförare.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Den nya vägen är mer trafiksäker och bidrar därmed positivt till en ökad trygghet. Åtgärden innebär även att en 3,6 km lång gång- och cykelväg byggs och att två gång- och cykelportar anläggs, vilket ökar tryggheten och bekvämligheten för oskyddade trafikanter.
<b>Näringslivets transporter</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Tillförlitligheten ökar med åtgärden då det blir en 2+1-väg istället för en tvåfältsväg, vilket minskar risk för trafikstockning och olyckor på vägen.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Ökad hastighet och minskad risk för trafikstockning och olyckor innebär en tidsmässig kvalitetsförbättring.
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden genomförs på en vägsträcka som är ett viktigt pendlingsstråk mellan Oskarström och Halmstad och leder till bättre tillgänglighet mellan dessa orter. Tillgängligheten mellan Halmstad och Hyltebruk i Hylte kommun förbättras också på en del av sträckan.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej bidra till bättre tillgänglighet till en storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej bidra till bättre tillgänglighet till interregionala resmål. Dock minskar restiden och trafiksäkerheten ökar på en del av sträckan på väg 26 mellan Halmstad och Jönköping.
<b>Jämställdhet</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka jämställdheten.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Okänt i detta skede, blir aktuellt först i vägplaneskedet när åtgärderna ska samrådas.

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Funktionsmål</b>		
<b>Funktionshindrade</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en uppgradering av 5 befintliga busshållplatser (10 hållplatslägen) med avseende på trafiksäkerhet och tillgänglighet, vilket innebär en viss förbättring av kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade.
<b>Barn &amp; unga</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: En ny gång- och cykelväg byggs, två gång- och cykelportar anläggs och 5 befintliga hållplatser (10 hållplatslägen) får ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, vilket ökar barns och ungas möjlighet att självständigt röra sig i transportsystemet.
<b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Den nya gång- och cykelvägen ökar möjligheten till säkrare gång- och cykelresor. Åtgärden ökar bilens attraktivitet. Den sammanvägda bedömningen är att andelen gång- och cykelresor inte påverkas mer än marginellt av åtgärden.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Med åtgärden får 5 hållplatser (10 hållplatslägen) en standardhöjning, vägen blir mer tillförlitlig och restiden minskar. Dock ökar även åtgärden bilens attraktivitet. Den sammanvägda bedömningen är att andelen kollektivtrafikresor inte påverkas mer än marginellt av åtgärden.

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Hänsynsmål</b>		
<b>Klimat</b> Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Inget bidrag: Åtgärden görs i befintlig sträckning och påverkar därmed inte väglängden. Vilket även den samhällsekonomiska kalkylen visar. Åtgärden bedöms dock stärka bilens konkurrenskraft, vilket kan innebära en ökning i antalet bilresor på sträckan.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Åtgärden innebär att hastigheten höjs från 80 km/h till 100 km/h vilket ökar energianvändningen per fordonskilometer. Vilket även den samhällsekonomiska kalkylen visar.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Åtgärden innebär en ökad energianvändning i både byggande, drift och underhåll.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
<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.	<b>Människors hälsa</b>	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Ingen bullerutredning har gjorts. Åtgärden innebär en ökad hastighet vilket ökar bullernivån, men då bullerskyddsåtgärder införs bedöms effekten som försumbar.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Ingen bullerutredning har gjorts, okänt i detta skede.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Hastigheten höjs vilket bedöms leda till att ljudmiljön försämras i vägens närhet. I åtgärden ingår bulleråtgärder vilket gör att bidraget bedöms vara försumbart.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Med en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna till fysisk aktivitet i transportsystemet.
	<b>Befolkning</b>	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: En ny gång- och cykelväg byggs, två planskilda passager anläggs och 5 befintliga hållplatser (10 hållplatslägen) får en standardhöjning, vilket ökar barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att självständigt röra sig i transportsystemet.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Marginellt positivt bidrag då den nya gång- och cykelvägen, planskilda passager och förbättrade busshållplatser ökar tillgängligheten, dock finns det få målpunkter längst med väg 26.
	<b>Luft</b>	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Minskade utsläpp enligt den samhällsekonomiska kalkylen.
	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: Okänt i detta skede.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Okänt i detta skede.
	<b>Vatten</b>	
Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26 både vid trafikolyckor och underhåll och drift av vägen.	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	<b>Mark</b>	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Okänt i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Behöver utredas vidare, men det finns inom utredningsområdet ett riksintresse för naturvård och kulturmiljövård (Sperlingsholm) och ett riksintresse för friluftsliv (Nissan). Då båda riksintressena finns i nära anslutning till vägen finns det risk för negativ påverkan.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Okänt i detta skede.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Okänt i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Behöver utredas vidare, men det finns inom utredningsområdet ett riksintresse för naturvård och kulturmiljövård (Sperlingsholm) och ett riksintresse för friluftsliv (Nissan). Då båda riksintressena finns i nära anslutning till vägen finns det risk för negativ påverkan.
<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: Breddning av väg, en ny gång- och cykelväg, faunastängsel och bullerplank påverkar landskapets visuella karaktär negativt.
	<b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Hastigheten höjs från 80 km/tim till 100 km/tim vilket ökar risken för olyckor, dock byggs faunastängsel på totalt 83% av sträckan jämfört med nuvarande 17% vilket har en positiv påverkan på mortaliteten. Effekten bedöms som försumbar.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Ökad barriär för djurlivet i och med breddning av väg med mitträcke, faunastängsel, bullerplank och en ny gång och cykelväg. Effekten för mildras något av att en ekodukt byggs.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: En ny störning uppstår för djurlivet då en ny gång- och cykelväg anläggs. Åtgärden innebär en ökad hastighet vilket ökar bullernivån.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Okänt i detta skede.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Okänt i detta skede.
	<b>Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse</b>	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Behöver utredas vidare. Inom utredningsområdet finns kända fornlämningar vilka kan komma att påverkas negativt av åtgärden.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Behöver utredas vidare. Inom utredningsområdet finns kända fornlämningar vilka kan komma att påverkas negativt av åtgärden.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.
	Betydelse för uträdering	Inget bidrag: Behöver utredas vidare. Inom utredningsområdet finns kända fornlämningar vilka kan komma att påverkas negativt av åtgärden.
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Ökad trafiksäkerhet för motorfordonsförare och oskyddade trafikanter.

Bedömningarna är gjorda av:  
Upprättaren



**Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet**

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,53	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-45,43	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-4,69	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	1,34	ton/mnkr

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Positiva effekter för människan står i konflikt med negativa effekter för klimat, landskap och djurlivet.

## Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	3328	16
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	77,9	0,479
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	4676	28,7

Bilaga: bilaga3a\_klimatkalkyl\_210227.pdf

Kommentar:

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK	
Bilaga 2	GKI (201214)
Klimatkalkyl	
Bilaga 3a	Klimatkalkyl (210227)
Bilaga 3b	PM Klimatkalkyl (210105)
SEA	
Bilaga 4a	Arbets-PM EVA (210208)
Bilaga 4b	SEK-importkälla, EVA-resultatrapport (210208)
Bilaga 4c	Potensmodellen (210105)
Bilaga 4d	EVA json-fil
Kompletterande text	Komplettering Arbets-PM
Omräkning EVA resultatrapport	SEK-importkälla

### Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	SEB Väg 26 Halmstad Oskarström TRV2016/46817 (170118)
SEB-ID, ursprunglig SEB	6f30fb9f-c1e1-4f22-893b-a0807edb93db

System-ID, nummer för identifikation i databas: f0fc75ff-62d5-4675-8625-5ed9fcd0015c

Utskriftsdatum : 2021-06-16