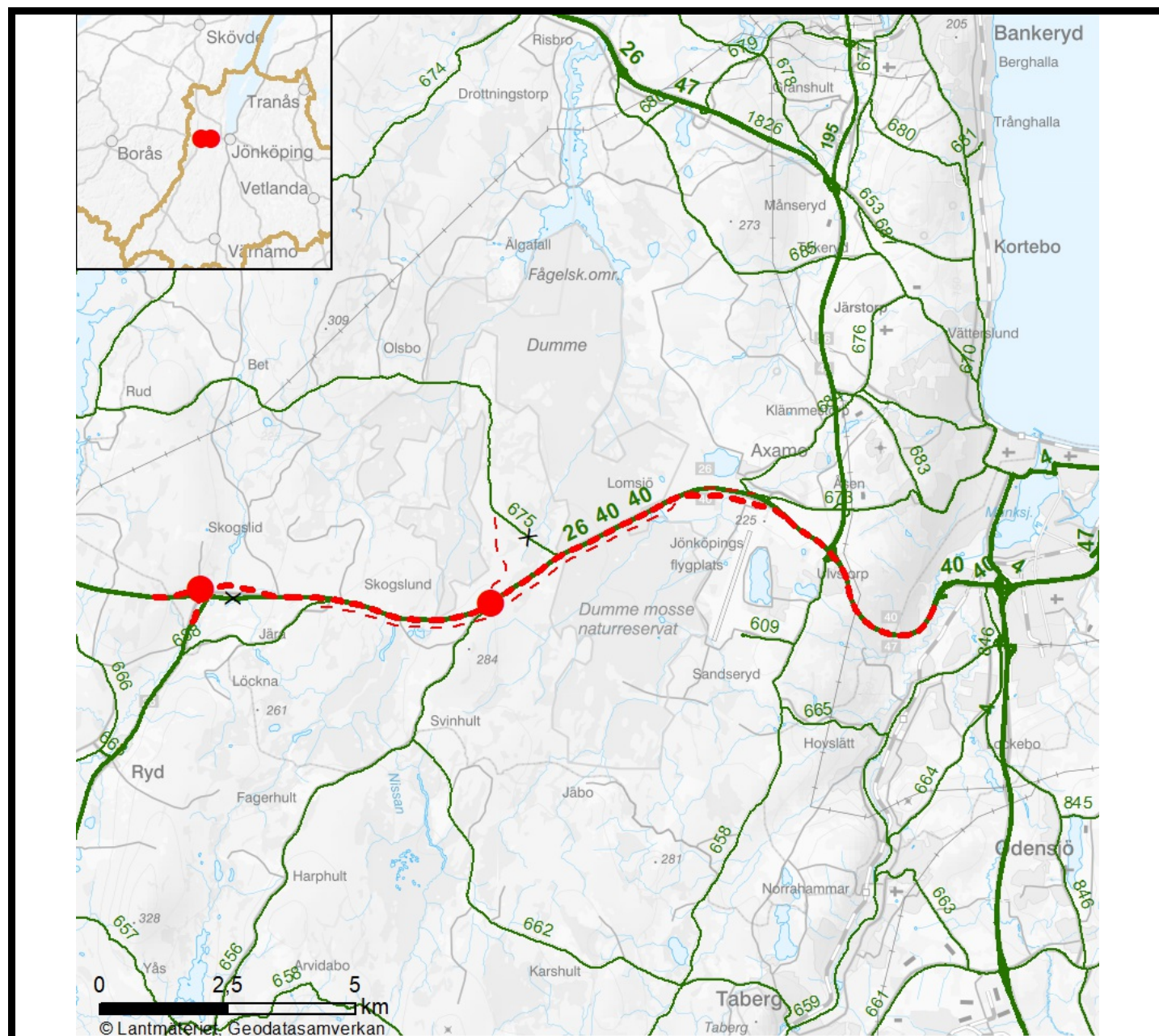


Rv 40 Skogslid - Haga



Nuläge och brister:

Väg 40 är nationell stamväg och är en viktig förbindelse mellan Göteborg och Jönköping men utgör även ett huvudstråk för trafik mellan Göteborg och Stockholm. Den aktuella delen har en viktig funktion för långväga godstransporter och arbetspendling. Väg 40 är motorväg förbi Ulricehamn. Resterande del till Jönköping är mötesfri landsväg med betydande brister i trafiksäkerhet, framförallt i korsningar. Sträckan närmast Jönköping, Göteborgsbacken, har stora brister i kapacitet och trafiksäkerhet.

Väglängd: 17,8

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h (tpl Hedenstorp – tpl Haga: 90 km/h)

Vägtrafik (fordon per dygn): 11 000 – 26 000 f/d varav 18% lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:

Att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet samt att på sikt få genomgående motorvägsstandard på väg 40 mellan Göteborg och Jönköping och därmed på hela sträckan Göteborg - Stockholm.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 1385,38 mnkr i prisnivå 2019-06

Utbyggnad till motorväg, en mindre del ny sträckning. Två nya trafikplatser och mindre ombyggnad av befintlig trafikplats vid Hedenstorp.

| | |
|-----------------------|--|
| <u>Väglängd (km):</u> | 17,8 |
| <u>Vägstandard:</u> | Motorväg 4 kf, 21,5 m, 110 km/h (tpl Hedenstorp – tpl Haga: 90 km/h) |
| <u>Vägtrafik:</u> | 11 000 – 26 000 f/d varav 18% lastbilar (2017) |

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

| Effekt | Beräknad | Ej beräknad | |
|---|---------------------|--|----------------------------|
| | Nuvärde (mnkr) | Bedömning | Beskrivning |
| Resenärer | 535 | Försumbart | - |
| Godstransporter | -10 | Försumbart | - |
| Persontransportföretag | - | Försumbart | - |
| Trafiksäkerhet | 2314 | Försumbart | - |
| Klimat | -31 | Försumbart | - |
| Hälsa | -3 | Försumbart | - |
| Landskap | - | Negativt | Ökat intrång i landskapet. |
| Övriga externa effekter | - | Försumbart | - |
| Budgeteffekter | - | Försumbart | - |
| Inbesparade JA-kostnader | - | Försumbart | - |
| Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd | -72 | Försumbart | - |
| Samhällsekonomisk investeringskostnad | 1892 | | |
| | Nettonuvärde | Sammanvägning av ej värderbara effekter | |
| | 840 | Negativt | |

| | Nettonuvärdeskvot | Nettonuvärde | Kvalitetsbedömning |
|---|-------------------|--------------|---|
| Huvudanalys | 0,43 | 840 | EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt men trafiksäkerhetseffekterna är osäkra. Effektsamband för motorväg med olika bredd och hastighet har stora variationer i skadeutfall. |
| KA högre invkostnad | 0,11 | 273 | |
| KA Trafiktillväxt 0% | - | - | Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet |
| Trafiktillväxt +50% | - | - | Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär och intrång men de bedöms vara relativt små. Med högre kostnad är åtgärdens lönsamhet mer osäker. Viss osäkerhet finns dock i effektsamband för olika typer av möttesseparerade vägtyper. |
| 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 | Regionalt | Neutralt |
| Län | Jönköping | Neutralt |
| Kommun | Jönköping | Neutralt |
| Näringsgren | Neutralt | Neutralt |
| Trafikslag | Bil | Neutralt |
| Åldersgrupp | Vuxna: 25-65 år | Neutralt |

Kommentar till fördelningstabellen

Vägtrafiken gynnas av åtgärden.

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 | Kollektivtrafiknätet | Inget bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Inget bidrag |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Inget bidrag |
| | Kollektivtrafik, andel | Inget bidrag |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | | |
| Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik | Negativt bidrag |
| | Energi per fordonskilometer | Negativt bidrag |
| | Energi bygg, drift, underhåll | Negativt bidrag |
| Hälsa | Människors hälsa | Inget bidrag |
| | Befolkning | Inget bidrag |
| | Luft | Negativt bidrag |
| | Vatten | Inget 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 | Negativt bidrag |

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafik men ökat intrång i landskapet. Ökad framkomlighet och hastighet medför negativ klimatpåverkan.

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:

Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär och intrång men de bedöms vara relativt små. Med högre kostnad är åtgärdens lönsamhet mer osäker. Viss osäkerhet finns dock i effektsamband för olika typer av mötesseparerade vägtyper.

Högre hastighet ger direkt ökat koldioxidutsläpp och kan också bidra till ökad trafik och ytterligare utsläppsökning. Bredare väg och nya lokalvägar medför ökat intrång, både visuellt och i livsmiljöer.

Den samhällsekonomiska beräkningen visar på lönsamhet där restid utgör den största nyttan. Åtgärden bidrar också till regional utveckling. Totalt sett bedöms den ekonomiska hållbarheten vara god.

Högre vägstandard med planskilda korsningar förbättrar trafiksäkerheten. Män kör mer bil än kvinnor men båda grupperna får det bättre i och med ökad framkomlighet.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

| | |
|---------------------|-----------------------------|
| Åtgärdsnamn | Rv 40 Skogslid - Haga |
| Objekt-id | VSY1805 |
| Ärendenummer | |
| Län | Jönköping |
| Kommun | Jönköping |
| Trafikverksregion | Region Syd |
| Trafikslag | Väg |
| Skede | Åtgärdsvalsstudie |
| Typ av planläggning | Ej aktuellt i angivet skede |

Nuläge och brister

Väg 40 är nationell stamväg och är en viktig förbindelse mellan Göteborg och Jönköping men utgör även ett huvudstråk för trafik mellan Göteborg och Stockholm. Den aktuella delen har en viktig funktion för långväga godstransporter och arbetspendling. Väg 40 är motorväg förbi Ulricehamn. Resterande del till Jönköping är mötesfri landsväg med betydande brister i trafiksäkerhet, framförallt i korsningar. Sträckan närmast Jönköping, Göteborgsbacken, har stora brister i kapacitet och trafiksäkerhet.

Väglängd (km): 17,8

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h (tpl Hedenstorp – tpl Haga: 90 km/h)

Vägtrafik (fordon per dygn): 11 000 – 26 000 f/d varav 18% lastbilar (2017)

Syfte

Att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet samt att på sikt få genomgående motorvägsstandard på väg 40 mellan Göteborg och Jönköping och därmed på hela sträckan Göteborg - Stockholm.

Förslag till åtgärd

Utbyggnad till motorväg, en mindre del ny sträckning. Två nya trafikplatser och mindre ombyggnad av befintlig trafikplats vid Hedenstorp.

Vägen kommer utformas för hastigheten 120 km/h men eftersom det är osäkert om det blir så bygger den samlade effektbedömningen att skyltad hastighet blir 110 km/h.

Väglängd (km): 17,8, km

Vägstandard: Motorväg 4 kf, 21,5 m, 110 km/h (tpl Hedenstorp – tpl Haga: 90 km/h)

Vägtrafik (fordon per dygn): 11 000 – 26 000 f/d varav 18% lastbilar (2017)

Saknas

Åtgärdskostnad

| Kostnadskalkyl | | | | | Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06 |
|-------------------|----------|-------------------------------------|--------------------|-------------------------|---|
| Senaste rev datum | Prisnivå | Beräkningsmetod | Totalkostnad (mkr) | Standardavvikelse (mkr) | |
| 2021-01-07 | jun-20 | GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning) | 1287,3 | 386,2 | 1385,4 |

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie (ej Trafikverkets) slutfördes 2016. Äldre vägutredning från 2000. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

| | |
|---|--------------------|
| Prognos persontrafik - huvudanalys | Basprognos 2020-06 |
| Avvikelse från prognos persontrafik | nej |
| Prognos godstrafik - huvudanalys | Basprognos 2020-06 |
| 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) | 4 |
| Kalkylperiod från startår för effekter | 60 |
| Kalkylverktyg | EVA 2020:2 |
| Datum för samhällsekonomisk kalkyl | 2021-05-07 |
| 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 | 1892 | 840 | 0,43 |
| Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande | 2459 | 273 | 0,11 |
| 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 | |
| Trafikanteffekter | | | | | | | |
| Resenärer | | | | | | | |
| Reskostnad - personbil | 6,01 | mnkr/år | -303,6 | 535 | - | Försumbart | - |
| Restid - personbil | -105,77 | kftim/år | 839,0 | | - | | |
| Godstransporter | | | | | | | |
| Godskostnad | -0,18 | mnkr/år | 3,6 | -10 | - | Försumbart | - |
| Reskostnad - lastbil | 3,83 | mnkr/år | -32,7 | | - | | |
| Restid - lastbil | -10,12 | kftim/år | 18,6 | | - | | |
| Persontransportföretag | | | | | | | |
| Effekter saknas | | | | | | Försumbart | - |
| Externa effekter | | | | | | | |
| Trafiksäkerhet | | | | | | | |
| Allvarligt skadade exkl MAS | -1,14 | AS/år | - | 2314 | - | Försumbart | - |
| Döda | -0,04 | D/år | - | | - | | |
| Ej allvarligt skadade | -7,55 | ES/år | - | | - | | |
| Mycket allvarligt skadade | -0,22 | MAS/år | - | | - | | |
| Trafiksäkerhet - totalt | - | - | 2313,6 | | - | | |
| Klimat | | | | | | | |
| CO2-ekvivalenter | 0,11 | kton/år | -31,2 | -31 | - | Försumbart | - |
| Hälsa | | | | | | | |
| Luft - Avgaspartiklar | 0,003 | ton/år | -0,1 | -3 | - | Försumbart | - |
| Luft - NOX | 0,29 | ton/år | -0,1 | | - | | |
| Luft - Slitagepartiklar | 0,199 | ton/år | -3,0 | | - | | |
| Landskap | | | | | | | |
| Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning | - | - | - | - | Negativt: Bredare väg och nya lokalvägar tar mer naturmark i anspråk vilket kan påverka livsmiljöer negativt. | Negativt | Ökat intrång i landskapet. |
| Landskap: skala, struktur, visuell karaktär | - | - | - | | Negativt: Byggnation av bredare väg i delvis ny sträckning medför större intrång i landskapet. | | |
| Övriga externa effekter | | | | | | | |
| Effekter saknas | | | | | | Försumbart | - |

| Ekonomiska effekter | | | | | | | |
|---|------|---------|-------|---|--|------------|----------|
| Budgeteffekter | | | | | | | |
| Effekter saknas | | | | | | Försumbart | - |
| Inbesparade JA-kostnader | | | | | | | |
| Effekter saknas | | | | | | Försumbart | - |
| Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd | | | | | | | |
| Drift och Underhåll | 2,72 | mnkr/år | -72,3 | -72 | - | Försumbart | - |
| SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD | | | | 1892 | | | |
| NETTONUVÄRDE | | | | 840 | SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER | | Negativt |
| Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt men trafiksäkerhetseffekterna är osäkra. Effektsamband för motorväg med olika bredd och hastighet har stora variationer i skadeutfall. | | | | Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Bredare väg i delvis ny sträckning har negativ påverkan på landskapet samt möjlig negativ påverkan på naturvärden. | | | |

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär och intrång men de bedöms vara relativt små. Med högre kostnad är åtgärdens lönsamhet mer osäker. Viss osäkerhet finns dock i effektsamband för olika typer av mötesseparerade vägtyper.

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 | Åtgärder leder till minskad restid med personbil. Generellt åker män bil i något större utsträckning än kvinnor men skillnaden är liten och minskande. |
| Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt | Regionalt | Lokalt | Neutralt | Den regionala trafiken gynnas av bättre väg med högre hastighet. Även lokal trafik kan gynnas av detta. |
| Län | Jönköping | Västra Götaland | Neutralt | Jönköpings län gynnas mest av åtgärder. Regionalt viktig förbindelse mellan Göteborg och Jönköping men utgör även ett huvudstråk för trafik mellan Göteborg och Stockholm. |
| Kommun | Jönköping | Ulricehamn | Neutralt | Jönköpings kommun gynnas mest av åtgärden. |
| Näringsgren | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Det är svårt att peka ut en näringsgren som påverkas mer eller mindre än övriga. |
| Trafikslag | Bil | Gods-väg | Neutralt | Vägtrafiken gynnas av högre hastighet och högre vägstandard. |
| Åldersgrupp | Vuxna: 25-65 år | Neutralt | Neutralt | Vägtrafiken gynnas av åtgärden. |

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Vägtrafiken gynnas av åtgärden.

Objektnummer: VSY1805 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Sedwall Christer, PLSyå, 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

Högre hastighet ger direkt ökat koldioxidutsläpp och kan också bidra till ökad trafik och ytterligare utsläppsökning. Bredare väg och nya lokalvägar medför ökat intrång, både visuellt och i livsmiljöer.

Ekonomisk hållbarhet

Den samhällsekonomiska beräkningen visar på lönsamhet där restid utgör den största nyttan. Åtgärden bidrar också till regional utveckling. Totalt sett bedöms den ekonomiska hållbarheten vara god.

Social hållbarhet

Högre vägstandard med planskilda korsningar förbättrar trafiksäkerheten. Män kör mer bil än kvinnor men båda grupperna får det bättre i och med ökad framkomlighet.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

| | Mål | Bedömning och motivering |
|--|---|--|
| Funktionsmål | | |
| Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet | Tillförlitlighet | Positivt bidrag: Högre vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar. |
| | Trygghet & bekvämlighet | Positivt bidrag: Säkra omkörningsmöjligheter ger ökad trygghet. |
| Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften | Tillförlitlighet | Positivt bidrag: Restidsosäkerheten minskar. Bättre vägstandard ger ökade omkörningsmöjligheter samt mindre risk för olyckor. |
| | Kvalitet | Positivt bidrag: Högre vägstandard ger bättre framkomlighet. |
| Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder | Pendling | Positivt bidrag: Pendlingsmöjligheter påverkas positivt av bättre vägstandard. |
| | Tillgänglighet storstad | Inget bidrag: Långt ifrån storstäder. |
| | Tillgänglighet till interregionala resmål | Positivt bidrag: Ökad framkomlighet förbättrar tillgängligheten mellan regioner. |
| Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle | Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet) | Inget bidrag: Åtgärder leder till minskad restid med personbil. Generellt åker män bil i något större utsträckning än kvinnor men skillnaden är liten och minskande. |
| | Lika påverkansmöjlighet | Inget bidrag: Ingen specifik grupp påverkas mer än övriga. |
| Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning | Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade | Inget bidrag: Inga kollektivtrafikåtgärder genomförs. |
| Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar | Skolväg - gå eller cykla på egen hand | Inget bidrag: Inga sådana åtgärder genomförs. |
| Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras | Andel gång- & cykelresor av totala kortväga | Inget bidrag: Inga sådana åtgärder genomförs. |
| | Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel) | Inget bidrag: Inga sådana åtgärder genomförs. |

| | Mål | Bedömning och motivering |
|---|--|--|
| Hänsynsmål | | |
| Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. 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: Omvägar uppstår för viss lokal trafik. Kortare restid kan på marginalen bidra till ökad biltrafik. |
| | Påverkan på energianvändning per fordonskilometer | Negativt bidrag: Högre hastighet leder till högre energiförbrukning. |
| | Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur | Negativt bidrag: Byggprocessen samt drift och underhåll leder till ökad energianvändning. |
| Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål. | Människors hälsa | |
| | Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller | Inget bidrag: Hastighetsökning leder generellt till ökat buller men de fastigheter som påverkas antas få bulleråtgärder. |
| | Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena | Inget bidrag: Kunskap om antal personer exponerade för höga bullernivåer saknas. |
| | Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvaliteten | Inget bidrag: Kunskap om antal personer exponerade för höga bullernivåer saknas. |
| | Fysisk aktivitet i transportsystemet | Inget bidrag: Inga sådana åtgärder. |
| | Befolkning | |
| | Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål | Inget bidrag: Inga sådana åtgärder. |
| | Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter | Inget bidrag: Inga sådana åtgärder. |
| | Luft | |
| | Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10) | Negativt bidrag: Mängden kväveoxider och partiklar ökar enligt EVA-beräkning. |

| | Mål | Bedömning och motivering |
|-----------------|---|--|
| | Hänsynsmål | |
| | Halter av kväveoxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids | Inget bidrag: Bedöms inte påverkas. |
| | Antalet personer exponerade för halter över MKN | Inget bidrag: Bedöms inte påverkas. |
| | Vatten | |
| | Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv | Inget bidrag: Okänt om åtgärden har någon påverkan. |
| | Mark | |
| | Betydelse för förorenade områden | Inget bidrag: Inga uppgifter om förorenade områden. |
| | Betydelse för skyddsvärda områden | Inget bidrag: Inga uppgifter om skyddsvärda områden. |
| | Betydelse för bakgrundshalt metaller | Inget bidrag: Bedöms ej påverkas. |
| | Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar | Inget bidrag: Bedöms ej påverkas. |
| | Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede | Inget bidrag: Bedöms ej påverkas. |
| Landskap | Landskap | |
| | Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär | Negativt bidrag: Breddning samt nya vägar leder till intrång i landskapet. |
| | Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv | |
| | Betydelse för mortalitet | Inget bidrag: Ökad hastighet medför något ökad risk för påkörning. Dock finns viltstängsel redan på sträckan. Delar i ny sträckning får viltstängsel. |
| | Betydelse för barriärer | Inget bidrag: Barriäreffekten kan öka något när vägen breddas. Sträckan är idag 2+1 väg med mitträcke så vägen är redan en barriär för djurlivet. Viltpassager samordnas med enskilda vägar. Den ökade barriäreffekten anses vara försumbar. |
| | Betydelse för störning | Inget bidrag: Bedöms ej påverkas. |

| | Mål | Bedömning och motivering |
|-----------------------|---|---|
| | Hänsynsmål | |
| | Betydelse för förekomst av livsmiljöer | Negativt bidrag: Mellan Bottnaryd och Axamo finns strandskyddsområde (100 meter från vatten). Lillesjön, Lomsjön och Nissan berörs av vattenskyddsområde. |
| | Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden | Negativt bidrag: Breddning av vägen kan påverka den biologiska mångfalden negativt. |
| | Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse | |
| | Betydelse för utpekade värdeområden | Inget bidrag: bedöms ej påverkas. |
| | Betydelse för strukturomvandling | Inget bidrag: Bedöms ej påverkas. |
| | Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden | Inget bidrag: Bedöms ej påverkas. |
| | Betydelse för utradering | Negativt bidrag: Risk att fornlämningar påverkas. |
| Trafiksäkerhet | Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade | Negativt bidrag: Vägen är redan mötesseparerad och höjd hastighet kan medföra fler dödade och skadade. Viss osäkerhet finns dock om effektsambanden i det här fallet. |

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) | -0,76 | 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) | -24,04 | DAS/mdkr |
| Restid | Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor) | -1,99 | restid tim/tkr |
| CO2 | Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor) | 1,83 | ton/mnkr |

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Positiva effekter vad gäller framkomlighet för biltrafik men ökat intrång i landskapet. Ökad framkomlighet och hastighet medför negativ klimatpåverkan.

Resultat från Klimatkalkyl

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

| | Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter | Energianvändning, GWh |
|--|---|-----------------------|
| Byggskede totalt | 31900 | 209 |
| Bygg- och reinvestering samt DoU per år | 807 | 7,07 |
| Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden | 48423 | 424 |

Bilaga: bilaga 3_klimatkalkyl_vsy1805_40_skogslid-haga.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

| AKK | |
|--------------|----------------------------|
| 2a | Kostnadskalkyl |
| 2b | Indexomräkning kostnad |
| Klimatkalkyl | |
| Bilaga 3 | Klimatkalkyl |
| SEA | |
| Bilaga 1a | SEK-importkälla |
| Bilaga 1b | SEK-importkälla, justering |
| Bilaga 4 | Arbets-PM |
| Bilaga 5 | EVA-fil |
| Bilaga 6 | EVA-fil |
| Bilaga 7 | Justering EVA-kalkyl |

Referenser

| Beteckning | Beskrivning |
|-------------------------|--------------------------------------|
| SEB-ID, ursprunglig SEB | da712715-33c9-48d6-a6b0-0267a32bcee0 |

System-ID, nummer för identifikation i databas: 89de1659-bdd8-41cf-a993-9b087f586ff0

Utskriftsdatum : 2021-06-15