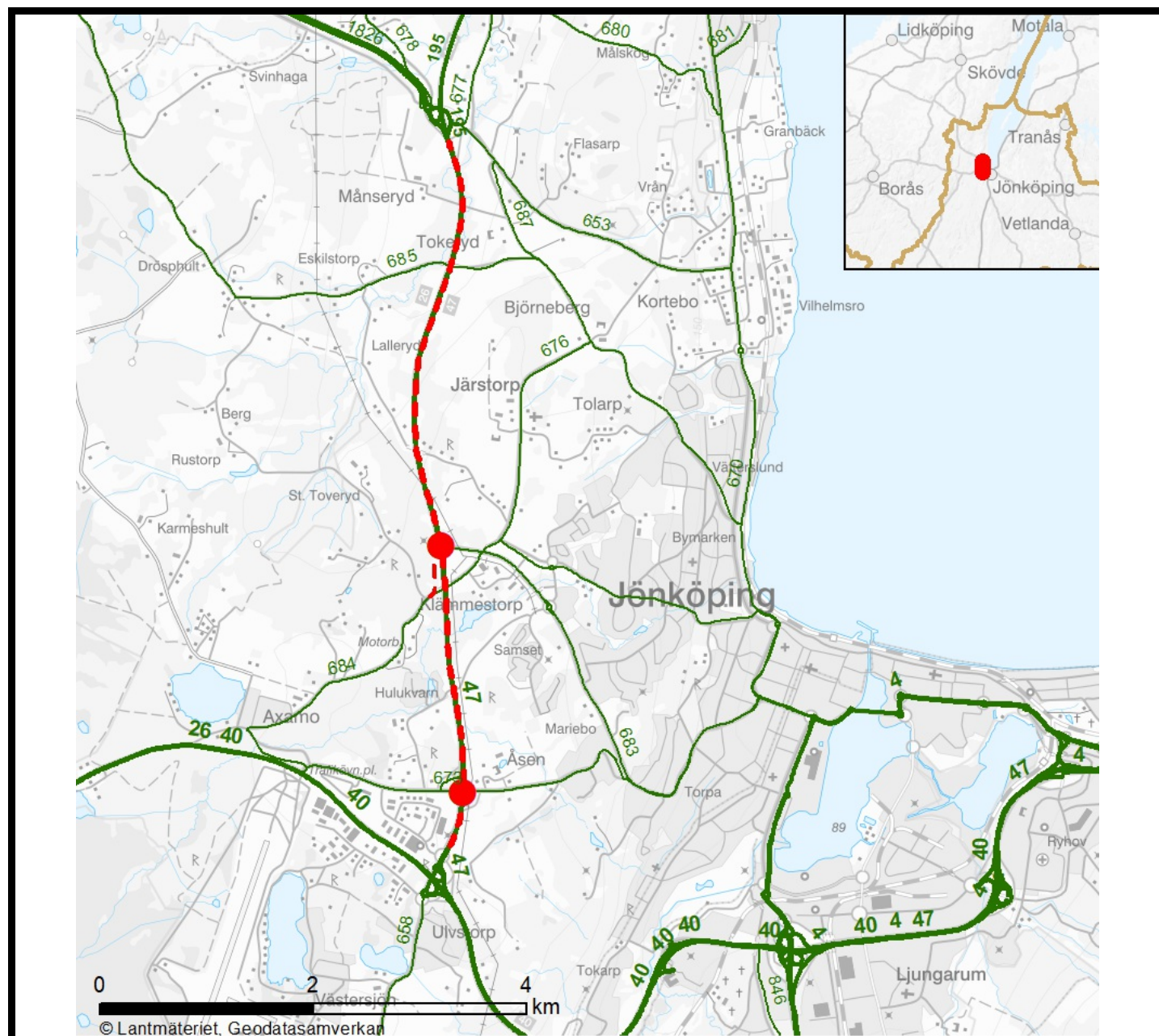


Rv 26 Hedenstorp - Månseryd



Streckad röd linje visar objektets geografiska avgränsning längs väg 26/47. Röda punkter visar trafikplatser.

Nuläge och brister:

Väg 26/47 mellan Hedenstorp och Månseryd, strax nordväst om Jönköping, är en regionalt viktig väg särskilt för arbetspendling. Vägen börjar nå sin kapacitetsgräns sett till trafikmängd. Trafikplats Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Väg 683 ansluter till väg 26/47 i en trevägskorsning i plan och med hög trafikbelastning. Förbi korsningen är hastigheten trafikstyrd och variabel, 60-100 km/h. Där väg 684 passerar under väg 26/47 är det begränsad fri höjd.

Väglängd: 6,6 km

Vägstandard: Gles mötesfri landsväg 2+1 kf, 9-13 m, 100 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 14 200-15 000 ÅDT varav 15-17% tung trafik (2017)

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanter och förbättra nationell och regional tillgänglighet på aktuell sträcka och i korsningspunkterna.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 312,42 mnkr i prisnivå 2019-06

Breddning i befintlig sträckning till flerfältsväg med 2+2 körfält, 16 m bred. Trafikplats Åsens gård kompletteras med accelerations- och retardationsfält. Ny trafikplats vid korsning väg 26/683. I samband med anläggande av ny trafikplats omläggs befintlig väg 684 som i dagsläget passerar under väg 26/47 för att ansluta till väg 26/47 från väster. Omläggningen innebär att väg 684 leds upp till ny trafikplats med anslutning väster om väg 26/47 för att få fri höjd på väg 684.

<u>Väglängd (km):</u>	6,6 km
<u>Vägstandard:</u>	Mötesfri landsväg 2+2 kf, 16 m, 100 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	14 200-15 000 ÅDT varav 15-17% tung trafik (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	567	Försumbart	-
Godstransporter	38	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	Effekterna på persontransportföretag är marginella.
Trafiksäkerhet	288	Försumbart	-
Klimat	2	Försumbart	-
Hälsa	3	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Ökat markintrång och kraftigare barriär
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-66	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	419		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	413	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,85	413	Relevanta effekter är fångade och värderade i EVA-verktyget. Osäkerhet om effektsamband för trafiksäkerhet ger relevanta skillnader mellan olika möttesseparerade vägtyper.
KA högre invkostnad	0,68	363	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Samtliga beräknade effekter är positiva enligt EVA-kalkylen. De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara negativa till följd av ett ökat intrång i landskapet vilket dock är begränsat då utbyggnaden sker i befintlig sträckning. Sammantaget bedöms åtgärden vara samhällsekonomisk lönsam. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Jönköping	Neutralt
Kommun	Jönköping	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Långsamtgående fordon samt gång- och cykeltrafik
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärderna gynnar främst regional bilpendling.

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
Funktionshindrade	Kollektivtrafknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Negativt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Ökad framkomlighet och kapacitet till följd av breddning till mötesfri landsväg 2+2 körfält och korsningsåtgärder, vilket i sin tur kan bidra till en ökad trafikmängd samt ökade utsläpp i bygg-, drift- och underhållsskedet.

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

Samtliga beräknade effekter är positiva enligt EVA-kalkylen. De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara negativa till följd av ett ökat intrång i landskapet vilket dock är begränsat då utbyggnaden sker i befintlig sträckning. Sammantaget bedöms åtgärden vara samhällsekonomisk lönsam. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

Negativt bidrag då åtgärden innebär en ökad attraktivitet för bilen och ökade utsläpp vid byggande samt drift och underhåll. Åtgärden innebär även ett negativt bidrag till följd av breddning/ny dragning som innebär ett ökat intrång i landskapet.

Positivt bidrag då åtgärdens nyttor överstiger investeringskostnaden. Bedömningen baseras på den samhällsekonomiska analysen.

Positivt bidrag till följd av en ökad trafiksäkerhet. Negativt bidrag då åtgärden endast innebär åtgärder för motorfordon vilket gynnar en specifik målgrupp.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd
Objekt-id	VSY1807
Ärendenummer	
Län	Jönköping
Kommun	Jönköping
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Väg 26/47 mellan Hedenstorp och Månseryd, strax nordväst om Jönköping, är en regionalt viktig väg särskilt för arbetspendling. Vägen börjar nå sin kapacitetsgräns sett till trafikmängd. Trafikplats Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Väg 683 ansluter till väg 26/47 i en trevägskorsning i plan och med hög trafikbelastning. Förbi korsningen är hastigheten trafikstyrd och variabel, 60-100 km/h. Där väg 684 passerar under väg 26/47 är det begränsad fri höjd.

Väglängd (km): 6,6 km
Vägstandard: Gles mötesfri landsväg 2+1 kf, 9-13 m, 100 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn): 14 200-15 000 ÅDT varav 15-17% tung trafik (2017)

Syfte

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanter och förbättra nationell och regional tillgänglighet på aktuell sträcka och i korsningspunkterna.

Förslag till åtgärd

Breddning i befintlig sträckning till flerfältsväg med 2+2 körfält, 16 m bred. Trafikplats Åsens gård kompletteras med accelerations- och retardationsfält. Ny trafikplats vid korsning väg 26/683. I samband med anläggande av ny trafikplats omläggs befintlig väg 684 som i dagsläget passerar under väg 26/47 för att ansluta till väg 26/47 från väster. Omläggningen innebär att väg 684 leds upp till ny trafikplats med anslutning väster om väg 26/47 för att få fri höjd på väg 684.

Utöver åtgärderna ovan planeras även följande:

- * Faunastängsel inkl. viltuthopp planeras längs väg 26/47 (viltuthopp fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).
- * En faunapassage i form av torrtrumma anläggs i höjd med Lillån (fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).
- * Utformningen av sex broar bedöms påverkas av breddningen (fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).
- * Befintlig passage under väg 26/47 längs väg 684 byggs om till bro avsedd för endast oskyddade trafikanter (fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).
- * Där väg 26/47 passerar Dunkehällaravinen på en lokalt hög bank planeras 2 parallella broar anläggas. (fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).
- * Bulleråtgärder (bullervall) planeras vid trafikplats Åsens gård samt fastighetsnära åtgärder vid två ställen (fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).
- * Vibrationsåtgärder planeras där behov bedöms finnas (fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).
- * Erosionsskydd av Dunkehällaån planeras (fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen).

Väglängd (km):	6,6 km, km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg 2+2 kf, 16 m, 100 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn):	14 200-15 000 ÅDT varav 15-17% tung trafik (2017)

Saknas

Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-04-13	jun-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	290,3	34,8	312,4

Planeringsläge

Vägplan, samrådsunderlag. Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan. Objektet är namngivet i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-05-14
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	419	413	0,85
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	469	363	0,68
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	-0,82 mnkr/år	27,2	567	-	Försumbart	-
Restid - personbil	-60,38 kftim/år	539,4		-		
Godstransporter						
Godskostnad	-0,05 mnkr/år	1,4	38	-	Försumbart	-
Reskostnad - lastbil	-0,27 mnkr/år	7,3		-		
Restid - lastbil	-3,12 kftim/år	29,2		-		
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	Effekterna på persontransportföretag är marginella.

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,06	AS/år	-	288	-	Försumbart	-
Döda	-0,01	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-1,12	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,01	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	288,4		-		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-0,01	kton/år	2,0	2	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	0	ton/år	0,0	3	-	Försumbart	-
Luft - NOX	-0,024	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	-0,101	ton/år	2,8		-		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv	-	-	-	-	Negativt: Ökad barriäreffekt för djurlivet till följd av viltstängsel samt breddning av väg 26/47, barriäreffekten mildras dock av faunapassage i form av en torrtrumma. Högre kapacitet bedöms leda till en ökad trafikmängd som bidrar till en ökad störningseffekt på djurlivet.	Negativt	Ökat markintrång och kraftigare barriär
Forn- och kulturlämningar	-	-	-		Negativt: Det finns kulturhistoriska lämningar både inom utredningsområdet och strax utanför. I anslutning till vägen finns lämningar som uppkommit vid olika tider och kontexter. Dessa riskeras att påverkas beroende på vilken sida som breddning sker på. En arkeologisk utredning kommer att genomföras.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Ökat intrång i landskapet till följd av att vägen breddas och förändrad utformning av broar längs sträckan samt anläggning av viltstängsel. Ny trafikplats med tillhörande omläggning av väg 684 för ny anslutning väster om väg 26/47 riskerar att upplevas som en påtaglig förändring av landskapsbilden. Åtgärden medför även ökat markintrång på åker-, öppen betes- och skogsmark.		
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	2,36	mnkr/år	-65,8	-66	-	Försumbart	-
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				419			
NETTONUVÄRDE				413	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Negativt	
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Relevanta effekter är fångade och värderade i EVA-verktyget. Osäkerhet om effektsamband för trafiksäkerhet ger relevanta skillnader mellan olika mötteseparerade vägtyper.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Ökat intrång i landskapet samt en ökad barriär- och störningseffekt för djurlivet.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Samtliga beräknade effekter är positiva enligt EVA-kalkylen. De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara negativa till följd av ett ökat intrång i landskapet vilket dock är begränsat då utbyggnaden sker i befintlig sträckning. Sammantaget bedöms åtgärden vara samhällsekonomisk lönsam. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Kvinnor	Neutralt	Åtgärden innebär förbättringar främst för biltrafik. Eftersom män i genomsnitt åker något mer bil än kvinnor får de större del av nyttan.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Åtgärden innebär en ökad kapacitet genom breddning till 2+2 samt utvecklade trafikplatser vilket leder till minskade restider. Störst fördel tillfaller det regionala perspektivet, men även nyttor för det nationella perspektivet till följd av väg 26 är del av det nationella stamvägnätet.
Län	Jönköping	Västra Götaland	Neutralt	Åtgärden innebär en ökad framkomlighet och gynnar i första hand Jönköpings län. Västra Götaland är det närmaste grannlandet och bedöms ta del av nyttan.
Kommun	Jönköping	Habo, Mullsjö	Neutralt	Åtgärden innebär förbättrad framkomlighet inom Jönköpings kommun samt förbättrad mellankommunal pendling.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Okänt i detta skede.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Långsamtgående fordon samt gång- och cykeltrafik	Åtgärderna gynnar främst personbil och gods på vägen. Åtgärden innebär förbud för långsamtgående fordon samt gång- och cykeltrafik längs väg 26/47.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Åtgärden gynnar främst motorfordonstrafik, dvs. personer i körkortsålder. Vidare bedöms åtgärden främst förbättra arbetspendlingen vilket lägger grund för bedömningen att vuxna i arbetslivet (25-65 år) främst gynnas.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Kommentar:
Åtgärderna gynnar främst regional bilpendling.

Objektnummer: VSY1807 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Karlsson Magnus, IVsy1, 0771-921 921
Skede: Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
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

Negativt bidrag då åtgärden innebär en ökad attraktivitet för bilen och ökade utsläpp vid byggande samt drift och underhåll. Åtgärden innebär även ett negativt bidrag till följd av breddning/ny dragning som innebär ett ökat intrång i landskapet.

Ekonomisk hållbarhet

Positivt bidrag då åtgärdens nyttor överstiger investeringskostnaden. Bedömningen baseras på den samhällsekonomiska analysen.

Social hållbarhet

Positivt bidrag till följd av en ökad trafiksäkerhet. Negativt bidrag då åtgärden endast innebär åtgärder för motorfordon vilket gynnar en specifik målgrupp.

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: Åtgärden bedöms ge positiva effekter till följd av ökad framkomlighet och kapacitet vilket ger minskad restid och restidosäkerheter samt en minskad störningsrisk vid olyckor och underhållsarbeten i och med 2+2 körfält.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Breddning till väg med 2+2 körfält samt anläggande av accelerations- och retardationsfält vid trafikplats Åsens gård och ny trafikplats vid korsning 26/683 bidrar till en ökad bekvämlighet.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms ge positiva effekter till följd av ökad framkomlighet och kapacitet vilket ger minskad restid och restidosäkerheter för godstransporter samt en minskad störningsrisk vid olyckor och underhållsarbeten i och med 2+2 körfält.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Breddning till väg med 2+2 körfält samt anläggande av accelerations- och retardationsfält vid trafikplats Åsens gård och ny trafikplats vid korsning 26/683 bidrar till en ökad framkomlighet.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet och kapacitet till följd av breddning till 2+2 samt utvecklade trafikplatser bidrar positivt till den intra- och interregionala tillgängligheten.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ge en ökad närhet/tillgänglighet till storstadsregionerna.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet till Jönköpings flygplats.
Jämställdhet 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: Alla berörda har samma möjligheter att komma till tals i samråd och planprocess.
Funktionshinderade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	Inget bidrag: Inga kollektivtrafikåtgärder föreslås.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
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: Åtgärden innefattar inga förbättringar för barn och unga.
	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden innebär det kommer att råda förbud mot gång- och cykeltrafik på väg 26/47 utan åtgärder på det parallella vägnätet. Det förekommer dock i princip ingen gång och cykeltrafik på sträckan idag. Negativt bidrag: Förbättringar på väg 26/47 innebär en ökad attraktivitet för motorfordon vilket kan leda till minskat resande med kollektivtrafik.

	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: Ökad framkomlighet innebär sannolikt en viss ökad mängd inducerad trafikefterfrågan, därmed ökad mängd fordonskilometrar.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: Ombyggnad till väg med 2+2 körfält kan leda till jämnare körsätt längs sträckan som i sin tur minskar utsläppen och minskad drivmedelsförbrukning per fordonskilometer enligt den samhällsekonomiska analysen.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad vägyta medför högre energianvändning i byggskedet samt vid drift och underhåll. Åtgärden bedöms medföra en ökad energianvändning.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska 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	Positivt bidrag: Ombyggnaden ses som en väsentlig ombyggnad när det gäller bullerpåverkan. Det medför att gällande riktlinjer för nybyggnad av väg ska följas. En bullerutredning kommer att genomföras. Om utredningen visar att det finns behov kan olika bullerskyddsåtgärder komma att bli aktuella.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Okänt i detta skede. Bullerutredning ej genomförd i nuläget.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Inga utpekade områden i närheten av föreslagen åtgärd.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden innebär ett förbud för oskyddade trafikanter att färdas längs väg 26/47. Det förekommer dock i princip ingen gång- och cykeltrafik på sträckan idag.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden innebär ingen förändring jämfört med nuläget.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Åtgärden innebär ingen förändring jämfört med nuläget.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms innebära en marginell minskning av de totala emissionerna av NOx och PM10 enligt EVA-kalkyl.
	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: Åtgärden passerar inte tätort med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Bedöms inte påverka antalet personer exponerade för halter över miljö kvalitetsnormen.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inga utpekade skyddsområden som påverkas.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Identifierade områden som potentiellt kan vara förorenade ligger i ytterkanten av utredningsområdet därav bedöms det inte föreligga någon risk att projektet medför spridning av dessa föroreningar.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga utpekade skyddsområden bedöms påverkas.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas i detta skede.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas i detta skede.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga utpekade skyddsområden bedöms påverkas.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms bidra negativt genom ökat intrång i landskapet till följd av att vägen breddas, ombyggnad av befintliga broar, samt ny trafikplats i höjd med Klämmerstorp med tillhörande omläggning av väg 684 för ny anslutning till ny trafikplats väster om väg 26/47.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Viltstängsel anläggs längs sträckan kombinerat med passager för medelstora däggdjur vilket kan minska risken för påkörning av vilt på väg 26/47.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Barriäreffekten ökar till följd av viltstängsel och breddning av befintlig väg.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Ökad störning till följd av en potentiell ökad trafikmängd och högre hastighet.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: En konsekvens av omläggningen av väg 684 för anslutning till ny trafikplats är att jungfrulig mark tas i anspråk väster om väg 26/47 för den nya sträckningen av väg 684.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Ökad barriär- och störningseffekt samt ianspråktagande av jungfrulig mark bidrar negativt till den biologiska mångfalden.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Åtgärden sker inom ett område som präglas av befintlig infrastruktur och bedöms inte påverka utpekat riksintresse för kulturmiljövård vid Klämmestorp som gränsar till väg 26/47.
	Betydelse för strukturomvandling	Negativt bidrag: Ny trafikplats och ombyggnad av broar kan negativt påverka landskapets visuella struktur.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Befintlig väg bedöms inte ha några egna betydande kulturmiljövärden.
	Betydelse för uttradering	Negativt bidrag: Fornlämningar utmed vägsträckningen riskerar att påverkas till följd av breddning av väg.
Trafiksäkerhet	Positivt bidrag: Totalt sett minskar antalet svårt skadade och döda enligt EVA-kalkyl. En minskning av döda och svårt skadade i korsningspunkter och på sträcka. Bedömningen av trafiksäkerhet på sträcka är osäker till följd av bristande effektsamband vid ombyggnad från 2+1-väg till 2+2-väg.	

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)	-1,10	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)	-6,93	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-4,91	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,63	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Ökad framkomlighet och kapacitet till följd av breddning till mötesfri landsväg 2+2 körfält och korsningsåtgärder, vilket i sin tur kan bidra till en ökad trafikmängd samt ökade utsläpp i bygg-, drift- och underhållsskedet.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	10425	62
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	216	1,69
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	12977	101

Bilaga: bilaga 3_klimatkalkyl-ic3383-2021-05-24.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2	Kostnadskalkyl
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl
SEA	
5	Justering EVA-kalkyl
Bilaga 4a	SEK-importkälla
Bilaga 4b	Arbets-PM
Bilaga 4c	EVA-fil
Bilaga 4d	Beräkning TS-justering
Bilaga 4e	SEK-importkälla, justering
Övrigt	
Bilaga 1	Samrådsunderlag (20210219)

Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	2f2f20fc-2ba7-43ba-9980-56c211f809f7

System-ID, nummer för identifikation i databas: 17c7372a-4e32-45d5-81ec-2326f0a43fe3

Utskriftsdatum : 2021-06-15