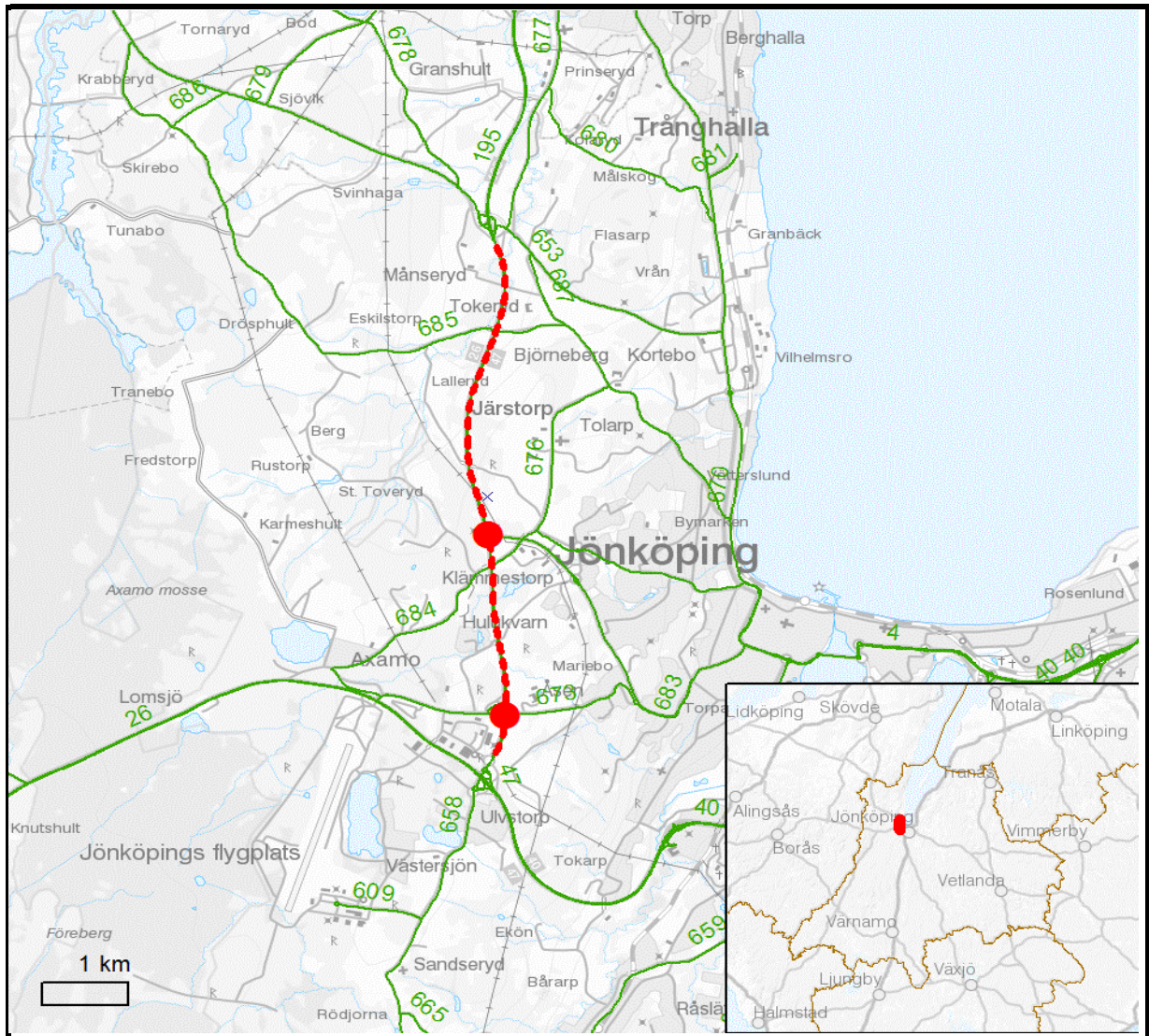


Rv 26 Hedenstorp - Månseryd, VSY1807

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Viktig nationell väg som även är regionalt viktigt, särskilt för arbetspendling. Vägen är mötteseparerad "gles 2+1-väg", men börjar att nå kapacitetsgränsen. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns en plankorsning.

Åtgärdens syfte: Öka trafiksäkerheten och förbättra nationell och regional tillgänglighet på sträcka respektive i korsningspunkterna tpl Åsens gård samt Klämmestorp.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 140,5 mnkr i prisnivå 2015-06.

Breddning i befintlig sträckning till 2+2, cirka 16 m bredd. Komplettering av trafikplats Åsens gård med accelerations- och retardationsfält. Ny trafikplats vid Klämmestorp av enkel typ. Åtgärdad vägsträcka: 7 km.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
237		Negativt		Positivt		Lönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid personbil: -56,9 kftim/år	586		
Godstransporter	Restid lastbil: -2,2 kftim/år	7		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0,29 DSS/år	-105		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,36 kton/år	-26		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1,3 mnkr/år	-33		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 7,7 mnkr/år	-192		
Nettonuvärde		237		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,23	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i _{KA} *=	0,72	NNK-idu=	1,05	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Landskap	Negativt		Landskapsbilden påverkas negativt av breddningen, ökad barriär för djurlivet
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Förbättringar i tpl Åsens gård ger minskade restider
	Godstransporter	Positivt		Förbättringar i tpl Åsens gård ger minskade restider
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Positivt		Åtgärder i tpl Åsens gård ger trafiksäkerhetsvinster
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Försumbart		Effekterna bedöms som relativt små jämfört med de beräkande effekterna

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokal/ Regionalt/ Nationellt/ ntern- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Män	Regionalt	Jönköping	Jönköping	Resenärer	Neutralt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Klimat: Externt berörda	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

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
	Funktionshindre	Kollektivtrafiken	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	Negativt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Negativt
		Befolkning	Inget bidrag
		Luft	Inget bidrag
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Negativt bidrag

Målkonflikter

Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms samhällsekonomiskt lönsam med minskade restider. Begränsad påverkan av naturvärden men riksintresse för kulturmiljö kan påverkas negativt. Trafiksäkerheten påverkas negativt

4. Transportpolitisk målanalys

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	VSY1807	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Jönköping	
Koordinater startpunkt	446625	6403091
Koordinater målpunkt	446627	6409701

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Åtgärdsvalsstudie Trafikplats Hedenstorp, 2016-03-01 (Trafikverket)
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Ej relevant
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

Viktig nationell väg som även är regionalt viktigt, särskilt för arbetspendling. Vägen är mötteseparerad "gles 2+1-väg", men börjar att nå kapacitetsgränsen. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns en plankorsning med variabel hastighet 60/100.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Kunskap saknas
Lokalisering av service och handel	Kunskap saknas
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Gångvägens längd:	Ej relevant
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant

Cykelvägens längd:	Ej relevant
Cykelvägens standard:	Ej relevant
Cykeltrafik:	Ej relevant

Väglängd:	6,7 km
Vägstandard:	Gles mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik:	14 000 f/d, 15 % tung trafik

1.4 Fyrstegsanalys

Denna åtgärd hanteras bara översiktligt i åtgärdsvalsstudien som fokuserar på trafikplats Hedenstorp söder om denna sträcka.

Åtgärder i steg ett och två kan begränsa trafiken till viss del men bedöms inte vara tillräckliga. Som steg tre-åtgärd mötteseparerades vägen och försågs med ett antal omkörningssträckor för några år sedan i avvaktan på större åtgärder. Nu är dock kapacitetstaket snart nått och korsningen vid Klämmestorp har bristande framkomlighet och säkerhet. Med en breddning till 2+2 körfält och en ny trafikplats vid Klämmestorp säkras framkomlighet och trafiksäkerhet.

1.5 Syfte

SEB framtagen som del av ÅVS men gjorts fullständig på grund av att den även skall utgöra underlag för ny långsiktig plan.

Öka trafiksäkerheten och förbättra nationell och regional tillgänglighet på sträcka respektive i korsningspunkterna tpl Åsens gård samt Klämmestorp.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Breddning i befintlig sträckning till 2+2, cirka 16 m bredd. Komplettering av trafikplats Åsens gård med accelerations- och retardationsfält. Ny trafikplats vid Klämmestorp av enkel typ.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Ej relevant
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Breddning av befintlig väg till 2+2 körfält, utveckling av tpl Åsens gård samt ny tpl vid Klämmestorp.

Gångvägens längd:	Ej relevant
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant

Cykelvägens längd:	Ej relevant
Cykelvägens standard:	Ej relevant
Cykeltrafik:	Ej relevant

Väglängd:	Oförändrat 6,7 km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg 2+2, 16 m, 100 km/h
Vägtrafik:	Oförändrat 14 000 f/d, 15 % tung trafik

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	VSY1807 Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	141	2016-08-16	2015-06	GKI 50 %

Tabell 1.4 Åtgärds-kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Trafikverket	140,5	141	2015-06	GKI 50 %

1.8 Planeringsläge

ÅVS pågår som dock bara berör denna åtgärd översiktligt. Åtgärden ingår inte i nationell plan eller länsplan

1.9 Relation till andra åtgärder

ÅVS pågår för tpl Hedentorp söder om detta stråk. Rv 26 nordväst om denna del skall byggas ut till mötesfri motortrafikled. Planerad byggstart 2017.

1.10 Övrigt

Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

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

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

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

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2016-01-01	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2017-05-30

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet
Åtgärden bedöms inte påverka trafikallsträng, färdmedelsval eller ruttval.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	27%	37%	Ej relevant	Ej relevant
Lastbil	38%	66%	Ej relevant	Ej relevant

Kommentar till tabell 2.2:

Trafikuppräkningsstal för Jönköpings län

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	GKI 50 %		Ej relevant		1,3 * GKI 50 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	141		0		183		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		192		0		250		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		GKI 50 %	192	237	1,23	1,05
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	1,3 * GKl 50 %	250	179	0,72	0,63
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	GKI 50 %	192	184	0,96	0,82
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	GKI 50 %	192	64	0,33	0,29
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	GKI 50 %	192	331	1,72	1,45
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	GKI 50 %	192	17	0,09	0,08

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

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

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

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen.

Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restid - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-56,9	<i>kftim/år</i>	606	586	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	1,1	<i>mnkr/år</i>	-20		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-2,2	<i>kftim/år</i>	32	7	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,5	<i>mnkr/år</i>	-26		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods- kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	0,0	<i>mnkr/år</i>	1		<i>Eva 2.96</i>
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
TRAFIKSÄKERHET (TS)	<i>Trafiksäkerhe t-totalt</i>	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	-105	-105	<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	0,01	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	
	<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	0,28	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>	
	KLIMAT	<i>CO2-ekvival- enter</i>	<i>Avser koldioxid</i>	0,36	<i>kton/ år</i>	-26	-26	<i>Eva 2.96</i>

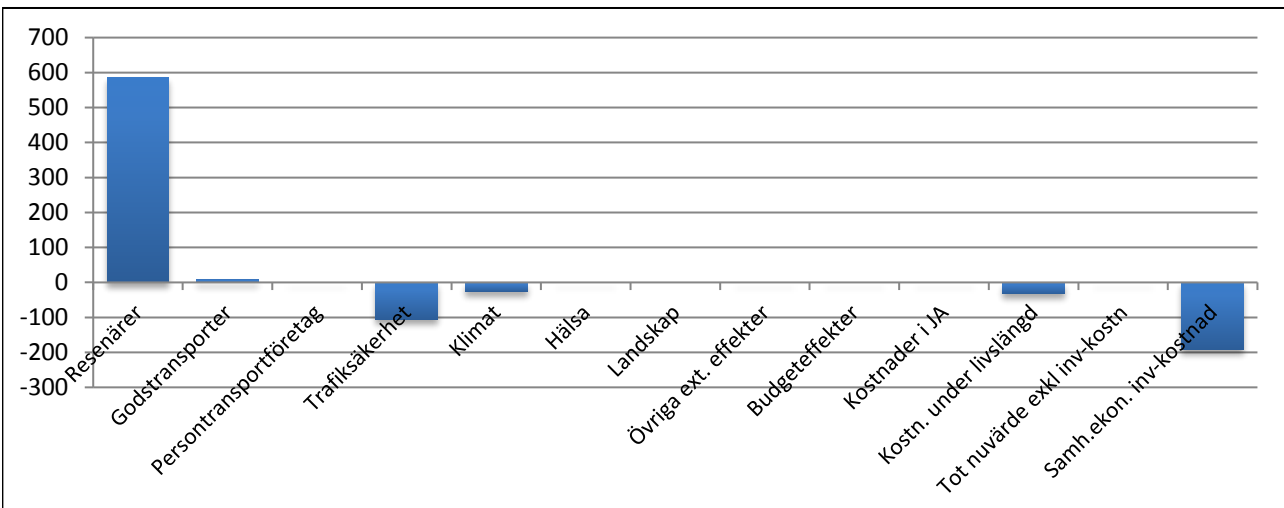
EXTERNNA EFFEKTER	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar	-	-	0		Eva 2.96
		Luft - NOX	Kväveoxider	0,000	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - VOC	Kolväten	0,000	ton/år	-	0	Eva 2.96
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,002	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - Partiklar	Partiklar	0,000	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	1,3	mnkr/år	-33	-33	Eva 2.96	
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
MINUS SAMMHÅLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD		Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad	8	mnkr/år	-192	-192	Eva 2.96	

NETTONUVÄRDE	237	
--------------	-----	--

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

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den specialla orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej relevant</i>

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömt av	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - total	Förbättringar i tpl Åsens gård ger restidsvinster som inte fångas av EVA-kalkylen	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	Restid - lastbil	Förbättringar i tpl Åsens gård ger restidsvinster som inte fångas av EVA-kalkylen	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Ej angett	Marginell påverkan	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet - totalt	Förbättringar i tpl Åsens gård ger trafiksäkerhetsnyttor som inte fångas av EVA-kalkylen	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp	

EXTERNA EFFEKTER (Följdefekter för samhället)	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp	
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Ej angett</i>	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp	
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär		Breddning i befintlig sträckning samt tillkomst av ny trafikplats påverkar landskapsbilden negativt	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt	Negativt	Expertgrupp
		Intrång i Landskap - effekter på forn- och kulturlämningar		Riksintresse vid Klämmestorp påverkas	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt		Expertgrupp
		Barriäreffekter - djurliv		Breddning samt mitträcke ger ökad barriäreffekt	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt		Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<i>Ej angett</i>		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp	

Motivering:

Ej relevant

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej relevant</i>

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Positivt		Negativ (liten)		Försumbart
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

Motivering:

Restids- och trafiksäkerhetsvinsterna som inte fångas av EVA-kalkylen bedöms som förhållandevis små. De negativa effekterna på landskapet bedöms som begränsade då det redan är påverkat av infrastruktur. Förmodligen mindre påverkan på riksintresse genom föreslagen breddning. Sammantaget bedöms effekterna som försumbara i ett samhällsekonomiskt perspektiv.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Expertgrupp
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	141
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	1,23
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Utgår från Trafikverkets gällande förutsättningar. Ingen trafikomfördelning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 27
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

Motivering:

De beräknade effekterna tyder på samhällsekonomisk lönsamhet och övriga effekter bedöms sammantaget vara små.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Kvinnor	Neutralt	Åtgärderna gynnar biltrafik. Eftersom män i genomsnitt åker något mer bil än kvinnor får de större del av nyttan.	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Ökad kapacitet genom breddning till 2+2 samt utvecklade trafikplatser ger regional och nationell nytta	Expertgrupp
Län	Jönköping	Västra Götaland	Neutralt	Ökad framkomlighet gynnar pendling och transporter i regionen	Expertgrupp
Kommun	Jönköping	Habo, Mullsjö	Neutralt	Förbättrade pendlingsmöjligheter	Expertgrupp
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Övrigt näringsliv	Klimat: Externt berörda	2+2 på sträcka samt utvecklade tpl ger ökad framkomlighet/minskad restid och därmed ökade möjligheter att pendla	Expertgrupp
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Underlag saknas för bedömning	Expertgrupp
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Ökad framkomlighet	Expertgrupp
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	I första hand motorfordonstrafik som påverkas, dvs personer i körkortsålder	Expertgrupp
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Expertgrupp

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej relevant
-----------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför vissa effekter för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Lönsam

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärderna medför ökad klimatpåverkan. Den föreslagna sträckningen påverkar inga utpekade ekologiska värden men kan påverka riksintresse för kulturmiljö.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden uppvisar positiv samhällsekonomisk lönsamhet.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Social hållbarhet	<i>Högre hastighet ökar risken för svåra olyckor.</i>	<i>Expertgrupp</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bedöms samhällsekonomiskt lönsam med minskade restider. Begränsad påverkan av naturvärden men riksintresse för kulturmiljö kan påverkas negativt. Trafiksäkerheten påverkas negativt

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none">• positivt bidrag = grönt• negativt bidrag = rött• inget bidrag = ofärgat• ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att ”inget bidrag” i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen ”försumbart” i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har ”inget bidrag” en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p>
--

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet ger minskade restidsosäkerheter. Minskad störningsrisk vid olyckor och underhållsarbeten med 2+2 körfält.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Breddning till 2+2 samt utvecklade tpl ger ökad bekvämlighet för biltrafiken	Expertgrupp
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet ger minskade restidsosäkerheter. Minskad störningsrisk vid olyckor och underhållsarbeten med 2+2 körfält.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet genom breddning till 2+2 samt utvecklade tpl	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet med breddning till 2+2 samt utvecklade tpl ger förbättrade möjligheter till bilpendling.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inte nära storstad	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet till Axamo flygplats	Expertgrupp

<p>Jämställdhet. <i>Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</i></p>	<p>Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)</p>	<p><i>Inget bidrag: Marginell påverkan</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p><i>Inget bidrag: Tidigt i processen ännu inte klart hur arbetet ska bedrivas/går ej att bedöma</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Funktionshindrede. <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i></p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede</p>	<p><i>Inget bidrag: Inga kollektivtrafikåtgärder föreslås</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Barn & unga. <i>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</i></p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p><i>Inget bidrag: Vägen bedöms inte användas som skolväg i någon större utsträckning och det förändras inte med åtgärderna</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i></p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p><i>Inget bidrag: Inga gc-åtgärder föreslås</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Negativt bidrag: Biltrafik gynnas i förhållande till tågtrafik till Mullsjö och Habo.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
Hänsynsmål²			
<p>Klimat. <i>Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</i></p> <p><i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i></p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Höjd framkomlighet kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Genom ökad hastighet (faktisk) ökar energiförbrukningen</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Ökad vägtyta medför högre energianvändning för drift och underhåll. Byggandet medför stor energianvändning.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

<p>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.</p>	<p>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Negativt bidrag: Ökad hastighet vid tpl Klämmestorp ger möjligen ökade bullernivåer	Expertgrupp
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Oklart om några har sådana värden	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Okänt om några områden finns utpekade i närheten av föreslagen åtgärd	Expertgrupp
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Inga väsentliga förändringar av förutsättningar för att välja gång och cykel.	Expertgrupp
	<p>Befolkning</p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag:	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Inga åtgärder för kollektivtrafik föreslås	Expertgrupp
	<p>Luft</p>	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Inget bidrag: Enligt EVA-kalkyl	Expertgrupp
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Ej relevant	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Förmodligen ingen som är exponerad för höga halter idag	Expertgrupp
	<p>Vatten</p>	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inga utpekade skyddsområden som påverkas	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

	Mark	Betydelse för förorenade områden	<i>Inget bidrag: Okänt om föroreningar finns</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Inget bidrag: Inga utpekade värdeområden påverkas</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag: Okänt vilka bakgrundshalter som finns</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag: Okänt vilka bakgrundshalter som finns</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Inga utpekade värdeområden</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Landskapet redan påverkat av väg, något negativt bidrag genom ökat intrång i landskapet, väl vald utformning vid tpl Klämmestorp kan minska de negativa effekterna</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Ingen förändring av viltstängsel eller mitträcke. Begränsad hastighetshöjning.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Något ökad barriär genom bredare väg</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Inga känsliga områden finns utpekade inom föreslagen sträckning, Natura2000 området vid Klämmestorp bedöms inte beröras</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Okänt om värdefulla livsmiljöer tas i anspråk</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Okänt om det är ett biologiskt rikt landskap</i>	<i>Expertgrupp</i>

	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Negativt bidrag: Negativ påverkan på riksintresse vid Klämmestorp	Expertgrupp
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag:	Expertgrupp
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Inga kända infrastruktur-kulturmiljövärden som påverkas	Expertgrupp
		Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Flera fornlämningar utmed vägsträckningen som kan påverkas	Expertgrupp
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Negativt bidrag: Högre hastighet	Expertgrupp

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹ Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

² Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnadseffektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	1,2	D/ mdkr	Eva 2.96
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	48,4	DSS/ mdkr	Eva 2.96

Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-10,0	tim/ tkr	Eva 2.96
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	60,7	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

4.5 Målkonflikter

Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	3668	25	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	85	0,8	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	5100	48	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-05-30, Henrik Carlsson, M4 Traffic

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-09-06, Linda Wahlman, ÅF Infrastructure

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

2016-08-30

Linda Wahlman, Trafikplanerare, ÅF

Henrik Carlsson, Trafikanalytiker, M4 Traffic

Niklas Alvaeus, Trafikanalytiker, Trafikverket

Anne Andersson, miljöspecialist, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-09-12

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010- 123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2016-12-08 Camilla Granholm, samhällsekonom, Trafikverket

2017-06-07 Markus Bergquist, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-06-07 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2016-12-13 Agnes von Koch och Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-06-07 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

- a) *Peter Fredriksson, Trafikverket, 2016-08-16, VSY1807 Rv 26 Hedenstorp - Månseryd, GKI*
- b) *Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-08-23, omräkning investeringskostnad_vsy1807*
- c) *Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-05-30 omr invkostn_vsy1807_85_proc*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Peter Fredriksson, Trafikverket, 2016-08-17

- a) *VSY1807_Klimatkalkyl_resultat*
- b) *VSY1807_Klimatkalkyl_indata*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-08-23, VSY1807_Arbets-PM

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-08-23 (rev 2017-05-30), rv26_hedentorp-manseryd_160823

Bilaga 6: Beräkning justering

Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-08-23, VSY1807_Beräkning_TS-effekter_korsning

Bilaga 7: Företagsekonomisk konsekvensbedömning

Linda Wahlman, ÅF Infrastructure, 2016-09-06, VSY1807_fkb_160906

Bilaga 8: Åtgärdsvalsstudie

Trafikverket, 2016-03-01, ÅVS_Tpl_Hedenstorp_2016-03-01

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering