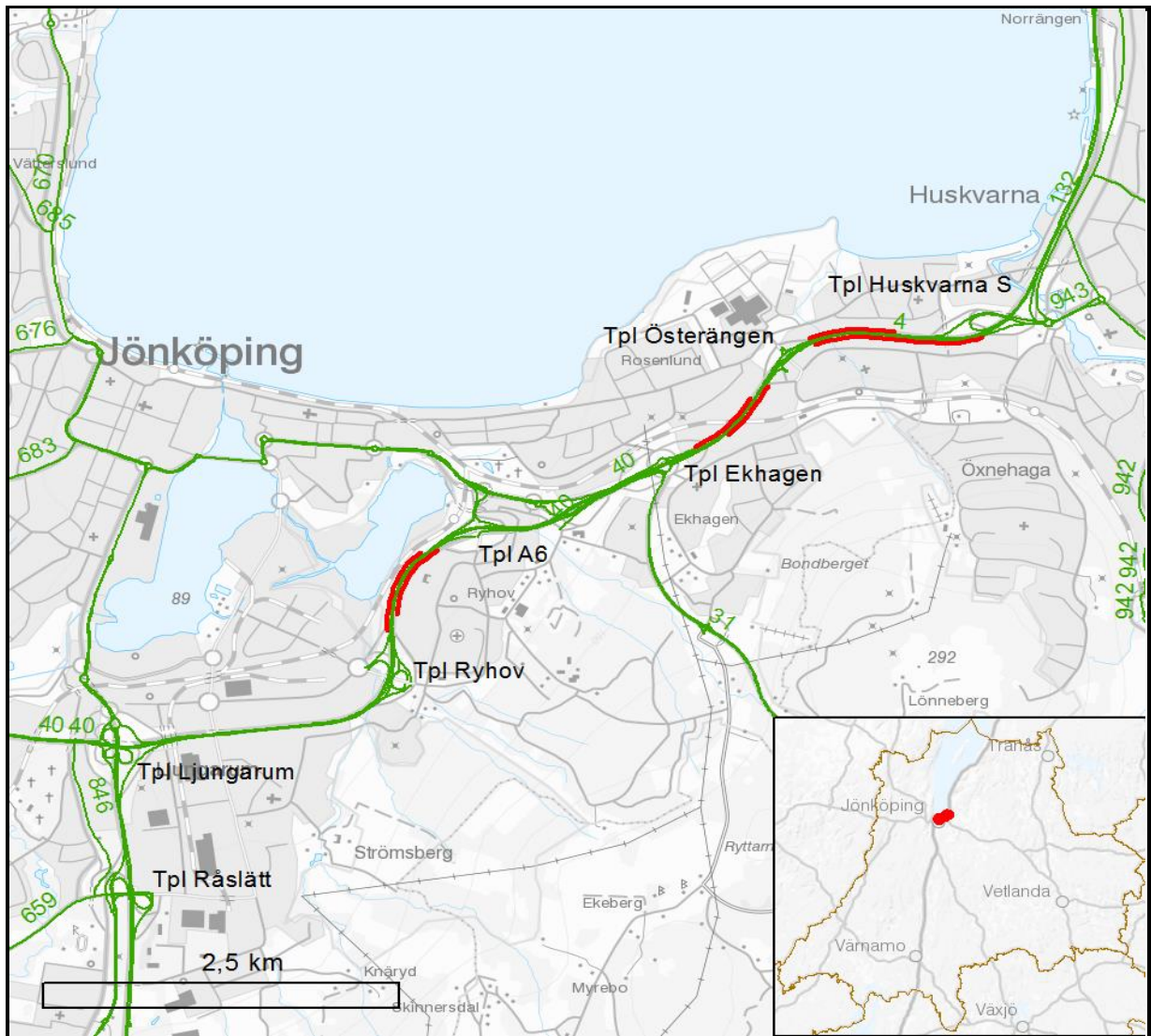


E4 Genom Jönköping, additionskörväg, VSY1810

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: E4 och rv 40 är mycket viktiga nationella vägar som förbinder de tre storstadsområdena i Sverige. Genom Jönköping har vägarna även en viktig regional och lokal funktion. På sträckan Råslätt - Huskvarna S (9 km) finns sju trafikplatser och trafiken ligger mellan 40 000 och 55 000 f/d (ännu högre mellan A6 och Ekshagen om parallellkörväg räknas med). Den lokala trafiken är omfattande och det är många störningar och stopp i trafiken.

Åtgärdens syfte: Ökad kapacitet och framkomlighet för övergripande trafik, samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. SEB framtagen som underlag för långsiktig plan.


Förslag till åtgärd: Kostnaden är 160 mnkr i prisnivå 2015-06.

Additionskörväg anläggs i båda riktningarna mellan trafikplatserna Ryhov - A6, Ekshagen - Österängen samt Österängen - Huskvarna södra, totalt 4 km enkelriktat. Delvis nyttjas befintlig vägbana men breddning kommer också krävas. Ny järnvägsbro krävs mellan Ekshagen och Österängen. Additionskörväg på övriga avsnitt mellan Råslätt och Huskvarna S utreds som del av ombyggnad av trafikplatserna vid Ljungarum respektive Ekshagen. På grund av svårigheter att analysera den här typen av åtgärder har ingen samhällsekonomisk kalkyl gjorts.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-223		Försumbart		Positivt		Lönsam - endast bedömd

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen							
	Exempel på effekter år	Ej relevant	Nuvärde (mnkr)	Diagram			
Resenärer	<i>Ej relevant</i>		0				
Godstransporter	<i>Ej relevant</i>		0				
Persontransp.företag	<i>Ej relevant</i>		0				
Trafiksäkerhet	<i>Ej relevant</i>		0				
Klimat	<i>Ej relevant</i>		0				
Hälsa	<i>Ej relevant</i>		0				
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell						
Övrigt	<i>Ej relevant</i>		0				
SamEk Inv.	<i>Ej relevant</i>		-223				
Nettonuvärde			-223				
Nyckeltal utifrån prissatta effekter							
NNK-i=	-	Informationsvärde NNK =	<i>Ej relevant</i>	NNK-i _{KA} *=	-	NNK-idu=	-
Effekter som inte har värderats i kalkylen							
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning			
Miljö	Klimat	Försumbart	Försumbart	Jämnare hastighet kan ge små effekter			
	Hälsa	Försumbart		Marg. minskad kostnad för buller, PM och NOx			
	Landskap	Försumbart		Marginell effekt			
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Mindre trängsel, snabbare resor, lägre kostnader			
	Godstransporter	Positivt		Mindre trängsel, snabbare resor, lägre kostnader			
	Persontransportföretag	Försumbart		Mindre trängsel, snabbare resor, lägre kostnader			
	Trafiksäkerhet	Positivt		Minskad risk för upphinnandeolyckor			
	Övrigt	Försumbart		Mindre kostnader pga. ökad anläggningsmassa			
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Positivt	De mest betydande effekterna bedöms vara nyttor för resenärer och godstrafik avseende minskade restider.			

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Män	Lokalt	Jönköping	Jönköping	Resenärer	Neutralt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	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	Inget bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindre	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
Energi per fordonskilometer			Positivt 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	Inget bidrag
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet		Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Mot målen om säkrare och tillförlitligare resor, och förbättrad godstrafik, står små negativa bidrag avseende fysisk aktivitet i transportsystemet och miljöpåverkan.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar negativt till ekologisk hållbarhet genom främjande av biltrafiken. Åtgärden bedöms bidra positivt till samhällsekonomisk hållbarhet, främst genom restidsnyttor, och till social hållbarhet genom förbättrad trafiksäkerhet.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E4 Genom Jönköping, additionskörfält	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	VSY1810	
Sammanhang	Ingår i E4 genom Jönköping	
Län	Jönköping	
Koordinater startpunkt	451 746	6 403 017
Koordinater målpunkt	455 913	6 405 313

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Äldre fysisk planering (se avsnitt 1.8)
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ingen ÅVS gjord
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Inga formella ställningstaganden
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	För Jönköping finns ett ej avslutat åtgärdsprogram för luftkvalitet. Beräkningar av dåvarande Vägverket visade att halter av partiklar (PM10) överskred övre utvärderingströskeln på E4.
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Nej
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

E4 och rv 40 är mycket viktiga nationella vägar som förbinder de tre storstadsområdena i Sverige. Genom Jönköping har vägarna även en viktig regional och lokal funktion. På sträckan Råslätt - Huskvarna S (9 km) finns sju trafikplatser och trafiken ligger mellan 40 000 och 55 000 f/d (ännu högre mellan A6 och Ekshagen om parallellkörväg räknas med). Den lokala trafiken är omfattande och det är många störningar och stopp i trafiken.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	<i>E4 genom Jönköping kringgärdas på båda sidor av handelsområden och bostadsområden, vägen skär till stor del igenom Huskvarna och Jönköping. I kommunen bor ca 133 000 människor, bebyggelsen sträcker sig upp längs både västra och östra sidan av Vättern, med centrumområdet nordväst om E4.</i>
Lokalisering av service och handel	<i>Flera stora handelsområden ligger i anslutning till E4 genom Jönköping, t.ex. Solåsen och A6. Därutöver ligger länssjukhuset Ryhov, hotell och annan service i direkt anslutning till vägen.</i>
Distansarbete	<i>Stora lagerområden i Torsvik, i anslutning till E4 söder om Jönköping.</i>
Resvanor och/eller godsflöden	<i>Ca 15 % tungtrafikandel på E4.</i>
Färdmedelsfördelning persontrafik	<i>Ej relevant</i>
Färdmedelsfördelning godstrafik	<i>Ej relevant</i>

Väglängd:	<i>Ca 5 km</i>
Vägstandard:	<i>Motorväg 4 kf, Vägbredd 21-27 meter, skyltad hastighet 90 km/h</i>
Vägtrafik:	<i>ÅDT 45 000-55 000, Mätår 2015, Tungtrafikandel ca 15 %</i>

1.4 Fyrstegsanalys

Med tanke på E4ans sträckning genom Jönköping är efterfrågan på vägkapacitet på sträckan stor. Kommunen har som mål att öka kollektivtrafikandelen och prioriterar därmed framkomlighetsåtgärder för biltrafik lågt på sitt vägnät. Det får till följd att mycket lokal trafik använder E4an för resor mellan olika stadsdelar. Då vägen redan idag har hög belastning bedöms eventuella åtgärder för att begränsa efterfrågan inte räcka för att säkerställa acceptabel framkomlighet för genomfartstrafiken. Genom additionskörväg tillförs kapacitet på sträckan till en relativt låg kostnad. Idéer om en E4-dragning utanför Jönköping har funnits men är dels väldigt kostsam och bedöms få relativt lite trafik då stor andel av trafiken har start- och/eller målpunkt i Jönköping.

1.5 Syfte

SEB framtagen som underlag för långsiktig plan.

Ökad kapacitet och framkomlighet för övergripande trafik, samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Additionskörfält anläggs i båda riktningarna mellan trafikplatserna Ryhov - A6, Ekhagen - Österängen samt Österängen - Huskvarna södra, totalt 4 km enkelriktat. Delvis nyttjas befintlig vägbana men breddning kommer också krävas. Ny järnvägsbro krävs mellan Ekhagen och Österängen. Additionskörfält på övriga avsnitt mellan Råslätt och Huskvarna S utreds som del av ombyggnad av trafikplatserna vid Ljungarum respektive Ekhagen. På grund av svårigheter att analysera den här typen av åtgärder har ingen samhällsekonomisk kalkyl gjorts.

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?	Additionskörfält mellan trafikplatserna Ryhov-A6, Ekhagen-Österängen samt Österängen-Huskvarna södra. Ny järnvägsbro.
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Ej relevant

Väglängd:	Ca 5 km
Vägstandard:	Motorväg 4 kf, Vägbredd 21-27 meter, skyltad hastighet 90 km/h
Vägtrafik:	Bedömningar utgår från trafik tillväxten för Jönköpings län enligt TRV:s prognoser.

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	VSY1810 E4 Genom Jkpg, addfält, GKI	160	2016-10-18	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	<i>Prövas eventuellt för nationell plan 2018-2029</i>	160	160	2015-06	GKI 50 %

1.8 Planeringsläge

E4 genom Jönköping har tidigare studerats bland annat i en vägteknisk utredning från 2012 där additionskörväg föreslås.

Åtgärden är inte namngiven i gällande nationell plan (2014-2025).

1.9 Relation till andra åtgärder

Åtgärder planeras för ett antal trafikplatser längs E4 genom Jönköping, vid Ekhagen samt Ljungarum.

1.10 Övrigt

Ej angett

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

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej angett

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
		<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
Personbil	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
Lastbil	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

Kommentar till tabell 2.2:

Ej angett

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		Ej angett		Ej angett	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	Ej relevant	2015-06	Ej relevant	Ej angett	Ej relevant
Nominell åtgärds kostnad	160		Ej angett		0		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		223		0		0		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys	GKI 50 %	223	-223	-	-

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

** Nettonu-värdeskvoten NNK-i är nettonu-värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonu-värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu-värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller 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 svårvärderade 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

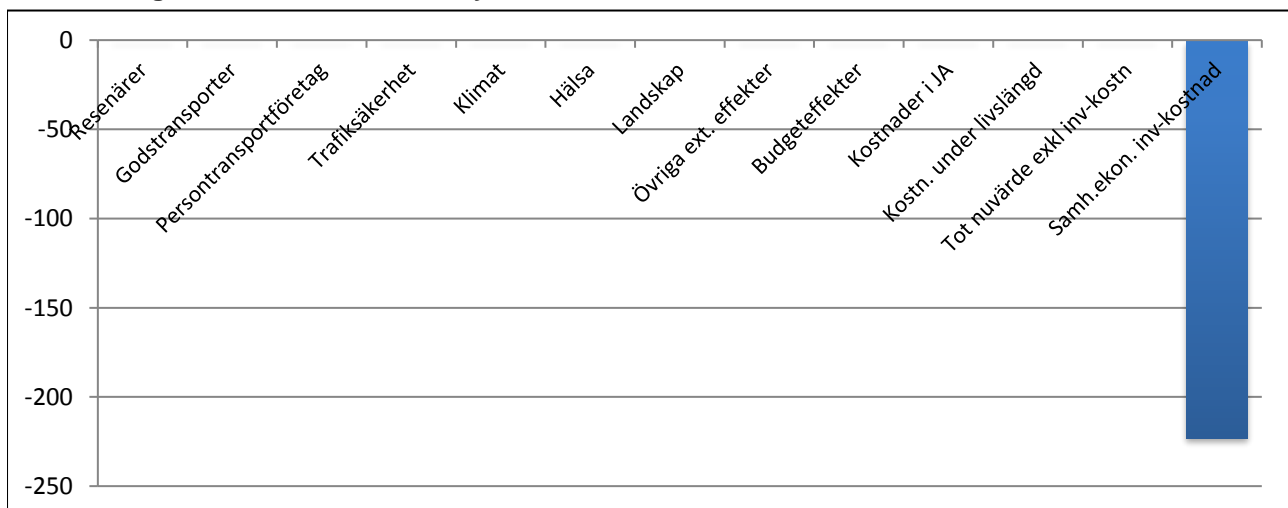
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt		Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg
				Ej relevant				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	KLIMAT	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett		Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett

DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	<i>Drift och Underhåll</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD		<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>mnr/år</i>	<i>Ej beräknat</i>	-223	<i>Ej angett</i>
NETTONUVÄRDE						-223	

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 speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej angett</i>

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



På grund av svårigheter att analysera den här typen av åtgärder har ingen samhällsekonomisk kalkyl gjorts.

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	
			Ej relevant					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Totalt	Åtgärden medför mindre risk för köbildning och jämnare trafikflöde vilket minskar bränsleförbrukningen. Restiden förkortas, främst under högtrafik.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	GODSTRANSPORTER	Totalt	Åtgärden medför mindre risk för köbildning och jämnare trafikflöde vilket minskar bränsleförbrukningen. De berörda trafikplatserna har hög tungtrafikandel.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Totalt	De bussar som nyttjar E4 får bättre framkomlighet, men effekten bedöms som försumbar.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följdefekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Totalt	Åtgärden bedöms minska antalet olyckor, genom färre körfältsbyten samt mindre hastighetsdifferens mellan fordon. Dessutom minskad risk för upphinnandeolyckor, till följd av minskad risk för köbildning.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	KLIMAT	Totalt	Genom att hastigheten blir jämnare och köbildningarna blir mindre kan något mindre utsläpp av CO2 förväntas.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Genom att hastigheten för vägtrafiken utjämnas och köbildningarna blir mindre kan mindre utsläpp av partiklar och kväveoxider väntas, dessutom kan viss trafik omflyttas från stadsgator där exponeringen mot befolkningen är större. Effekten bedöms vara marginell.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
		Buller	Åtgärdens effekt på bulleremissioner bedöms som marginell. Jämnare fart kan minska bullernivåerna, liksom eventuell omflyttning från stadsgatorna. Upprättaren kan inte bedöma sammantagen effekt utan särskild utredning.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättar en
	LANDSKAP	Intrång/Barriärer	Ingen förändring i barriärsituation kan identifieras. Att vägen breddas något ger en marginell intrångseffekt.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Upprättar en		
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Kostnader under livslängd	Anläggningsmassan ökar något vilket ger ökade framtida kostnader för underhåll och reinvesteringsinsatser, men effekten bedöms som mycket liten.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Upprättar en		

Motivering:

De mest betydande effekterna bedöms vara nyttor för resenärer och godstrafik avseende minskade restider.

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

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

Motivering:

De positiva effekterna för resenärer och godstransporter bedöms vara mer betydande än andra effekter.

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:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	160
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade	
Aktuell NNK-i	-
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Ej relevant
Motivering	Ej relevant
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	Ej relevant
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	Ej relevant
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	-

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Lönsamheten är endast bedömd då kalkylunderlag saknas.

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	-	Fler män bedöms gynnas av åtgärden eftersom män står för en större del av personbilsresandet.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Till största del gynnas lokal respektive regionala biltrafik, då de utgör huvuddelen av trafiken på sträckan, men även nationell trafik gynnas.	Upprättaren
Län	Jönköping	Neutralt	Neutralt	Jönköpings län får störst nytta, svårt att identifiera vilket län som får näst största nytta.	Upprättaren
Kommun	Jönköping	Habo, Värnamo, Vaggeryd	Neutralt	Jönköpings kommun gynnas mest av åtgärden, men även trafik till/från omkringliggande kommuner.	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Neutralt	Den största nyttan bedöms tillfalla personbils-resenärer, följt av godstrafiken.	Upprättaren

Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Godstransporter på väg gynnas men svårt att identifiera specifika näringsgrenar som gynnas mer.	Upprättaren
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Åtgärden bedöms i första hand gynna biltrafik i Jönköping, men även godstrafiken.	Upprättaren
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	Vuxna bedöms gynnas mest.	Upprättaren

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 i de genomförda bedömningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat belysa 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 nytteeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nytteeffekter, 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 - endast bedömd

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>Åtgärden bedöms bidra negativt till ekologisk hållbarhet genom främjande av biltrafiken.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam genom restidsnyttor och en relativt liten anläggningskostnad. Nyttorna är inte kvantifierade.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet genom förbättringar av trafiksäkerheten.</i>	<i>Upprättaren</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bidrar negativt till ekologisk hållbarhet genom främjande av biltrafiken. Åtgärden bedöms bidra positivt till samhällsekonomisk hållbarhet, främst genom restidsnyttor, och till social hållbarhet genom förbättrad trafiksäkerhet.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

Att skalan är absolut innebär till exempel att ”inget bidrag” i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen ”försumbart” i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har ”inget bidrag” en absolut betydelse.

Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och koncensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Risken för köbildning minskar, liksom restidsosäkerheten.	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden kan bidra till en lugnare trafikmiljö med större marginaler.	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Risken för köbildning minskar, liksom transporttids-osäkerheten.	Upprättaren
	Kvalitet	Positivt bidrag: Transporttiderna förkortas.	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Bilpendlare som kör de aktuella sträckorna får bättre framkomlighet.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Ingen effekt kan identifieras	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Ingen effekt kan identifieras	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Ingen effekt kan identifieras	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Ingen effekt kan identifieras	Upprättaren
Funktionshinder. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	Inget bidrag: Ingen effekt kan identifieras	Upprättaren
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: Beskriv effekten i ord	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Ingen effekt kan identifieras	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Bättre framomlighet för personbilar bedöms gynna bilpendling relativt kollektivtrafikpendling.	Upprättaren

Hänsynsmål ²			
<p>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.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>	Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Negativt bidrag: Åtgärden främjar vägtrafik med bil och lastbil och kan på marginalen bidra till fler bilresor.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Positivt bidrag: Jämnare trafikflöde och mindre tomgångskörning eller långsamkörning minskar bränsleförbrukningen något.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Ökad anläggningsmassa kräver energi för byggande och underhåll.	Upprättaren
<p>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Negativt bidrag: Genom framkomlighets-förbättring för personbilar relativt gång och cykel bedöms, i vissa resrelationer där dessa är konkurrerande färdmedel, bidra till något mindre fysisk aktivitet.	Upprättaren

<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>	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Inget bidrag: Personbilstrafiken gynnas och lastbilar får bättre framkomlighet, vilket kan ge större totala emissioner av kväveoxider och partiklar på sikt. Däremot kommer vägtrafiken präglas av jämnare hastighet, och trafik kan komma att omflyttas från känsligare stadsgator. Sammantaget blir bedömningen inget bidrag.	Upprättaren
		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: Åtgärden bedöms öka biltrafiken, men kan också omflytta trafiken från stadsgatorna där antalet exponerade personer är större och höga nivåer uppmätts i underlag till åtgärdsprogram.	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Kunskap saknas	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras. Möjligen kan ytterligare körfält upplevas som en kraftigare barriär.	Upprättaren
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för störning	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
		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: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: ingen effekt kan identifieras.	Upprättaren	
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms minska antalet olyckor, genom färre körfältsbyten samt mindre hastighetsdifferens mellan fordon. Dessutom minskad risk för upphinnandelyckor, till följd av minskad risk för köbildning.	Upprättaren	

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.

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Visionen i klimat och energistrategin innebär att Jönköpings län till år 2050 ska vara ett plus-energilän, vilket betyder att behovet av energi har minskat och att den förnybara energin ger ett överskott. Vägen till att förverkliga visionen är strategiskt arbete, på alla nivåer i samhället, för minskad klimatpåverkan och energieffektivisering. För området transporter finns ett antal etappmål (se nedan). I det regionala trafikförsörjningsprogrammet anges fem centrala målsom ska vara uppnådda till år 2025. Dessa rör resandel, kundnöjdhet, tillgänglighet för funktionsnedsatta, självfinansieringsgrad samt miljö/hållbart samhälle. (Regional transportplan för Jönköpings län, 2014)

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Fossilfri fordonspark	År 2030 ska Jönköpings län ha en fordonspark som är oberoende av fossila bränslen.	Inget bidrag	Upprättaren
Nya bilar och kollektivtrafik drivs med fossilfria drivmedel	År 2020 drivs majoriteten av alla nya bilar och kollektivtrafiken med fossilfria drivmedel.	Inget bidrag	Upprättaren
Fler biogasanläggningar	År 2020 finns i länet både stora och små biogasanläggningar, tankställen för biogas och elenergi i varje kommun.	Inget bidrag	Upprättaren
Ökad andel resor med kollektivtrafik eller cykel	År 2015 har andelen resor som sker med kollektivtrafik eller cykel ökat med 15 procent och till år 2020 med 20 procent jämfört med år 2002 genom att samhällets aktörer (kommun, stat, länstrafik, arbetsgivare) tillhandahåller och främjar attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla.	Negativt bidrag	Upprättaren
Minskat koldioxidutsläpp	År 2015 ska koldioxidutsläppen från transportsektorn i Jönköpings län vara minst 10 procent lägre än år 2002.	Negativt bidrag	Upprättaren

4.5 Målkonflikter

Mot målen om säkrare och tillförlitligare resor, och förbättrad godstrafik, står små negativa bidrag avseende fysisk aktivitet i transportsystemet och miljöpåverkan.

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	1 280	9	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	25	0,2	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	1 008	10	

Kommentar:

Kalkylperiod 40 år har antagits.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Ej relevant

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-11-21, Peter Jörgensen, Samhällsekonom (WSP).

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

2016-11-24, Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-24

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2016-12-07, Gunnel Bångman, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2016-12-09, Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

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

6.2 Godkänd av:

2016-12-13, 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, 2016-10-18, VSY1810 E4 Genom Jkpg, addfält, GKI

b) Peter Jörgensen, 2016-11-21, VSY1810 omräkn invkostn

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Peter Fredriksson, 2016-10-18

a) VSY1810 klimatkalkyl resultat

b) VSY1810 klimatkalkyl indata

Bilaga 4: Arbets-PM

Sebastian Hasselblom, 2016-10-28, Arbets-PM_VSY1810

Bilaga 5: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, 2016-11-24, VSY1810 FKB

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering