

Väg 26 Halmstad Oskarström, VVA1808

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Väg 26 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Oskarström och Halmstad. Vägen saknar mötesseparering, dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Sammantaget gör det att olycksrisken är stor och att framkomligheten kan förbättras. Högsta tillåtna hastighet 90 km/tim med undantag av två 70-sträckor.

Åtgärdens syfte: Förbättrad framkomlighet, säkerhet och trygghet. Syftet med framtagande av SEB:en är att den ska utgöra underlag för regional plan för transportsystemet 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 305,3 mnkr i prisnivå 2015-06.

Objektet avser en ombyggnad i befintlig sträckning till 2+1-väg med mitträcke för hastighet 100 km/h. Vägen breddas till 14 m på en sträcka av 10,9 km. Fem större vägskal samt 28 mindre byggs om, 8 nya sköglor anläggs. 3 400 m parallell-väg med 4 m bredd byggs för att samla upp utfarer från fastigheter. 3 600 m ny gång- och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad. En GC-port anläggs vid Sperlingsholm. Bulleråtgärder ingår.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

| Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr | + | Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen | + | Övriga effekter som ej värderats i kalkylen | => | Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet |
|---------------------------------------|---|--|---|--|----|---|
| 455 | | Negativt | | Positivt | | Lönsam |

2. Samhällsekonomisk analys

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: -56,2 kftim/år | 608 | | |
| Godstransporter | Restid lastbil: -4,6 kftim/år | 43 | | |
| Persontransp.företag | Ej relevant | 0 | | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: -0,81 DSS/år | 271 | | |
| Klimat | CO2-utsläpp: 0,325 kton/år | -24 | | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar | 5 | | |
| Landskap | Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnad: 0,8 mnkr/år | -21 | | |
| SamEk Inv. | Annuitetskostnad: 17,1 mnkr/år | -425 | | |
| Nettonuvärde | | 455 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK-i= | 1,07 | Informationsvärde NNK = | HÖG | |
| NNK-i _{KA} *= | 0,59 | NNK-idu= | 1,02 | |
| 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 | | Bulleråtgärder ingår i åtgärden |
| | Landskap | Negativt | | Ökade barriäreffekter med mittseparering och högre hastighet |
| Övrigt | Resenärer | Försumbart | Positivt | Vissa resenärer får en ökad restid |
| | Godstransporter | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Persontransportföretag | Försumbart | | Persontransportföretag påverkas på samma sätt som övrig trafik |
| | Trafiksäkerhet | Positivt | | Positiv effekt från korsningsåtgärder |
| | Övrigt | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde | | Försumbart | | Effekter som ej ingår i kalkylen är både positiva och negativa. Dessa bedöms ta ut varandra. |

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| För- delnings- aspekt | Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nter- nationellt | Län | Kommun | Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda | Närings- gren | Trafikslag | Ålders- grupp | Åtgärds- specifik för- delnings aspekt |
|---------------------------------|---|---|----------|----------|---|---------------|----------------|-----------------|--|
| Störst nytta/ fördel | Män: (60%) | Lokalt | Halland | Halmstad | Resenärer | Allmänt | Bil | Vuxna: 18-65 år | Ej relevant |
| (störst) negativ nytta/ nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Klimat | Neutralt | Gång och cykel | Neutralt | Neutralt |

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 | Negativt bidrag |
| | | Lika möjlighet | Inget bidrag |
| | Funktionshindre | Kollektivtrafiknätet | Inget bidrag |
| | Barn och unga | Skolväg | Positivt bidrag |
| | Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Inget bidrag |
| | | Kollektivtrafik, andel | Inget bidrag |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik | Negativt bidrag |
| | | Energi per fordonskilometer | Negativt bidrag |
| | | Energi bygg, drift, underhåll | Negativt bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Positivt |
| | | Befolkning | Positivt |
| | | Luft | Positivt |
| | | Vatten | Inget bidrag |
| | | Mark | Inget bidrag |
| | | Materiella tillgångar | Bedöms inte fn |
| | Landskap | Landskap | Inget bidrag |
| | | Biologisk mångfald, växtliv, djurliv | Negativt |
| | | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Inget bidrag |
| | Trafiksäkerhet | Döda & svårt skadade | Positivt bidrag |

Målkonflikter

Målen om ökad framkomlighet och trafiksäkerhet står i konflikt med målen om minskad klimatpåverkan.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Sammantaget är åtgärdens bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning påverkas både positivt och negativt. Långsiktig hållbarhet påverkas negativt med ökad klimatpåverkan och ökade barriäreffekter. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt tack vare restidsnyttor och ökad trafiksäkerhet.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

| | | |
|------------------------|----------------------------|---------|
| Åtgärdsnamn | Väg 26 Halmstad Oskarström | |
| Ärendenummer | TRV 2015/14390 | |
| Objekt-id | VVA1808 | |
| Sammanhang | Ingår i stråk väg 26 | |
| Län | Halland | |
| Koordinater startpunkt | 370633 | 6287067 |
| Koordinater målpunkt | 375316 | 6297069 |

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 för väg 26 Halmstad - Kristinehamn |
| 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

Väg 26 Halmstad - Oskarström omfattar idag ca 11 km väg med en bredd av ca 12 m varav körbana på 7,5 m och två vägrenar på vardera 2,25 m. Hastighetsgränsen är 90 km/h. Vägen har ett stort antal anslutningar. ÅDT varierar mellan 5 400 - 12 000 fordon/dygn (högst närmast Halmstad) varav andelen tung trafik är 10-13 %.

| | |
|---|---|
| Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder | Sträckning går mellan Halmstad och Oskarström. Oskarström har ca 4000 invånare. |
| Lokalisering av service och handel | Ej relevant |
| Distansarbete | Ej relevant |
| Resvanor och/eller godsflöden | Ej relevant |
| Färdmedelsfördelning persontrafik | Ej relevant |
| Färdmedelsfördelning godstrafik | Ej relevant |

| | |
|----------------------|-------------|
| Gångvägens längd: | 0 km |
| Gångvägens standard: | Ej relevant |
| Gångtrafik: | Ej relevant |

| | |
|-----------------------|-------------|
| Cykelvägens längd: | 0 km |
| Cykelvägens standard: | Ej relevant |
| Cykeltrafik: | Ej relevant |

| | |
|--------------|--|
| Väglängd: | ca 11 km |
| Vägstandard: | Vanlig väg, vägbredd 12m och skyltad hastighet 90 km/h |
| Vägtrafik: | ÅDT: 5400-12000 f/d (2016) och 10-13% tung trafik |

1.4 Fyrstegsanalys

I åtgärdsvalsstudien har ett antal steg 1-2 åtgärder studerats översiktligt men de har inte bedömts vara tillräckliga för att åtgärda bristerna. De kan dock bli aktuella som komplement till de åtgärder som denna SEB behandlar. Cirkulationsplatser anses inte nödvändiga.

1.5 Syfte

Förbättrad framkomlighet, säkerhet och trygghet. Syftet med SEB:en är att ta fram material som beskriver hur samhället påverkas av given åtgärd. Syftet med uppdatering av SEB:en är Åtgärdsplaneringen 2018-2029.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Objektet avser en ombyggnad i befintlig sträckning till 2+1-väg med mitträcke för hastighet 100 km/h. Vägen breddas till 14 m på en sträcka av 10.9 km. Fem större vägskäl samt 28 mindre byggs om, 8 nya s k öglor anläggs. 3 400 m parallell-väg med 4 m bredd byggs för att samla upp utfarter från fastigheter. 3 600 m ny gång - och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad. En GC-port anläggs vid Sperlingsholm. Bulleråtgärder ingår.

| | |
|--|---|
| Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår? | ingår ej |
| Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår? | ingår ej |
| Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår? | ingår ej |
| Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår? | ingår ej |
| Vilka steg 3-åtgärder ingår? | Ombyggnad i befintlig sträckning till 2+1-väg med mitträcke för hastighet 100 km/h. Vägen breddas till 14 m på en sträcka av 10.9 km. Fem större vägskäl samt 28 mindre byggs om. Bulleråtgärder. |
| Vilka steg 4-åtgärder ingår? | 8 nya s k öglor anläggs, 3 400 m parallell-väg med 4 m bredd byggs för att samla upp utfarter från fastigheter. 3 600 m ny gång - och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad. En GC-port anläggs vid Sperlingsholm. |
| Gångvägens längd: | 3,6 km |
| Gångvägens standard: | Ny gång- och cykelväg byggs mellan Sperlingsholm och Spånstad. Vid Sperligsholm byggs också en ny gc-port |
| Gångtrafik: | Kunskap saknas |
| Cykelvägens längd: | 3,6 km |
| Cykelvägens standard: | Ny gång- och cykelväg byggs mellan Sperlingsholm och Spånstad. Vid Sperligsholm byggs också en ny gc-port |
| Cykeltrafik: | Kunskap saknas |
| Väglängd: | ca 11 km |
| Vägstandard: | Mötesfri landsväg, skyltad hastighet 100 km/h, vägberdd 14m |
| Vägtrafik: | ÅDT: 5400-12000 f/d (2016) och 10-13% 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 kostnadskalkyl | Prisnivå | Beräkningsmetod |
|--|---|---|------------------------------------|----------|-----------------|
| Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad | VVA1808-Väg_26_Halmstad-Oskarström-ÅVS-GKI-2016-08-24 | 305 | 2016-08-24 | 2015-06 | GKI |

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

| | Eventuell uppdelning på finans eller finansiär | Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr) | Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr) | Prisnivå | Beräkningsmetod |
|--|--|--------------------------------------|-----------------------------------|----------|--|
| Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad | Kandidat till länstransportplan för region Halland 2018-2029 | 305,3 | 305 | 2015-06 | GKI framtagna i samband med Åtgärdsplanering 2018-2029 |

1.8 Planeringsläge

Objektet ingår i Åtgärdsvalsstudie för väg 26. Objektet är ett förslag till Åtgärdsplaneringen 2018-2029.

1.9 Relation till andra åtgärder

Väg 26 delen Halmstad - Kristinehamn är utpekad som ett nationellt prioriterat stråk i Region Väst. Stråket är i första hand ett godsstråk men vissa delsträckor är av betydelse för regional arbetspendling. I arbete med ÅVS för stråket väg 26 Halmstad - Kristinehamn har två sträckor identifierats som är möjliga för mötteseparering. Denna SEB avser sträckan Halmstad - Oskarström. Syftet med en mötteseparering är att öka trafiksäkerheten samt möjliggöra en höjning av hastigheten till 100 km.

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 2016-04-01 | |
| 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) | 3 | |
| Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år | 60 | |
| Kalkylperiod från startår för effekter | 60 | |
| Kalkylverktyg - samhällsekonomi | Kalkyldatum | Eva 2.96 2017-01-27 |

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: | |
| | 2014-2040 | 2014-2060 | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> |
| Personbil | 36,0% | 56,0% | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> |
| Lastbil | 58,0% | 107,0% | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> |

Kommentar till tabell 2.2:

För uppräknig av trafik för personbil används talen för Södra VVÄ, och för lastbil används talen för Halland.

2.1.1.4 Kostnader

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

| Analysnivå | Huvudanalys | | | | Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad | | | |
|--|-----------------------|------------|-----------------------|------------|--|------------|-----------------------|------------|
| | Utrednings-alternativ | | Jämförelse-alternativ | | Utrednings-alternativ | | Jämförelse-alternativ | |
| Kalkylmetod åtgärdskostnad | <i>GKI</i> | | <i>Ej angett</i> | | <i>GKI*1,3</i> | | <i>Ej angett</i> | |
| Basår för penningvärde | 2015-06 | 2014-medel | <i>Ej angett</i> | 2014-medel | 2015-06 | 2014-medel | <i>Ej angett</i> | 2014-medel |
| Nominell åtgärdskostnad | 305 | | <i>Ej angett</i> | | 397 | | 0 | |
| Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor | | 425 | | 0 | | 553 | | 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 | | <i>GKI</i> | 425 | 455 | 1,07 | 1,02 |
| Känslighetsanalyser | Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande | <i>GKI*1,3</i> | 553 | 327 | 0,59 | 0,57 |
| | Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg | <i>GKI</i> | 425 | 403 | 0,95 | 0,90 |
| | Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret | <i>GKI</i> | 425 | 155 | 0,36 | 0,35 |
| | Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen | <i>GKI</i> | 425 | 612 | 1,44 | 1,36 |
| | Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014). | <i>GKI</i> | 425 | 102 | 0,24 | 0,23 |

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nytteeffekter (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.

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 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 | Restid - personbil | <i>Ej angett</i> | -56,2 | <i>kftim/år</i> | 624 | 608 | <i>Eva 2.96</i> |
| | | Reskostnad - personbil | <i>Ej angett</i> | 0,9 | <i>mnkr/år</i> | -17 | | <i>Eva 2.96</i> |
| | GODSTRANSPORTER | Restid - lastbil | <i>Ej angett</i> | -4,6 | <i>kftim/år</i> | 68 | 43 | <i>Eva 2.96</i> |
| | | Reskostnad - lastbil | <i>Ej angett</i> | 0,5 | <i>mnkr/år</i> | -27 | | <i>Eva 2.96</i> |
| | | Gods- kostnad | <i>Ej angett</i> | -0,1 | <i>mnkr/år</i> | 2 | | <i>Eva 2.96</i> |
| | PERSONTRANSPORT FÖRETAG | Ej relevant | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> |
| TRAFIKSÄKERHET (TS) | Trafik- säkerhet - totalt | <i>Total olyckskostnad</i> | - | - | 271 | 271 | <i>Eva 2.96</i> | |
| | Döda | <i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i> | -0,08 | <i>pers/ år</i> | - | | <i>Eva 2.96</i> | |
| | Svårt skadade | <i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i> | -0,73 | <i>pers/ år</i> | - | | <i>Eva 2.96</i> | |

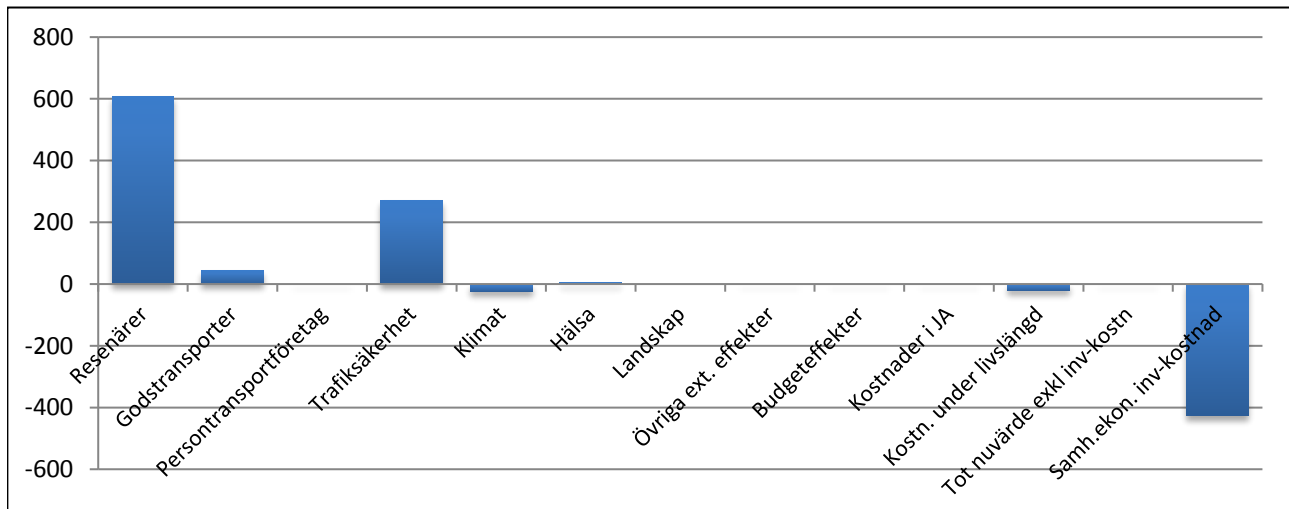
| | | | | | | | | |
|---|--|--|--|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| EXTERNA EFFEKTER | KLIMAT | CO2-ekvivalenter | <i>Avser koldioxid</i> | 0,33 | kton/ år | -24 | -24 | Eva 2.96 |
| | HÄLSA (exkl trafiksäkerhet) | Luft | <i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i> | - | - | 5 | 5 | Eva 2.96 |
| | | Luft - NOX | <i>Kväveoxider</i> | -0,299 | ton/år | - | | Eva 2.96 |
| | | Luft - VOC | <i>Kolväten</i> | -0,842 | ton/år | - | | Eva 2.96 |
| | | Luft - SO2 | <i>Svaveldioxid</i> | 0,001 | ton/år | - | | Eva 2.96 |
| | | Luft - Partiklar | <i>Partiklar</i> | -0,012 | ton/år | - | | Eva 2.96 |
| | ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER | Ej relevant | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> |
| BUDGETEFFEKTER | Samtliga budgeteffekter | <i>Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> | |
| INBESPARADE KOSTNADER I JA | Inbesparade kostnader i JA | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> | |
| DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD | Drift och Underhåll | <i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden</i> | 0,8 | mnkr/år | -21 | -21 | Eva 2.96 | |
| Totalt nuvärde exkl investeringskostnad | Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt) | <i>Ej relevant</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej angett</i> | <i>Ej beräknat</i> | 0 | <i>Ej relevant</i> | |

| | | | | | | |
|--|--|----|----------|------|------|----------|
| MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD | Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad | 17 | mnkr/ år | -425 | -425 | Eva 2.96 |
| | NETTONUVÄRDE | | | | | 455 |

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 speciella orsaken till att vissa effekter uppstått |
| Motivering | Ej angett |

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 | Åtgärden innebär att det stora antalet vägskäl begränsas och man kan behöva åka en längre sträcka för att korsa vägen. Detta ger längre restider i vissa relationer. | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Försumbart | Upprättar en |
| | GODSTRANSPORTER | Restid - lastbil | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Försumbart | Upprättar en |
| | PERSONTRANSPORTFÖRETAG | Allmänt | Persontransportföretag påverkas på samma sätt som övrig trafik av förbättrad framkomlighet | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Försumbart | Upprättar en |
| EXTERNA EFFEKTER (Följdieffekter för samhället) | TRAFIK-SÄKERHET (TS) | Trafiksäkerhet - totalt | I åtgärden ingår ombyggnation av 5 större vägskäl och 28 mindre samt 8 nya sköglor anläggs. I Eva-kalkylen ingår 3 korsningar. En viss effekt för denna korsningssanering inkluderas i olyckskvoterna i EVA-kalkylen för 2+1-väg, då dessa i sin utformning förutsätter att mindre korsningar tas bort. Dock är bedömningen för detta objekt att det ändå finns en positiv icke beräkningsbar effekt då det handlar om så pass många vägskäl som tas bort. | Ej angett | Ej angett | Positivt | Positivt | Upprättar en |
| | KLIMAT | Klimat | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Försumbart | Upprättar en |
| | HÄLSA (exkl trafiksäkerhet) | Människors hälsa - buller | Antalet fastigheter utsatta för buller kommer att öka när hastigheten på vägen ökar, bulleråtgärder är dock inkluderade i åtgärden vilket medför att påverkan anses vara försumbar. | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Försumbart | Upprättar en |
| | | Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär | Landskapet påverkas av bredare väg, mitträcke och ny GC-väg. | Ej angett | Ej angett | Försumbart | | Upprättar en |

| | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|---|---|------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| KOSTNADE R UNDER LIVSLÅNG D | LANDSKAP | Barriäreffekter – djurliv | Barriäreffekten ökar med mitträcke och högre hastighet | Ej angett | Ej angett | Negativt | Negativt | Upprättaren |
| | | Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång) | Ökad barriäreffekt genom mitträcke men gc-port och cykelväg minskar den negativa effekten på halva sträckan | Ej angett | Ej angett | Negativt | | Upprättaren |
| | ÖVRIGA EXTERN EFFEKTER | Övriga externa effekter | Ingen identifierad effekt utöver de som fångas i EVA-kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Försumbart | Upprättaren |
| INBE- SPARADE KOSTNADE RIJA | Inbesparade kostnader i JA | Ingen identifierad effekt utöver de som fångas i EVA-kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Upprättaren | | |
| Ej angett | Ingen identifierad effekt utöver de som fångas i EVA-kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. | Ej angett | Ej angett | Försumbart | Upprättaren | | | |

Motivering:

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 uppstår |
| Motivering | Ej relevant |

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 | | Positiv (liten) | | Försumbart |

| | |
|--|-------------|
| Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen? | Upprättaren |
|--|-------------|

Motivering:

Bedömningen är att de positiva trafiksäkerhetseffekterna överväger de negativa miljöeffekterna vad gäller barriär, majoriteten av övriga effekter bedöms försumbara i jämförelse med de beräknade effekterna. Den samlade bedömningen är att ej värderbara effekter ger ett försumbart bidrag till åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet.

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. | 305 |
| Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av: | Upprättaren |
| Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas. | |
| Aktuell NNK-i | 1,07 |
| Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag): | Överensstämmer |
| Motivering | Inga specifika indata eller förutsättningar har använts, utöver godkänd basprognos och fastlagda förutsättningar enligt ASEK6.0 |
| Sammanvägda ej prissatta effekter: | Positiv (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 43 |
| 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: | Upprättaren |

Motivering:

Åtgärden bedöms medföra stora positiva nyttor, främst i form av minskad restid för personbil. Åtgärdens kvantifierbara effekter bedöms överstiga åtgärdens kostnader. De ej prissatta effekterna bedöms ge ett försumbart bidrag till kalkylen. Sammantaget bedöms åtgärden således vara samhällsekonomiskt lönsam.

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: (60%) | Kvinnor: (40%) | Neutralt | Med avseende på tillgänglighet är restid den dominerande nyttan. Nyttorna har schablonmässigt fördelats efter respektive köns andel av dagens trafikarbete på nationell nivå. Nyttofördelningen visar dock inte i vilken utsträckning män och kvinnor förändrar sitt resbeteende till följd av åtgärden. | Resultaten utgår från schabloner baserade på RES 05/06. |
| Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt | Lokalt | Regionalt | Neutralt | Den lokala trafiken mellan Halmstad och Oskarströmfår störst nytta av åtgärden. Näst störst nytta får trafik som använder väg 26 till längre resor. | Upprättaren |

| | | | | | |
|---|------------------------|-------------------------|-----------------------|--|--------------------|
| Län | <i>Halland</i> | <i>Jönköping</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Vägen kopplar samman Jönköpings län med E6</i> | <i>Upprättaren</i> |
| Kommun | <i>Halmstad</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Neutralt</i> | <i>På kommunnivå får Halmstad den största nyttan</i> | <i>Upprättaren</i> |
| Trafikanter, transporter och externt berörda | <i>Resenärer</i> | <i>Trafiksäkerhet</i> | <i>Klimat</i> | <i>Den största nyttan tillfaller resenärer i form av minskade restider. Näst störst nytta kommer av TS-effekterna. På grund av ökade CO2-utsläpp bedöms klimat få störst negativ nytta.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| Näringsgren | <i>Allmänt</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Alla näringar som transporterar gods eller är beroende av arbets- eller tjänsteresor längs vägen gynnas.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| Trafikslag | <i>Bil</i> | <i>Gods-väg</i> | <i>Gång och cykel</i> | <i>Störst nytta tillfaller restid för biltrafik och näst störst gods på väg. Även om GC-väg byggs på halva sträckan minskar möjligheten att korsa vägen och att cykla på den sträckan där cykelväg inte byggs.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| Åldersgrupp | <i>Vuxna: 18-65 år</i> | <i>Äldre: >65 år</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Personer mellan 18 och 65 år bedöms gynnas mest då det är arbetspendling och godstrafik som får störst nytta av åtgärden.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt | <i>Ej relevant</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Neutralt</i> | <i>Övriga fördelningsaspekter har ej identifierats.</i> | <i>Upprättaren</i> |

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

| | |
|------------------|--------------------|
| <i>Ej angett</i> | <i>Ej relevant</i> |
|------------------|--------------------|

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

| | |
|------------------------|------------|
| Har FKB gjorts? | <i>Nej</i> |
|------------------------|------------|

Kommentar:

Objektet medför stora nyttor 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

| | Hållbarhet | Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling | Bedömt av (namn, kompetensområde) |
|-----------------------------------|--------------------------------------|--|-----------------------------------|
| Bidrag till långsiktig hållbarhet | Ekologisk hållbarhet | <i>Åtgärden gynnar främst biltrafik i pendlingsstråket mellan Oskarström och Halmstad, vilket ger högre hastigheter och kan ge upphov till inducerad trafik. Detta leder till att åtgärdens bidrag till den ekologiska hållbarheten bedöms vara negativ genom större utsläpp.</i> | Upprättaren |
| | Samhälls-ekonomisk hållbarhet | <i>Kalkylen visar på hög lönsamhet. Därmed bedöms åtgärdens bidrag till den ekonomiska hållbarheten vara positiv.</i> | Upprättaren |
| | Social hållbarhet | <i>Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet och kan genom det förbättra möjligheterna till pendling mellan Oskarström och Halmstad. Åtgärder för gång och cykel bidrar positivt till att öka tillgängligheten för barn och funktionshindrade. Detta bedöms ge ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten.</i> | Upprättaren |

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt med högre klimatpåverkan. Den sociala och ekonomiska hållbarheten påverkas positivt med hög lönsamhet och positiva trafiksäkerhetseffekter.

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: Den nya vägen är mer trafiksäker och därmed mer tillförlitlig. | Upprättaren |
| | Trygghet & bekvämlighet | Positivt bidrag: Den nya vägen är mer trafiksäker och bidrar därmed positivt till en ökad trygghet. | Upprättaren |
| Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. | Tillförlitlighet | Positivt bidrag: Den nya vägen är mer trafiksäker och därmed mer tillförlitlig. | Upprättaren |
| | Kvalitet | Positivt bidrag: Högre vägstandard bidrar positivt till näringslivets transporter vad gäller kvalitet. | Upprättaren |
| Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. | Pendling | Positivt bidrag: Åtgärden genomförs på en vägsträcka som är ett viktigt pendlingsstråk mellan Oskarström och Halmstad och leder till bättre tillgänglighet mellan dessa orter. | Upprättaren |
| | Tillgänglighet storstad | Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej bidra till bättre tillgänglighet till en storstad. | Upprättaren |
| | Tillgänglighet till interregionala resmål | Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej bidra till bättre tillgänglighet till interregionala resmål. | Upprättaren |
| Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. | Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet) | Negativt bidrag: Åtgärden gynnar främst män, se fördelningsanalysen. | Upprättaren |
| | Lika påverkansmöjlighet | Inget bidrag: Kunskap saknas om processen bakom åtgärden | Upprättaren |

| | | | |
|--|---|---|--------------------|
| <p>Funktionshindrade. <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i></p> | <p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade</p> | <p><i>Inget bidrag: Objektet bedöms ej påverka kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade.</i></p> | <p>Upprättaren</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>Positivt bidrag: Ny gång- och cykelväg byggs mellan Sperlingsholm och Spånstad. En GC-port anläggs vid Sperlingsholm.</i></p> | <p>Upprättaren</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: Genom GC-vägen ökar möjligheten till säkrare gång- och cykelresor, vilket påverkar andelen gång- & cykelresor positivt. Framkomligheten och säkerheten för bilen stärks också, vilket påverkar andelen gång- & cykelresor negativt. Den sammanvägda bedömningen är att andelen gång-och cykelresor inte påverkas.</i></p> | <p>Upprättaren</p> |
| | <p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p> | <p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms främst stärka bilens konkurrenskraft men åtgärderna gynnar även kollektivtrafikresenärerna.</i></p> | <p>Upprättaren</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: Kalkylen visar på ökat trafikarbete. Åtgärden i sig förbättrar trafiksystemet vilket även kan leda till att bilresandet ökar.</i></p> | <p>Upprättaren</p> |
| | <p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p> | <p><i>Negativt bidrag: Högre hastigheter ger en negativ påverkan på energianvändningen per fordonskilometer.</i></p> | <p>Upprättaren</p> |
| | <p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p> | <p><i>Negativt bidrag: Byggprocessen kräver energi. Mer infrastruktur ger också ökad energianvändning vid DoU.</i></p> | <p>Upprättaren</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 | Inget bidrag: Bullerutredning ej utförd. Bulleråtgärder ingår i investeringskostnaden. | Upprättaren |
| | | Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena | Inget bidrag: Bulleråtgärder ingår i investeringskostnaden. Kunskap om höga bullernivåer saknas. | Upprättaren |
| | | Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet | Inget bidrag: Hastigheten höjs vilket bedöms leda till att ljudmiljön försämras i vägens närhet. I åtgärden ingår bulleråtgärder vilket gör att bidraget bedöms vara försumbart. | Upprättaren |
| | | Fysisk aktivitet i transportsystemet | Positivt bidrag: Med en ny GC-väg ökar förutsättningarna till fysisk aktivitet i transportsystemet då säkerheten för dessa resenärer ökar. | Upprättaren |
| | <p>Befolkning</p> | Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål | Positivt bidrag: Ny GC-väg gör gång- och cykelresorna säkrare, och därmed ökar möjligheterna att på egen hand ta sig till målet. | Upprättaren |
| | | Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter | Positivt bidrag: Marginellt positivt bidrag då GC-väg och passage ökar tillgängligheten till aktiviteter, som dock förekommer sällan längs väg 26. | Upprättaren |
| | <p>Luft</p> | Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10). | Positivt bidrag: Minskade utsläpp enligt kalkylen. | 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: Har ej utretts. | Upprättaren |

| | | | | |
|--|-----------------------|--|---|---|
| | | Antalet personer exponerade för halter över MKN. | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | Vatten | Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt | <i>Bedöms inte för närvarande</i> | <i>Ej relevant</i> |
| | Mark | Betydelse för förorenade områden | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för skyddsvärda områden | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för bakgrundshalt metaller | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</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 | Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär. | <i>Inget bidrag: Bredare väg och ny GC-väg ökar dock intrånget marginellt i landskapet.</i> |
| Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv | | Betydelse för mortalitet | <i>Negativt bidrag: Högre hastigheter ökar risken för olyckor.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för barriärer | <i>Negativt bidrag: Den nya vägen förstärker med mittseparering och högre hastighet den befintliga barriär som vägen redan utgör för djurlivet.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för störning | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för förekomst av livsmiljöer. | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden. | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |

| | | | | |
|----------------|--|--|---|---|
| Landskap | Forn- och kulturiämningar, annat kulturarv, bebyggelse | Betydelse för utpekade värdeområden. | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för strukturomvandling. | <i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydelse för strukturomvandling.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband | <i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i> | <i>Ej relevant</i> |
| | | Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden. | <i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| | | Betydelse för utradering | <i>Inget bidrag: Har ej utretts.</i> | <i>Upprättaren</i> |
| Trafiksäkerhet | | Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade. | <i>Positivt bidrag: EVA-kalkylen visar att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar.</i> | <i>Upprättaren med stöd av EVA-kalkyl</i> |

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 kostnads-effektiviteten 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) | -6,0 | 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) | -61,4 | 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) | -4,6 | 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) | 24,8 | ton/ mnkr | Eva 2.96 |

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej angett

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 |
|--|--|--|--|
| Halland – en region med god tillgänglighet | Förbättra transportsystemet för det regionala näringslivet | Positivt bidrag: Ökad framkomlighet | Upprättaren |

4.5 Målkonflikter

Målen om ökad framkomlighet och trafiksäkerhet står i konflikt med målen om minskad klimatpåverkan.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

| | Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter | Energianvändning, GWh | Källa och datum |
|---|--|--------------------------|-----------------------------------|
| Byggskede totalt | 4277,00 | 35,40 | Klimatkalkyl version 4 2016-11-09 |
| Byggskede, reinvestering samt DoU per år | 97,00 | 1,00 | Klimatkalkyl version 4 2016-11-09 |
| Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden | 5820,00 | 60,00 | |

Kommentar:

Klimatkalkyl baserad på typåtgärder. Då typåtgärd för korsningsåtgärderna saknas finns dessa inte med i klimatkalkylen

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-11-15; Adeyemi Adedokun, Ramböll

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-27; Anna Carlborg, Veronica Forsberg, Ramböll

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

Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat i och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 18 januari 2017 av Viktor Hultgren, Trafikverket Region Väst

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-23, rev. 2017-01-17

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Viktor Hultgren, Trafikverket Region Väst, 010-123 67 28

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-01-27 Emma Rosklint, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-28 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-12 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-02-13 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

Britta Johnson, 2016-08-24. VVA1808-Väg_26_Halmstad-Oskarström-ÅVS-GKI-2016-08-24

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Anna-Karin Ekman, 2016-11-09;

Bilaga 3a_resultat_klimatkalkyl_vva1808_Halmstad_Oskarström_20161109

Bilaga 3b_indata_klimatkalkyl_vva1808_Halmstad_Oskarström_20161109

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Anna-Karin Ekman; 2016-11-15. Bilaga 4_ArbetsPM EVA

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Adeyemi Adedokun, 2016-11-15. Huvudkalkyl inklusive känslighetsanalyser

Bilaga 6: FKB

Anna Carlborg, 2016-11-09; Bilaga 6_fkb_vva1808_Halmstad_Oskarstrom_20161109

Bilaga 7: Indexomräkning

Anna-Karin Ekman, 2016-11-09; Indexomräkning av investeringskostnad

Bilaga 8: ATK-justering

Anna-Karin Ekman 2016-11-23, ATK-justering Oskarström

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

| Namn, datum | Notering |
|-------------|----------|
| | |