

Samlad effektbedömning

Väg 26 Halmstad-Oskarström, 2+1-väg, VVA1808



Objektnummer: VVA1808, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johnson Britta, PLrvv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-16



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-04-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Johnson Britta, PLrvv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV}/\text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta})/\text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarar på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarar på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Halland län och berör Halmstad kommun.

Nuläge och brister

Väg 26 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Stråket är i första hand ett godsstråk men vissa delsträckor är av betydelse för regional arbetspendling. Sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Oskarsström och Halmstad samt Halmstad till Hyltebruk. Vägen saknar mötesseparering, dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Sammantaget gör det att olycksrisken är stor och att framkomligheten kan förbättras.

Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om till 2+1-väg med mitträcke och hastighet höjs till 100 km/tim. Faunastängsel, en ekodukt och bullerplank byggs. En ny gång- och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad, två gång- och cykelportar anläggs. 10 hållplatslägen får en standardhöjning, två pendelparkeringsplatser anläggs. Vattenskyddsåtgärder byggs i form av räcke, fördröjningsdamm, avvattnings och kantsten.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten. Syftet är även att skydda grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk från påverkan av väg 26.

Investeringskostnad

Kostnaden är 517 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	494 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,01
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden innebär störst nytta för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) lokalt i Hallands län, men även resenärer som trafikerar väg 26 en längre sträcka får nytta, då vägen kopplar samman Jönköpings län med E6. Personer med körkort bedöms gynnas mest men kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider samt åtgärder på hållplatser.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på trafiksäkerhet och restider men påverkar landskapet negativt. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Objektet ingår i åtgärdsvalsstudie, väg 26 Halmstad - Kristinehamn (TRV 2016/46817). I åtgärdsvalsstudien har två sträckor identifierats som är möjliga för mötesseparering. Denna SEB avser sträckan Halmstad-Oskarström.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökade kostnader för drivmedel i och med högre hastigheter.	2,3 mnkr/år	-57
Restid	Avstängning av utfarter kan leda till längre restid för ett fåtal resenärer.		Försumbart
Restid personbil	Minskad restid i och med högre hastigheter.	-78 kftim/år	602

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Minskad godstidskostnad i och med högre hastigheter.	-0,07 mnkr/år	1,5
Reskostnad lastbil	Bränslekostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	0,90 mnkr/år	-21
Restid lastbil	Minskad restid för godstrafiken i och med högre hastigheter.	-3,2 kftim/år	26

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, ombyggnad av korsningar samt faunastängsel.	-0,60 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, ombyggnad av korsningar samt faunastängsel.	-0,07 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, ombyggnad av korsningar samt faunastängsel.	-6,1 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, ombyggnad av korsningar samt faunastängsel.	-2,7 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, ombyggnad av korsningar samt faunastängsel.	-0,15 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Den samhällsekonomiska kalkylen inkluderar inte ombyggnationen av två större vägskal, ombyggnationen av 28 mindre korsningar och att 8 nya så kallade öglor anläggs. Dessa åtgärder bedöms bidra till positivt till trafiksäkerheten.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, ombyggnad av korsningar samt faunastängsel.		526

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastigheter ger marginellt ökade utsläpp av avgaspartiklar.	0 ton/år	0
Buller	Ökat buller till följd av ökade hastigheter, men mildras av bulleråtgärder som ingår i objektet		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger marginellt ökade utsläpp.	0,06 ton/år	-0,0096
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger marginellt ökade utsläpp av slitagepartiklar.	1,1 ton/år	0
Vattenkvalitet	Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26 både vid trafikolyckor och underhåll och drift av vägen. Detta då vattenskyddsåtgärder byggs i form av räcke, fördröjningsdamm, avvattning och kantsten		Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Breddning av väg, en ny gång- och cykelväg, faunastängsel och bullerplank påverkar landskapets visuella karaktär.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	En breddning av vägen, ny gång- och cykelväg och anläggandet av faunastängsel hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat. Barriäreffekten förmildras något av att en ekodukt byggs. Breddningen innebär också att mark nära befintlig väg tas i anspråk. Totalt sett medför åtgärden lokalt en negativ effekt på det ekologiska systemet.		Försumbart

Tidigt planeringskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	Den mark som exploateras är inte klassad som skyddsvärd och ligger heller inte nära sådan mark. Åtgärden bedöms därför få en försumbar effekt på ekosystemtjänster.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	2,842170943040401E-14
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO₂-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,05
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	3,41

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-5,57
---	-------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	3328	16
Reinvestering per år	49	0,32
Drift och underhåll per år	6,5	0,09

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid i och med högre hastigheter.	545 mnkr	1,12
Avstängning av utfarter kan leda till längre restid för ett fåtal resenärer.	≈ 0	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad hastighet leder till minskade restider och godstidskostnader. Ökade hastigheter leder också till ökade bränslekostnader.	6,7 mnkr	0,01
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
		0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, ombyggnad av korsningar samt faunastängsel.	526 mnkr	> 1,08
Den samhällsekonomiska kalkylen inkluderar inte ombyggnationen av två större vägska, ombyggnationen av 28 mindre korsningar och att 8 nya så kallade öglor anläggs. Dessa åtgärder bedöms bidra till positivt till trafiksäkerheten.	>	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter medför ökade utsläpp.	-0,0096 mnkr	> 0,00
Hälsa: Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26 både vid trafikolyckor och underhåll och drift av vägen. Vattenskyddsåtgärder byggs i form av räcke, fördröjningsdamm, avvattning och kantsten. Ökat buller till följd av ökade hastigheter, men mildras av bulleråtgärder som ingår i objektet	>	
Natur- och Kulturmiljö: Ökad barriär för djurlivet i och med breddning av väg med mitträcke, faunastängsel, bullerplank och en ny gång och cykelväg. Effekten för mildras något av att en ekodukt byggs. Breddning av väg, en ny gång- och cykelväg, faunastängsel och bullerplank påverkar landskapets visuella karaktär. Den sammanvägda bedömningen är att effekterna är försumbara.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-97 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	981 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	448 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	39 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	487 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	494 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,01
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra stora positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskad restid. Ej beräknade bedöms sammantaget som en förbättring och alla känslighetsanalyser har en NNKidu över $>0,1$ vilket gör att åtgärden bedöms som robust lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Samhällsekonomiska beräkningar har genomförts med verktyget EVA, som bedöms fånga de största effekterna gällande trafiksäkerhet och restid. Viss osäkerhet kring att ett stort antal korsningsåtgärder inte ingår i den samhällsekonomiska kalkylen.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden innebär nyttor i form av minskad risk för negativ påverkan på dricksvattentäkten och ökad trafiksäkerhet. Detta står i konflikt med effekter för landskap och biologisk mångfald samt ökade drift och underhållskostnader. Sammanvägt bedöms nyttorna väga högre än kostnaderna

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Det finns inga beroenden till andra infrastruktursatsningar

3 Fördelningsanalys

Åtgärden innebär störst nytta för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) lokalt i Hallands län, men även resenärer som trafikerar väg 26 en längre sträcka får nytta, då vägen kopplar samman Jönköpings län med E6. Personer med körkort bedöms gynnas mest men kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider samt åtgärder på hållplatser.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Förbättrad standard och mindre antal anslutningar bedöms leda till förbättrad tillförlitlighet för vägtrafiken. Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Det skapas även bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik genom hållplatsåtgärder.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad standard och mindre antal anslutningar bedöms leda till förbättrad tillförlitlighet för näringslivets transporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden innebär en uppgradering av 5 befintliga busshållplatser (10 hållplatslägen) med avseende på trafiksäkerhet och tillgänglighet, vilket innebär en viss förbättring av kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

En ny gång- och cykelväg byggs, två gång- och cykelportar anläggs och 5 befintliga hållplatser (10 hållplatslägen) får ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, vilket ökar barns och ungas möjlighet att självständigt röra sig i transportsystemet.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Mitträcke och viltstängsel påverkar trafiksäkerheten positivt. Anslutningar med sämre trafiksäkerhetsstandard tas bort och ett stort antal korsningar uppgraderas till högre standard.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Ökad hastighet leder till marginellt ökade utsläpp.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Enligt EVA-kalkylen ökar partikelutsläpp och NO_x marginellt, medan utsläpp av avgaspartiklar är i stort sett oförändrade.

Buller och vibrationer

Höjd hastighet på vägen ger ökning av buller. Åtgärden inkluderar bulleråtgärder, som antas medföra att bullernivåer hålls under riktvärden.

Landskap

Breddning av väg, en ny gång- och cykelväg, faunastängsel och bullerplank påverkar landskapets visuella karaktär.

Vatten

Med åtgärden så minskar risken att grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk påverkas negativt av väg 26 både vid trafikolyckor och underhåll och drift av vägen. Detta då vattenskyddsåtgärder byggs i form av räcke, fördröjningsdamm, avvattning och kantsten.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har stor positiv påverkan på trafiksäkerhet och restider men påverkar landskapet negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,13
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>1,08
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01144

Objektnummer: VVA1808, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johnson Britta, PLvrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-16

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 26 Halmstad-Oskarström, 2+1-väg
Objekt-id	VVA1808
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Halland
Kommun	Halmstad
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Väg, gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 26 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Stråket är i första hand ett godsstråk men vissa delsträckor är av betydelse för regional arbetspendling. Sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Oskarström och Halmstad samt Halmstad till Hyltebruk. Vägen saknar mötesseparering, dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Sammantaget gör det att olycksrisken är stor och att framkomligheten kan förbättras.

Aktuell vägsträcka passerar i utkanten av grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk och det finns risk att vägen påverkar grundvattenförekomsten både vid olycka och genom underhåll och drift.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0 km
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	Mätning saknas
Cykelvägslängd	0 km
Cykelvägsstandard	Saknas
Cykeltrafik	Mätning saknas
Väglängd	ca 11 km
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 12 m (varav körbana på 7,5 m och två vägrenar på vardera 2,25 m) och skyltad hastighet 80 km/h (lokalt 60-70 km/h).
Vägtrafik	ÅDT 8400 fordon/dygn, varav andelen tung trafik utgör ca 12 % (år 2018).

Beskrivning av åtgärden

Vägen byggs om till 2+1-väg med mitträcke och hastighet höjs till 100 km/tim. Faunastängsel, en ekodukt och bullerplank byggs. En ny gång- och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad, två gång- och cykelportar anläggs. 10 hållplatslägen får en standardhöjning, två pendelparkeringsplatser anläggs. Vattenskyddsåtgärder byggs i form av räcke, fördröjningsdamm, avvattning och kantsten.

Fem större vägskäl samt 28 mindre byggs om, 8 nya så kallade öglor anläggs. 3,4 km parallell-väg byggs för att samla upp utfarter från fastigheter.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	4,3 km
Gångvägsstandard	Gång och cykelväg, 3 m bred utan belysning
Gångtrafik	Mätning saknas
Cykelvägslängd	4,3 km
Cykelvägsstandard	Gång och cykelväg, 3 m bred utan belysning
Cykeltrafik	Mätning saknas
Väglängd	ca 11 km
Vägstandard	2+1-väg med mitträcke (40 % omkörningssträckor), vägbredd 14m, skyltad hastighet 100 km/h (lokalt 80 km/h).
Vägtrafik	ÅDT 8400 fordon/dygn, varav andelen tung trafik utgör ca 12 % (år 2018).

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten. Syftet är även att skydda grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk från påverkan av väg 26.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-03	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	517	155	517	155

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	448

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Nya parallella vägar samt ny GC-väg medför ökad kostnad för drift och underhåll.	Försämring
Underhållskostnad väg		-39

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Objektet ingår i åtgärdsvalsstudie, väg 26 Halmstad - Kristinehamn (TRV 2016/46817). I åtgärdsvalsstudien har två sträckor identifierats som är möjliga för mötteseparering. Denna SEB avser sträckan Halmstad-Oskarström.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-08-28

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,5
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,5

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
448 mnkr	39 mnkr	981 mnkr	494 mnkr	1,01

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	627	39	945	279	0,42
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	448	42	1061	572	1,17
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	448	36	893	409	0,85
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	448	39	901	414	0,85
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	448	39	1112	626	1,29
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	448	39	849	362	0,74
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	448	39	978	492	1,01
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	448	39	981	494	1,01
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	448	39	981	494	1,01

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Det finns inga beroenden till andra infrastruktursatsningar

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Objektnummer: VVA1808, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Johnson Britta, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-16

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Arbets-PM EVA
1b	SEK-importkälla
1c	EVA-fil (json)
2a	GKI
2b	Omräkning_investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
Referens	Tidigare framtagen SEB (2021-06-11 14:18:30)

SEB Id för denna SEB: ec144cee-d893-4774-b15e-57156ae71a86

Objektnummer: VVA1808, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johnson Britta, PLrvv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-16



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Johnson Britta, PLrvv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader