

Samlad effektbedömning

Väg 41 Västra Derome - Derome, VVA1877



Objektnummer: VVA1877, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-29

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, 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

Bilagor och 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, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

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: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Halland län och berör Varberg kommun.

Nuläge och brister

Väg 41 på delen Västra Derome-Derome har bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet. Vägen saknar mötesseparering och säkra omkörningssträckor. På sträckan finns det många anslutningar både till enskilda fastigheter och till åkrar. Befintlig väg 41 håller en låg standard vad gäller bredd, hastighet och bärighet. Vägen är utpekad i alla kategorier av funktionellt prioriterat vägnät.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär ombyggnad till mötesfri 2+1-väg i befintlig sträckning, totalt cirka 3,1 kilometer. Vägbredd 13 meter, hastighet 100 km/h och viltstängsel. Ny parallellväg (3,0 km) anläggs väster om befintlig väg. Korsning med väg 854 byggs om till cirkulationsplats. Ombyggnad av två busshållplatser, en port för oskyddade trafikanter för åtkomst till Derome järnvägsstation, bulleråtgärder och en viltpassage ingår. 11 mindre anslutningar tas bort och två korsningar i Derome byggs om.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för arbetspendling, godstrafik, långväga resande, gående och cyklister.

Investeringskostnad

Kostnaden är 271 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-37 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,15
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärdens största beräkningsbara nytta är trafiksäkerhetseffekter som till största del bedöms tillfalla fordonstrafiken. Nyttorna bedöms främst tillfalla boende i Varbergs kommun med tillgång till bil. Oskyddade trafikanter kan nyttja den parallella väg som skapas längs den aktuella sträckan. Ökad tillgänglighet till kollektivtrafik genom förbättrade hållplatser samt nya förutsättningar för gång- och cykel inklusive gång- och cykelport som leder till Derome Järnvägsstation .

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar positivt till funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet och kvalitet för fordonstrafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik. Negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökat intrång och barriär samt energiåtgång under byggtid. Målkonflikter uppstår främst inom hänsynsmålet där de negativa effekterna i form av intrång och barriär ställs mot positiva effekter för befolkningen. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

SEB upprättas som underlag inför åtgärdsplanering 2026 – 2037. Åtgärdsförslag har identifierats inom avslutade ÅVS Viskadalsstråket Varberg - Borås, TRV 2016/24438. Det finns en tidigare publicerad och godkänd SEB som togs fram i samband med åtgärdsplaneringen 2020-2021, se referenser. Samordning med det angränsande projektet Derome-Veddige.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,82 mnkr/år	-20
Restid	Marginellt längre restider när utfarter mot väg 41 stängs. Effekten fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen.		Försumbart
Restid personbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-9,3 kftim/år	67

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Restid ökar något i och med att korsningen med väg 854 byggs om till en cirkulationsplats.	0,01 mnkr/år	-0,20
Reskostnad lastbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,28 mnkr/år	-6,7
Restid lastbil	Restid ökar något i och med att korsningen med väg 854 byggs om till en cirkulationsplats.	0,34 kftim/år	-3,2

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, viltstängsel, cirkulationsplats samt separering av oskyddade trafikanter.	-0,26 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, viltstängsel och cirkulationsplats.	-0,03 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, viltstängsel och cirkulationsplats.	-1,2 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, viltstängsel och cirkulationsplats.	-1,3 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, viltstängsel och cirkulationsplats.	-0,07 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, viltstängsel, cirkulationsplats samt separering av oskyddade trafikanter.		228

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp.	0 ton/år	-0,07
Buller	Buller ökar på grund av högre hastighet. Åtgärden inkluderar dock bulleråtgärder i form av plank och fönsteråtgärder som mildrar negativa konsekvenser.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp.	0,03 ton/år	-0,12
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp.	0,37 ton/år	-6,3

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Viltstängsel, breddning av befintlig väg samt ny parallellväg påverkar landskapets visuella karaktär negativt, men då åtgärden följer befintlig sträckning bedöms påverkan vara försumbar.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Bredare väg med viltstängsel och mitträcke tillsammans med ny parallellväg hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat. I åtgärden ingår faunapassage samt torrtrummor för mindre djur vilket mildrar barriäreffekten.		Försämring

Objektnummer: VVA1877, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastighet medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	3,552713678800501E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/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-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,79

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,23
---	-------

* 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	2025	11
Reinvestering per år	28	0,26
Drift och underhåll per år	6,3	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 och ökade bränslekostnader på grund av högre hastigheter.	47 mnkr	0,19
Marginellt längre restider när utfarter mot väg 41 stängs. Effekten fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restid ökar något i och med att korsningen med väg 854 byggs om till en cirkulationsplats. Ökade bränslekostnader på grund av högre hastigheter.	-10 mnkr	-0,04

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering, viltstängsel, cirkulationsplats samt separering av oskyddade trafikanter.	228 mnkr	0,93

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger något ökade utsläpp.	-6,5 mnkr	-0,03
Hälsa: Buller ökar på grund av högre hastighet. Åtgärden inkluderar dock bulleråtgärder i form av plank och fönsteråtgärder som mildrar negativa konsekvenser.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Bredare väg med viltstängsel tillsammans med ny parallellväg hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat. Föreslagen faunapassage samt torrtrummor för mindre djur mildrar effekten.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde 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.	-49 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	209 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	235 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	11 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	246 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-37 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,15
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskad restid. Då åtgärdens nyttor inte överstiger kostnaderna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt olönsam. Samtliga resultat från känslighetsanalyserna, förutom Högre värdering av trafiksäkerhet visar på negativt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms medföra en försämring.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA bedöms fånga de största beräkningsbara effekterna i form av restid och trafiksäkerhet på ett tillfredsställande sätt utifrån kalkylförutsättningar.

Ej beräknade effekter:

Bredare väg med viltstängsel tillsammans med ny parallellväg hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat. Tillkommande drift- och underhållskostnader för ny parallellväg/gång- och cykelväg som ansluter till Derome järnvägsstation.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärdens största beräkningsbara nytta är trafiksäkerhetseffekter som till största del bedöms tillfalla fordonstrafiken. Nyttorna bedöms främst tillfalla boende i Varbergs kommun med tillgång till bil. Oskyddade trafikanter kan nyttja den parallella väg som skapas längs den aktuella sträckan. Ökad tillgänglighet till kollektivtrafik genom förbättrade hållplatser samt nya förutsättningar för gång- och cykel inklusive gång- och cykelport som leder till Derome Järnvägsstation .

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

Restiden minskar för genomgående trafik i och med högre hastigheter. Den nya parallellvägen förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Ny gång- och cykelväg inklusive gång- och cykelport som leder till Derome Järnvägsstation ger förbättrad möjlighet att gå eller cykla till järnvägsstationen.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Minskade restider och ökad trafiksäkerhet för fordonstrafiken bidrar till förbättrade pendlingsmöjligheter för regionala resor. Även lokala resor bedöms ta del av nyttor men i mindre grad.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras genom föreslagen parallellväg/gång- och cykelväg samt gång- och cykelport till järnvägsstation, samt att befintliga hållplatser byggs om och tillgänglighetsanpassas.

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

Den nya parallellvägen kan innebära att fler barn kan ta sig till skola i Derome på egen hand. Ökad tillgänglighet till busshållplatser och järnvägsstation innebär också ökad möjlighet för barn och unga att på egen hand ta sig till skola.

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.

Trafiksäkerheten förbättras genom mittseparering, viltstängsel, ny cirkulationsplats, parallellväg som kan nyttjas för oskyddade trafikanter samt gång- och cykelport till järnvägsstationen i Derome.

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

Ny infrastruktur ökar energianvändningen vid byggande samt drift- och underhåll. Jämnare hastigheter i och med förbättrad vägstandard minskar utsläppen något samtidigt som högre hastigheter ökar utsläppen.

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

Högre hastigheter medför ökade utsläpp. Vissa lokala resor kan även tvingas till omvägar med högre utsläpp som följd.

Buller och vibrationer

Hastigheten på vägen höjs men samtidigt inkluderar åtgärden bulleråtgärder i form av bullerplank och fönsteråtgärder.

Landskap

Bredare väg med viltstängsel samt ny parallellväg gör att infrastrukturen blir mer påtaglig i landskapet. Barriäreffekten ökar också i och med högre hastigheter, viltstängsel och räcken. Effekten mildras i och med föreslagen passage.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvaliteten på dricksvattnet.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och mål-synergier

Åtgärden bidrar positivt till funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet och kvalitet för fordonstrafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik. Negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökat intrång och barriär samt energiåtgång under byggtid. Målkonflikter uppstår främst inom hänsynsmålet där de negativa effekterna i form av intrång och barriär ställs mot positiva effekter för befolkningen.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,14858
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,90181
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00498

Objektnummer: VVA1877, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 41 Västra Derome - Derome
Objekt-id	VVA1877
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Halland
Kommun	Varberg
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

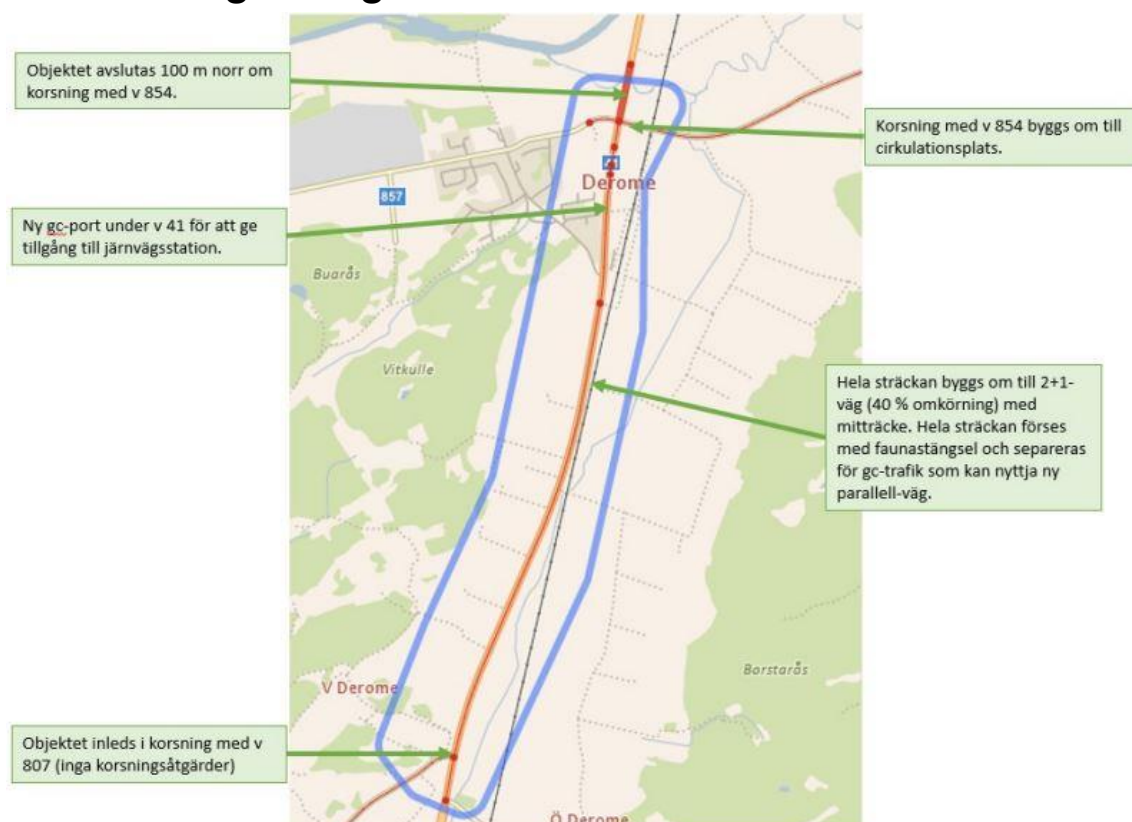
Nuläge och brister

Väg 41 på delen Västra Derome-Derome har bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet. Vägen saknar mötesseparering och säkra omkörningssträckor. På sträckan finns det många anslutningar både till enskilda fastigheter och till åkrar. Befintlig väg 41 håller en låg standard vad gäller bredd, hastighet och bärighet. Vägen är utpekad i alla kategorier av funktionellt prioriterat vägnät.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	3,1 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 8 meter (1 200 meter) samt 13 meter (1900 meter), skyltad hastighet 60-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7 870, mätår 2019, andel lastbilar 6%

Beskrivning av åtgärden



Översikt av föreslagna åtgärder.

Åtgärden innebär ombyggnad till mötesfri 2+1-väg i befintlig sträckning, totalt cirka 3,1 kilometer. Vägbredd 13 meter, hastighet 100 km/h och viltstängsel. Ny parallellväg (3,0 km) anläggs väster om befintlig väg. Korsning med väg 854 byggs om till cirkulationsplats. Ombyggnad av två busshållplatser, en port för oskyddade trafikanter för åtkomst till Derome järnvägsstation, bulleråtgärder och en viltpassage ingår. 11 mindre anslutningar tas bort och två korsningar i Derome byggs om.

Bulleråtgärder i form av 2,5 meter högt bullerskydd i trä cirka 350 meter långt samt fönsteråtgärder. Tre torrtrummor för småvilt ingår också.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	3,1 kilometer
Gångvägsstandard	Parallellväg för åtkomst till enskilda vägar, blandtrafik, varierande bredd
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	3,1 kilometer
Cykelvägsstandard	Parallellväg för åtkomst till enskilda vägar, blandtrafik, varierande bredd
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	3,1 kilometer
Vägstandard	Mötesfri landsväg (MLV), vägbredd 13 meter, skyltad hastighet 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7 870, mätår 2019, andel lastbilar 6%

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för arbetspendling, godstrafik, långväga resande, gående och cyklister.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-03	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	271	81	271	81

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	235

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Tillkommande drift- och underhållskostnader för ny parallellväg/gång- och cykelväg till Derome järnvägsstation	Försämring
Underhållskostnad väg	Bredare väg samt nya räcken och viltstängsel ökar kostnaderna för drift och underhåll.	-11

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

SEB upprättas som underlag inför åtgärdsplanering 2026 – 2037. Åtgärdsförslag har identifierats inom avslutade ÅVS Viskadalsstråket Varberg - Borås, TRV 2016/24438. Det finns en tidigare publicerad och godkänd SEB som togs fram i samband med åtgärdsplaneringen 2020-2021, se referenser. Samordning med det angränsande projektet Derome-Veddige.

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	2024-10-02

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,5
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
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
235 mnkr	11 mnkr	209 mnkr	-37 mnkr	-0,15

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	329	11	191	-150	-0,44
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	235	12	226	-21	-0,08
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	235	10	186	-60	-0,24
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	235	11	201	-46	-0,19
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	235	11	266	20	0,08
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	235	11	152	-94	-0,38
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	235	11	209	-37	-0,15
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	235	11	206	-40	-0,16
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	235	11	213	-34	-0,14

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: Inga kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Objektnummer: VVA1877, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	Arbets-pm EVA
3c	Omräkning investeringskostnad
3d	J-son fil

4	Tidigare godkänd och publicerad SEB. SEB-ID: c28d7355-3bdb-4ba6-8875-abb1a6d0f835

SEB Id: 0149fec0-5e49-4dd1-bd4d-ffab54e5b577

Objektnummer: VVA1877, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-29

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, 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