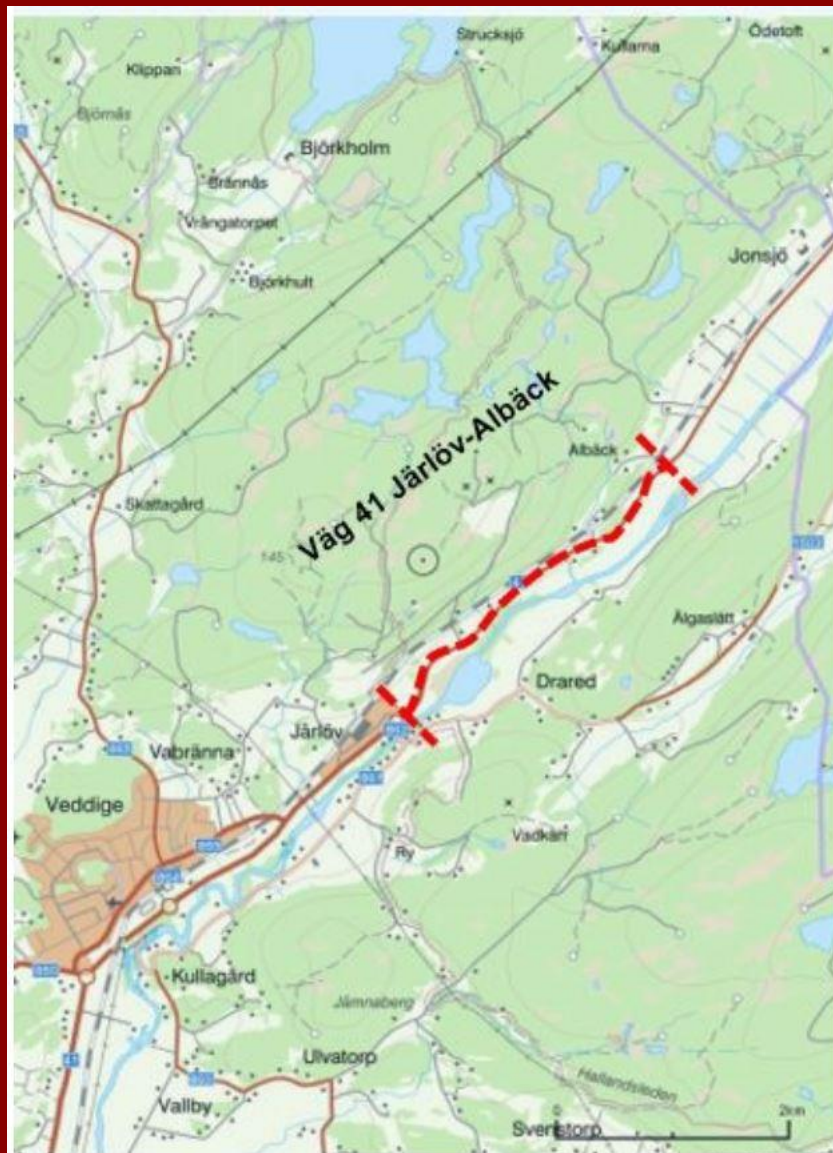


Samlad effektbedömning

Väg 41 Järlöv-Albäck TS-åtg, VVA2290



Objektnummer: VVA2290, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-18



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

Befintlig väg 41 är uttjänt och vägöverbyggnaden är gjord på ett föråldrat sätt. Den håller låg standard vad gäller bredd, hastighet, konstruktion och bärighet. Delen Järlöv-Albäck har bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet. Dagens skyltade hastighet är 70 km/tim. På sträckan finns flera anslutningar både till enskilda fastigheter och till åkrar som medför trafiksäkerhetsrisk.

Beskrivning av åtgärden

Den aktuella sträckan (3,3 kilometer) breddas till 9 meter och mitträfflas. Vägen projekteras för 80 km/h. 1000 meter ny parallell väg anläggs i form av enskild väg inklusive ny brukningsväg. En plankorsning väg/järnväg slopas, sex väganslutningar tas bort, fyra vänstersvängfält byggs och 1000 meter sidoräcke sätts upp. I åtgärden ingår fönsteråtgärder för 12 fastigheter, tre faunatrummor samt deponi av asfalt.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för motorfordon, framför allt för arbetspendlare och godstrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 231 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-9,2 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,05
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framför allt vägtrafiken genom minskade restider och ökad trafiksäkerhet. Nyttorna tillfaller genomfartstrafiken och boende i Varberg kommun med tillgång till bil. Oskyddade trafikanter kan nyttja den parallella vägen som föreslås längs del av den aktuella sträckan.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimatet negativt genom ökade utsläpp.

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

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.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,18 mnkr/år	-4,6
Restid	I samband med borttagande av anslutningar till väg 41 föreslås ersättningsvägar/parallellvägnät. Åtgärden kan därför medföra att lokal trafik kan få längre sträckor att färdas. Trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms vara låga.		Försumbart
Restid personbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-9,7 kftim/år	75

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-0,03 mnkr/år	0,64
Reskostnad lastbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,10 mnkr/år	-2,5
Restid lastbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-1,3 kftim/år	11

Persontransportföretag

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling och förbättrad vägstandard.	-0,18 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling och förbättrad vägstandard.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling och förbättrad vägstandard.	-12 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling och förbättrad vägstandard.	-1,1 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling och förbättrad vägstandard.	-0,04 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Förbättrad trafiksäkerhet i och med att fyra korsningar kompletteras med vänstersvängskörfält samt att sex anslutningar tas bort. Trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms vara låga och effekten bedöms därför vara försumbar.		Försumbart
Trafiksäkerhet	En plankorsning(enskild väg) med järnväg slopas, detta bedöms ej fångas i de beräknade effekterna. Trafikflödet på den enskilda vägen bedöms vara låg och effekten bedöms därför vara försumbar.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling och förbättrad vägstandard.		149

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastigheter ger något ökade utsläpp men effekten är marginell.	0 ton/år	0
Buller	Högre hastigheter medför något ökade bullernivåer. Föreslagna bullerskyddsåtgärder (i form av fönsteråtgärder samt uteplatser för 12 fastigheter) mildrar effekten.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger ökade utsläpp.	0,01 ton/år	-0,0011
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger ökade utsläpp.	0,08 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	En breddning av vägen samt ny parallell väg försämrar möjligheterna något för djur att röra sig i sina naturliga habitat, dock utgör befintlig väg redan en betydande barriär och då faunapassager i form av trummor införs bedöms möjligheten för småvilt totalt sett förbättras.		Förbättring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastigheter 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)	-1,7763568394002505E-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)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,19

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,24
---	-------

* 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	1230	7,0
Reinvestering per år	14	0,15
Drift och underhåll per år	4,7	0,07

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.	70 mnkr	0,36
I samband med borttagande av anslutningar till väg 41 föreslås ett ersättningsvägar/parallellvägnät. Åtgärden kan därför medföra att lokal trafik kan få längre sträckor att färdas. Trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms vara låga.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid och ökade bränslekostnader på grund av högre hastigheter.	8,6 mnkr	0,04

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling och förbättrad vägstandard.	149 mnkr	> 0,75
Förbättrad trafiksäkerhet i och med att en plankorsning(enskild väg) med järnväg slopas, detta fångas ej i de beräknade effekterna, ombyggnad av fyra korsningar (kompletteras med vänstersvängskörfält) samt att sex anslutningar tas bort. Sammanvägt bedöms effekterna ge en förbättring.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger något ökade utsläpp men effekten är marginell.	-0,0011 mnkr	0,00
Hälsa: Högre hastigheter medför något ökade bullernivåer. Föreslagna bullerskyddsåtgärder mildrar effekten.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: En breddning av vägen samt ny parallell väg försämrar möjligheterna något för djur att röra sig i sina naturliga habitat, dock utgör befintlig väg redan en betydande barriär och då faunapassager i form av trummor införs bedöms möjligheten för småvilt totalt sett förbättras.	>	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Övriga effekter	Nuvärde

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 skattekrone.	-40 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	189 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	200 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	-2,4 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	198 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-9,2 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,05
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och något minskad restid. Åtgärdens nyttor överstiger inte kostnaderna, NNK ligger strax under 0. Två känslighetsanalyser visar på ett positivt resultat medan resterande är negativa. De ej beräknade effekterna bedöms medföra både förbättring och försämring, men totalt sett bedöms de vara försumbara. Med hänsyn till ovanstående bedöms den slutligt bedömda lönsamheten vara nära noll.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA fångar de mest relevanta beräkningsbara effekterna från åtgärden i form av bland annat ökad trafiksäkerhet. En osäkerhet i beräkningarna är att den totala väglängden för åtgärderna skiljer sig mellan kostnadsunderlaget och det som anges i EVA-kalkylen, se också ArbetsPM EVA.

Ej beräknade effekter:

Faunatrummor förbättrar möjligheten för småvilt att passera vägen, trafiksäkerheten förbättras i och med korsningsåtgärder samtidigt som ny parallell väg ger ökade kostnader för drift- och underhåll. Övriga ej beräknade effekter bedöms vara försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga kända beroenden till andra infrastrukturprojekt.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framför allt vägtrafiken genom minskade restider och ökad trafiksäkerhet. Nyttorna tillfaller genomfartstrafiken och boende i Varberg kommun med tillgång till bil. Oskyddade trafikanter kan nyttja den parallella vägen som föreslås längs del av den aktuella sträckan.

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

Kortare restid för motorfordon, i och med högre hastighet, medför en förbättrad tillgänglighet. Den nya parallellvägen förbättrar möjligheten för resor till fots eller med cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad trafiksäkerhet och ökad hastighet bidrar till att tillgängligheten förbättras.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden påverkar inte funktionshindrades tillgänglighet.

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

Åtgärden påverkar inte barns möjligheter att använda 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.

Räffling, uppgradering av korsningarna och reducering av antalet anslutningar bidrar till ökad trafiksäkerhet.

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

Ökad hastighet på sträckan leder till ökad energianvändning per fordonskilometer. Ny infrastruktur medför ökad energianvändning under byggtiden samt för drift och underhåll.

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 hastighet ökar utsläppen samtidigt som förbättrad vägstandard ger jämnare hastigheter.

Buller och vibrationer

Högre hastighet medför ökade bullernivåer. Bulleråtgärder (fönsteråtgärder) ingår i projektet.

Landskap

Breddning av väg samt ny parallell väg ger ett större gaturum, men den visuella karaktär bedöms inte påverkas. Faunatrummorna underlättar för småvilt att passera vägen. Sträckan är rik på fornlämningar och åtgärden kan komma medföra negativt bidrag. Detta bör utredas i senare skede.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvaliteten på dricksvattnet.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

I åtgärden ingår hantering av eventuell förekomst av PAH halter i asfalten.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimatet negativt genom ökade utsläpp.

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)	0,40019
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,75325
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00121

Objektnummer: VVA2290, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-18



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 41 Järlöv-Albäck TS-åtg
Objekt-id	VVA2290
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

Befintlig väg 41 är uttjänt och vägöverbyggnaden är gjord på ett föråldrat sätt. Den håller låg standard vad gäller bredd, hastighet, konstruktion och bärighet. Delen Järlöv-Albäck har bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet. Dagens skyltade hastighet är 70 km/tim. På sträckan finns flera anslutningar både till enskilda fastigheter och till åkrar som medför trafiksäkerhetsrisk.

Vägen är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV-nätet) för dagliga personresor, gods och långväga personresor, dock inte för kollektivtrafik.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	3,3 kilometer (i den samhällsekonomiska kalkylen är berörd sträcka cirka 3,1 km)
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 6,3 meter, skyltad hastighet 70km/h
Vägtrafik	ÅDT 4 934, mätår 2019, lastbilsandel 11%

Beskrivning av åtgärden

Den aktuella sträckan (3,3 kilometer) breddas till 9 meter och mitträfflas. Vägen projekteras för 80 km/h. 1000 meter ny parallell väg anläggs i form av enskild väg inklusive ny brukningsväg. En plan-korsning väg/järnväg slopas, sex väganslutningar tas bort, fyra vänstersvängfält byggs och 1000 meter sidoräcke sätts upp. I åtgärden ingår fönsteråtgärder för 12 fastigheter, tre faunatrummor samt deponi av asfalt.

Den aktuella sträckan startar i korsningen väg 41/väg 862 och slutar mot gränsen till objekt Väg 41 Albäck – länsgräns (VVA2295). Längden på sträckan blir då 3 125 meter, vilket är kortare än den sträcka som anges i kostnadsunderlaget.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	3,3 kilometer (i den samhällsekonomiska kalkylen är berörd sträcka cirka 3,1 km)
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 9 meter, skyltad hastighet 80km/h.
Vägtrafik	ÅDT 4 934, mätår 2019, andel lastbilar 11%

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för motorfordon, framför allt för arbetspendlare och godstrafik.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-06-03	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	231	69	231	69

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	200

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ny parallell väg medför ökade kostnader för drift- och underhåll.	Försämring
Underhållskostnad väg	Bredare väg och mitträffling ökar kostnaderna för drift och underhåll.	2,4

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.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-01
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	2024-08-06

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
200 mnkr	-2,4 mnkr	189 mnkr	-9,2 mnkr	0,05

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	280	-2,4	173	-105	-0,38
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	200	-2,6	208	10	0,05
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	200	-2,3	168	-30	-0,15
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	200	-2,4	179	-19	-0,10
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	200	-2,4	226	28	0,14
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	200	-2,4	151	-46	-0,23
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	200	-2,4	188	-9,3	-0,05
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	200	-2,4	189	-9,2	-0,05
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	200	-2,4	189	-9,2	-0,05

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 infrastrukturprojekt.

Objektnummer: VVA2290, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-18

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

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

4	Tidigare godkänd och publicerad SEB. SEB-ID: e32250a2-c5cd-4f32-8d5b-f01948c3bc8a

SEB Id: 95a5f4d8-c4fb-40c4-a9ed-d63b396c3a9c

Objektnummer: VVA2290, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-18



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