

A topographic map of the Västmanland region in Sweden. The map shows the proposed Väg 41 Albäck-länsgräns VGR. Key locations marked include Jönköping, Almqvist, and Västmanland. A red line indicates the proposed road route, and a red 'X' marks a specific location near Almqvist.

Objektnummer: VVA2295, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



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 är en länk mellan E6 och väg 40 och binder samman kommunerna Varberg, Mark och Borås samt deras huvudorter med varandra. Vägen är utpekad som en del av det regionalt funktionella vägnätet och fungerar som en viktig länk för både gods- och persontrafik. Den aktuella sträckan, 2,7 km, håller låg standard vad gäller bredd (6,3 m), hastighet, konstruktion och bärighet. Det förekommer ett stort antal in- och utfarter från privata fastigheter vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist.

Beskrivning av åtgärden

Den aktuella sträckan (2,7 kilometer, breddas till 9 meter och mitträfflas. Skyltad hastighet höjs från 70 km/h till 80 km/h. Väganslutningar tas bort och ett parallellvägnät (2,5 kilometer) föreslås. En befintlig plankorsning med järnväg tas bort. Bulleråtgärder ingår samt sidoräcken på del av sträcka. Tre faunatrummor föreslås. Tre korsningar byggs om och kompletteras med vänstersvängskörfält.

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 206 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-13 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,07
Ej beräknade effekter	Förbättring
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.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar huvudsakligen till förbättrad trafiksäkerhet(Hänsynsmål) och minskade restider(Funktionsmål). Detta sker på bekostnad av växtliv och djurliv samt ökad energianvändning. 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. Sträckan gränsar till projektet Väg 41 Järlöv-Albäck, TS-åtg. 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	I och med högre hastigheter ökar förbrukningen av drivmedel.	0,13 mnkr/år	-3,4
Restid	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. Då trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms vara små så bedöms effekten vara försumbar.		Försumbart
Restid personbil	Kortare restider på grund av högre hastighet.	-8,3 kftim/år	64

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Kortare restider på grund av högre hastighet.	-0,02 mnkr/år	0,54
Reskostnad lastbil	Drivmedelsförbrukningen ökar i och med högre hastigheter	0,06 mnkr/år	-1,5
Restid lastbil	Kortare restider på grund av högre hastighet.	-1,1 kftim/år	9,0

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mitträffling samt förbättrad vägstandard förbättrar trafiksäkerheten.	-0,16 LAS/år	
Döda	Mitträffling samt förbättrad vägstandard förbättrar trafiksäkerheten.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Mitträffling samt förbättrad vägstandard förbättrar trafiksäkerheten.	-10 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mitträffling samt förbättrad vägstandard förbättrar trafiksäkerheten.	-0,93 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mitträffling samt förbättrad vägstandard förbättrar trafiksäkerheten.	-0,03 MAS/år	
Trafiksäkerhet	I åtgärden föreslås att nio plankorsningar(enskilda vägar) med järnväg slopas. Detta bedöms ej fångas i de beräknade effekterna.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mitträffling samt förbättrad vägstandard förbättrar trafiksäkerheten.		131

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Högre hastigheter medför ökade bullernivåer. Bullerskyddsåtgärder ger en förbättrad ljudmiljökvalitet.		Försumbart
Kväveoxider	Utsläppen ökar i och med högre hastighet. Förbättrad vägstandard medför dock jämnare hastigheter som minskar utsläppen något.	0,01 ton/år	-0,0010
Slitagepartiklar	Utsläppen ökar i och med högre hastighet. Förbättrad vägstandard medför dock jämnare hastigheter som minskar utsläppen något.	0,07 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	En breddning av vägen försämrar möjligheterna något för djur att röra sig i sina naturliga habitat. Faunapassager i form av trummor underlättar för småvilt att korsa vägen.		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", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". 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)	0
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)*	0,16

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,21
---	-------

* 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	1714	10
Reinvestering per år	23	0,23
Drift och underhåll per år	6,7	0,10

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*
Kortare restider på grund av högre hastighet. Den högre hastigheten ökar förbrukningen av drivmedel.	61 mnkr	0,34
Längre restider på grund av att anslutningar tas bort och ersätts med parallellvägnät. Trafikflödena på berörda enskilda vägar bedöms vara låga.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Kortare restider på grund av högre hastighet. Den högre hastigheten ökar förbrukningen av drivmedel.	8,0 mnkr	0,04

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mitträffling samt förbättrad vägstandard förbättrar trafiksäkerheten.	131 mnkr	> 0,74
I åtgärden föreslås att nio plankorsningar(enskilda vägar) med järnväg slopas. Detta bedöms ej fångas i de beräknade effekterna.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläppen ökar i och med högre hastighet. Förbättrad vägstandard medför dock jämnare hastigheter som minskar utsläppen något.	-0,0010 mnkr	0,00
Hälsa: Högre hastigheter medför ökade bullernivåer. Bullerskyddsåtgärder ger en förbättrad ljudmiljö kvalitet.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: En breddning av vägen försämrar möjligheterna något för djur att röra sig i sina naturliga habitat. Faunapassager i form av trummor underlättar för småvilt att korsa vägen.	>	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter"		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

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.	-35 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	164 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	179 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	-1,6 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	177 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-13 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,07
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
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. Då åtgärdens nyttor inte överstiger kostnaderna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt olönsam. Samtliga resultat från känslighetsanalyserna, förutom Högre transportflöden samt Högre värdering av trafiksäkerhet visar på negativt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms medföra både förbättring och försämring, men totalt sett bedöms de ge en förbättring.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA fångar de mest relevanta beräkningsbara effekterna från åtgärden i form av bland annat ökad trafiksäkerhet.

Ej beräknade effekter:

Faunatrummor föreslås samt nio plankorsningar(enskild väg) med järnväg föreslås tas bort. Ny infrastruktur innebär ökade kostnader för drift- och underhåll. Ökade bullernivåer pga högre hastigheter, men bulleråtgärder ingår. Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna medföra en förbättring.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

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.

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. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik eller gång- och cykel påverkas inte.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad trafiksäkerhet och högre hastighet ökar bidrar till ökad tillförlitlighet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Påverkas inte.

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

Påverkas inte

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 och minskning av 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 ingår i projektet.

Landskap

Breddning av väg ger ett större gaturum, men den visuella karaktär bedöms inte påverkas.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka kvaliteten på dricksvatten.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar huvudsakligen till förbättrad trafiksäkerhet(Hänsynsmål) och minskade restider(Funktionsmål). Detta sker på bekostnad av växtliv och djurliv samt ökad energianvändning.

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)	0,38858
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0,73882
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00117

Objektnummer: VVA2295, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 41 Albäck-länsgräns, TS-åtg
Objekt-id	VVA2295
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 är en länk mellan E6 och väg 40 och binder samman kommunerna Varberg, Mark och Borås samt deras huvudorter med varandra. Vägen är utpekad som en del av det regionalt funktionella vägnätet och fungerar som en viktig länk för både gods- och persontrafik. Den aktuella sträckan, 2,7 km, håller låg standard vad gäller bredd (6,3 m), hastighet, konstruktion och bärighet. Det förekommer ett stort antal in- och utfarter från privata fastigheter vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	2,7 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 6,3 meter, skyltad hastighet 70 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4 934, mätår 2019, lastbilsandel 11 %

Beskrivning av åtgärden

Den aktuella sträckan (2,7 kilometer, breddas till 9 meter och mitträfflas. Skyltad hastighet höjs från 70 km/h till 80 km/h. Väganslutningar tas bort och ett parallellvägnät (2,5 kilometer) föreslås. En befintlig plankorsning med järnväg tas bort. Bulleråtgärder ingår samt sidoräcken på del av sträcka. Tre fauna-trummor föreslås. Tre korsningar byggs om och kompletteras med vänstersvängskörfält.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	2,7 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 9 meter, skyltad hastighet 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4 934, mätår 2019, lastbilsandel 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)
2024-05-06	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	206	62	206	62

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	179

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ersättningsvägar/nytt parallellvägnät medför ökade kostnader för drift- och underhåll.	Försämring
Underhållskostnad väg	Bredare väg samt mitträffling ger ökade kostnader för drift och underhåll.	1,6

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. Sträckan gränsar till projektet Väg 41 Järlöv-Albäck, TS-åtg. Det finns en tidigare publicerad och godkänd SEB som togs fram i samband med åtgärdsplaneringen 2020-2021, se referenser.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Ja
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	2024-08-12

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

Kommentar: Byggtiden har satts till 2 år enligt uppgift i GKI.

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
179 mnkr	-1,6 mnkr	164 mnkr	-13 mnkr	-0,07

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	250	-1,6	150	-99	-0,40
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	179	-1,7	181	4,3	0,02
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	179	-1,5	146	-31	-0,18
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	179	-1,6	156	-21	-0,12
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	179	-1,6	197	20	0,11
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	179	-1,6	131	-46	-0,26
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	179	-1,6	164	-13	-0,07
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	179	-1,6	164	-13	-0,07
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	179	-1,6	164	-13	-0,07

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: VVA2295, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20

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 publicerad och godkänd SEB Systemid: 4dca6cc7-2540-4a0b-907a-3f01fe20a692

SEB Id: 1fc2af9c-7c77-4834-abb1-2e79ba97ff3c

Objektnummer: VVA2295, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stenerås Per, PLrvv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



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