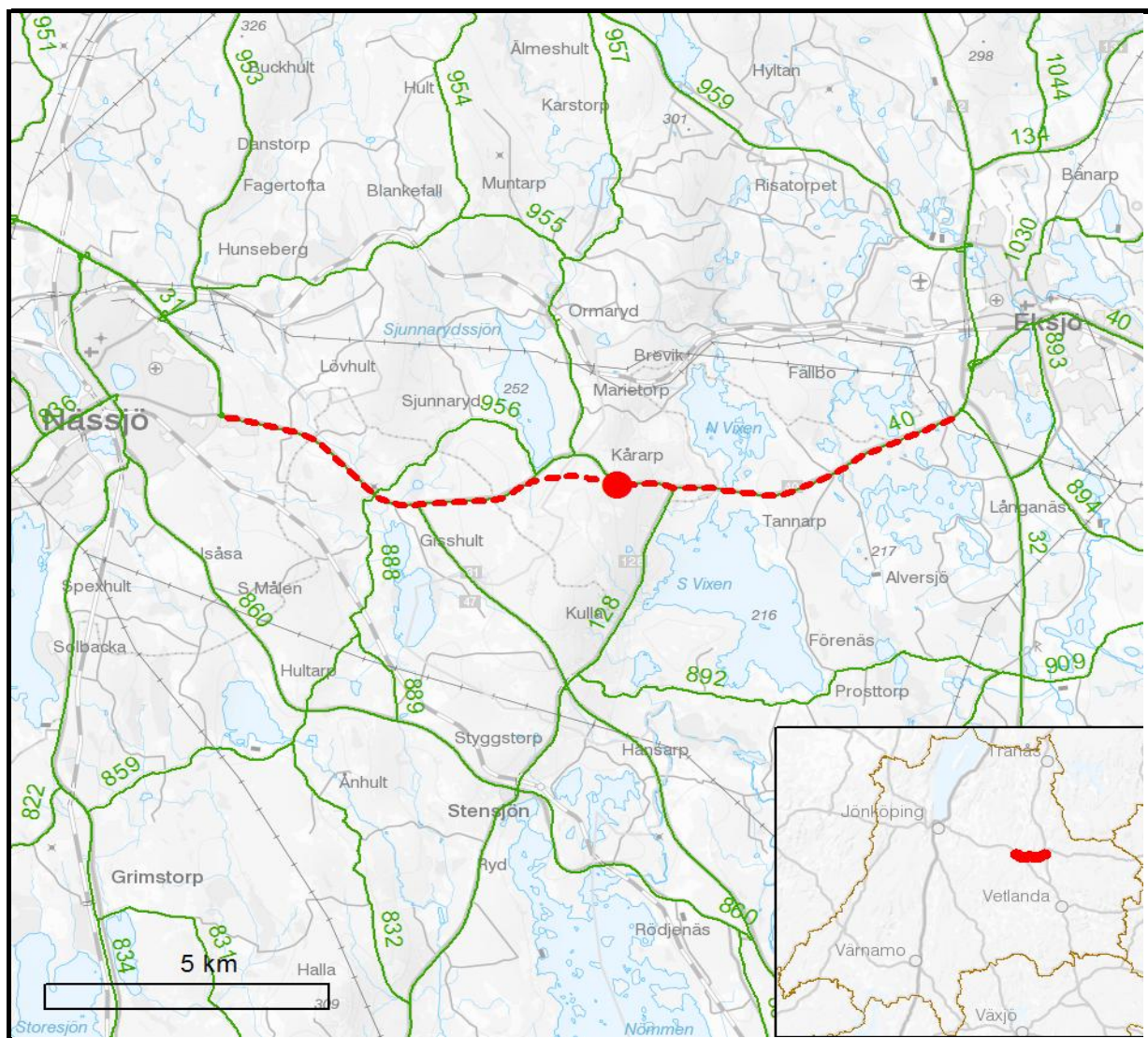


Rv40 Nässjö - Eksjö, VSO032

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Rv 40 sträcker sig mellan Göteborg och Västervik och är en viktig väst-östlig förbindelse och binder samman E6 och E4 med E22. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och rekommenderas för transporter med farligt gods. Vägen saknar mötesseparering och är smal samt har dålig plan- och profilstandard. Vintertid medför ibland den branta backen vid Tannarp framkomlighetsproblem för framförallt den tunga trafiken.

Åtgärdens syfte: Förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet. SEBen är framtagen i samband med vägplanarbetet men skall även utgöra underlag för långsiktig plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 308 mnkr i prisnivå 2015-06.

Ombyggnad till mötesfri landsväg, 100 km/h. Sträckan uppgår till 14,1 km varav 8,8 km innebär breddning och 5,3 km utbyggnad i ny sträckning. Delen förbi Sjunnarydssjön (mellan Vinkan och Rosan) dras i helt ny sträckning och mellan Vixensjöarna och Allmänningsån förläggs vägen i ny sträckning i nära anslutning till befintlig sträckning. Längs sträckningen byggs även en belagd GC-väg ut. Delvis som separat GC-väg och delvis i kombination med lokalvägar.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
884		Negativt		Försumbart		Lönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid personbil: -85,7 kftim/år	924		
Godstransporter	Restid lastbil: -7,3 kftim/år	113		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -1,11 DSS/år	322		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,226 kton/år	-16		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	12		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1,6 mnkr/år	-41		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 17,2 mnkr/år	-430		
Nettonuvärde		884		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	2,06	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i _{KA} *=	1,69	NNK-idu=	1,88	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Positivt		Vattenskydds- och bullerskyddsåtgärder utförs.
	Landskap	Negativt		Intrång i natur och fornlämningar.
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Busstrafiken kommer i princip att gå som idag.
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Försumbart	Främst pga intrång i natur och fornlämningar.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Män	Lokalt	Jönköping	Eksjö	Resenärer	Okänt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej bedömt
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Lantbruk	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiken	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Negativt bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt&Negativt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Negativt
		Vatten	Positivt
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt&Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Åtgärden uppfyller målen med projektet genom att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och transportkvaliteten samt medföra ökad komfort för alla trafikslag. Åtgärden bedöms även främja den regionala utvecklingen. Samtidigt så medför åtgärden negativa konsekvenser genom att utsläppen av CO2 och vissa andra luftföroreningar ökar samt att natur- och kulturmiljöer tas i anspråk för ny väg och GC-väg.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam med minskad restid och ökad trafiksäkerhet, samt kan bidra positivt till regional utveckling. Den nya cykelvägen medför bättre möjligheter till självständig förflyttning för barn- och unga på landsbygden. Samtidigt så medför åtgärden intrång i omgivande miljöer och ökade utsläpp.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

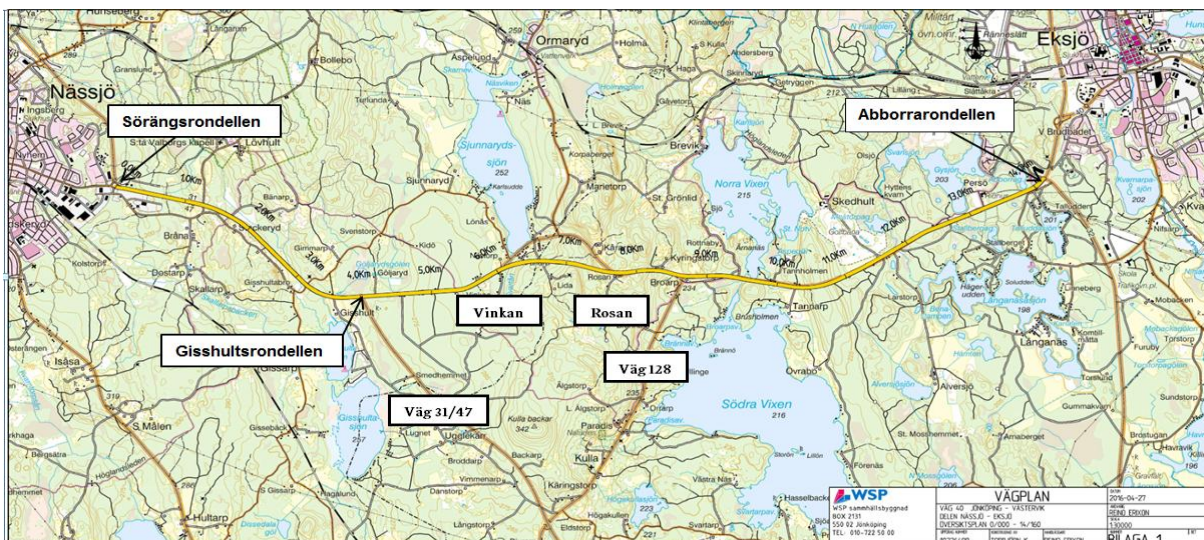
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv40 Nässjö - Eksjö	
Ärendenummer	TRV 2015/101394	
Objekt-id	VSO032	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Jönköping	
Koordinater startpunkt	484 200	6 389 500
Koordinater målpunkt	497 000	6 389 500

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför granskning/Typfall 3
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Förstudie, 2012, och Teknisk idéstudie, 2013, är tidigare upprättade.
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Inriktningsbeslut togs av Trafikverket 2013-12-18.
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Arbete med upprättande av MKB pågår.
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Nej
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Ej relevant
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



Översiktskarta.

1.3 Nuläge och brister

Väg 40 sträcker sig mellan Göteborg och Västervik och är en viktig förbindelse i väst-östlig sträckning och binder samman E6:an, E4:an med E22:an. Väg 40 ingår i det nationella stamvägnätet och ingår bland de vägar som rekommenderas för transporter med farligt gods.

Nuvarande vägsträckning saknar mötesseparering och är smal samt har dålig plan- och profilstandard. Vintertid medför ibland den branta backen vid Tannarp framkomlighetsproblem för framförallt den tunga trafiken. Vägen är olycksdrabbad och de tidigare genomförda åtgärderna (sänkt hastighet och hastighetskameror) har förbättrat situationen men vägen har fortfarande betydande säkerhets- och framkomlighetsproblem.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Den aktuella sträckan består främst av landsbygd med mindre gårdar längs sträckningen. I anslutning till Sjunarydssjön passerar nuvarande sträckning av väg 40 genom ett mindre samhälle. Närmast större arbetsplatser är belägna i Nässjö och Eksjö men även förekommer arbetspendling till Jönköping.
Lokalisering av service och handel	Service och handel är samlad i tätorterna Nässjö respektive Eksjö.
Distansarbete	Kunskap saknas.
Resvanor och/eller godsflöden	Väg 40 sträcker sig mellan Göteborg och Västervik och är en viktig förbindelse i väst-östlig sträckning och binder samman E6:an, E4:an med E22:an. Väg 40 ingår i det nationella stamvägnätet och ingår bland de vägar som rekommenderas för transporter med farligt gods.
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Gångvägens längd:	Gångbanor saknas längs stäckningen.
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Bedöms vara relativt få då GC-vägen i huvudsak betjänar ridklubben i Persö.

Cykelvägens längd:	Längs med väg 40 finns inte något separat gång- och cykelvägnät utbyggt med undantag för delen från i höjd med Abborragölen till Abborrarondellen. GC-vägen ansluter till GC-vägen som kommer i skogen från rikhuset i Persö. Längden av Gc-vägen uppgår till ca 800 m.
Cykelvägens standard:	GC-vägen är belyst. I övrigt normal standard.
Cykeltrafik:	Bedöms vara relativt få då GC-vägen i huvudsak betjänar ridklubben i Persö.
Väglängd:	Ca 14,5 km
Vägstandard:	Vanlig väg, 8-12 m, 80-90 km/h
Vägtrafik:	På aktuell vägsträcka av väg 40 uppgår årsmedeldygnstrafiken (Ådt, år 2014) till 9500 fordon från Sörängsrondellen till korsningen väg 40/väg 31/väg 47, 5570 fordon mellan korsningen väg 40/väg 31/väg 47 till korsningen väg 40/väg 128 och till 7040 fordon mellan korsningen väg 40/väg 128 och Abborrarondellen. Andelen tunga fordon uppgår till 14 % mellan Sörängsrondellen till korsningen väg 40/väg 31/ väg 47 och mellan korsningen väg 40/väg 31/väg 47 till Abborrarondellen till 13 %.

1.4 Fyrstegsanalys

Tidigare åtgärder:

Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig vägnät och fordon.

2007: Hastighetskameror uppsatta, 7 st

2008: Mitträfflor

2008: Sänkt hastighet till 80 km/h

Steg 3: Ombyggnad av korsningen väg 40/väg31/väg 47 till cirkulationsplats ("Gisshultsrondellen").

1.5 Syfte

SEBen är framtagen i samband med vägplanearbetet men skall även utgöra underlag för långsiktig plan.

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och transportkvalitén, ökad komfort och främja den regionala utvecklingen.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Projektet omfattar ombyggnad av väg 40 mellan cirkulationsplats Sörängsrondellen i Nässjö till Abborrarondellen i Eksjö. Veglängden uppgår till ca 14,1 km varav ca 8,8 km innebär breddning av befintlig väg och ca 5,3 km utbyggnad i ny sträckning.

Den nya sträckningen kommer i huvudsak att utformas som en 2+1-väg med mitträcke och dimensioneras för 100 km/h och med god standard. I början av objektet utformas dock vägen på en sträcka av ca 2200 m till en 2+2-väg.

Delen förbi Sjunnarydssjön (mellan Vinkan och Rosan) förläggs den nya vägen i en helt ny sträckning och mellan Vixensjöarna och Allmänningsån förläggs vägen i ny sträckning i nära anslutning till befintlig sträckning för väg 40.

Längs sträckningen byggs även en belagd GC-väg ut. Mellan Sörängsrondellen och Gisshultabro hänvisas de oskyddade trafikanterna till den gamla vägsträckningen mellan Nässjö och Eksjö (Brånavägen) och förbi Sjunnarydssjön hänvisas de till befintlig vägsträckning för väg 40.

På resterande sträcka förläggs GC-vägen i nära anslutning till sträckningen för väg 40.

Ombyggnaden kommer att medföra att korsningen väg 40/väg 31/väg 47 (cirkulationsplats Gisshultsrondellen) och väg 40/väg 128 (3-vägs korsning med vänstersvängfält) kommer att behöva anpassas till den nya utformningen.

Nya trevägskorsningar med vänstersvängfält anläggs vid Gisshult och vid Sjunnarydssjön.

Längs hela sträckan kommer befintligt viltstängsel att behöva rivas och ersättas med ett nytt viltstängsel som förses med ett finmaskigt nät nedtill som grävs ner i marken.

I objektet ingår 6 stycken nya broar/portar.

Pendelparkeringsplatser (ca 10 platser per ställe) föreslås anläggas i anslutning till Gisshultsrondellen och vid Sjunnarydssjön.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Ej relevant
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Ej relevant
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	I huvudsak breddning samt mitträcke på befintlig väg. På delen Vinkan - Rosan förläggs vägen i ny sträckning. Ny GC-väg byggs ut strax före Gisshultsrondellen till Vinkan och från Rosan till Abborrarondellen. På delen från Sörängsrondellen till strax före Gisshultsrondellen och på delen mellan Vinkan och Rosan hänvisas GC-trafikanterna till befintliga vägar.
Gångvägens längd:	Ej relevant
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant

Cykelvägens längd:	Ca 15 km. Nybyggnad 6,6 km, i övrigt hänvisas cyklisterna till befintliga vägar.
Cykelvägens standard:	2,5 m belagd.
Cykeltrafik:	Inga cykeltrafikmätningar finns gjorda.
Väglängd:	Ca 14,1 km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg (2+2, 2+1 och 1+1 kf), 100 km/h
Vägtrafik:	5570 - 9500 Ådt år 2014, varav 13-14 % tunga fordon.

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	VSO032, Rv 40 Nässjö-Eksjö FSK 2016-10-25	308	2016-10-10	2015-06	Successiv kalkyl 50 %
Huvud-analysens jämförelse-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	Nationell plan 2014-2025	308,0	308	2015-06	Successiv kalkyl 50 %
Huvud-analysens jämförelse-alternativ. Nominell åtgärdskostnad	Ej relevant	0	0	Ej relevant	Ej relevant

1.8 Planeringsläge

Arbete med Vägplan - samrådshandling pågår. Ingår i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

1.9 Relation till andra åtgärder

Arbete med samrådshandling för val av lokaliseringalternativ för objektet "Förbifart Eksjö" pågår."

1.10 Övrigt

Ej angett

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2016-01-01	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2016-12-08

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ny sträckning medför vägförkortning.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	27%	37%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	38%	66%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Gällande trafikuppräkningsstal för Jönköpings län, övriga vägar.

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej relevant		Successiv kalkyl 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	308		Ej relevant		350		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		430		0		488		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonom-isk invest-erings- kostnad inkl skatte- faktor (mnkr)	Netto- nuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		Successiv kalkyl 50 %	430	884	2,06	1,88
	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 85 %	488	826	1,69	1,56
	Känslighetsanalys CO2- värdering=3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50 %	430	845	1,97	1,80
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Successiv kalkyl 50 %	430	489	1,14	1,05

Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	430	1 091	2,54	2,30
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	430	405	0,94	0,88

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restid - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-85,7	<i>kftim/år</i>	922	924	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-0,3	<i>mnkr/år</i>	3		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-7,3	<i>kftim/år</i>	99	113	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-0,4	<i>mnkr/år</i>	10		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods-kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	-0,1	<i>mnkr/år</i>	3		<i>Eva 2.96</i>

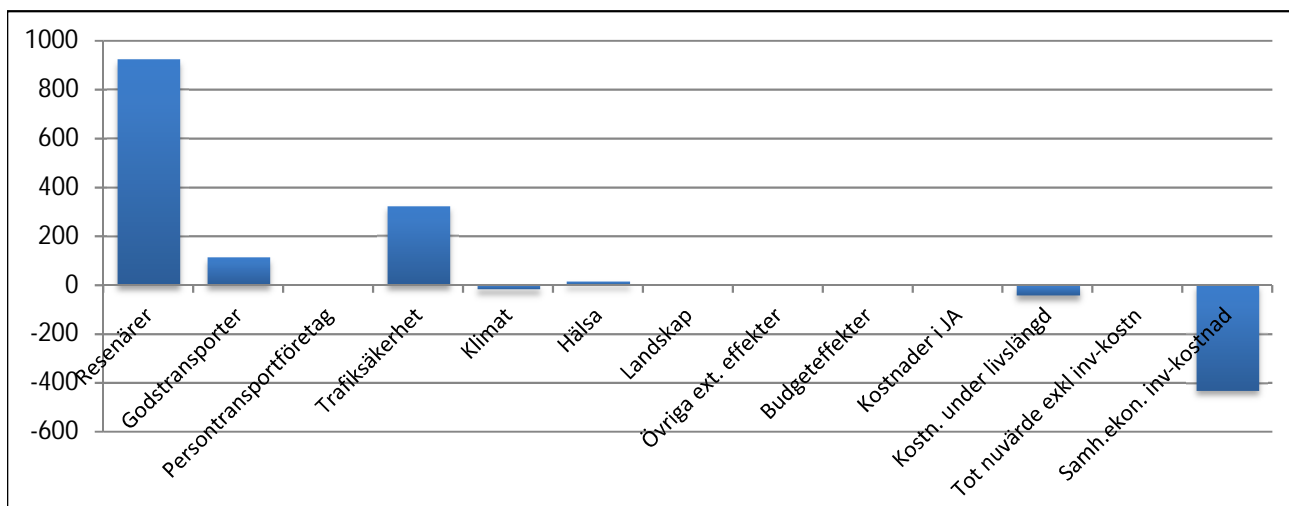
EXTERNA EFFEKTER	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	<i>Ej beräknad</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafik-säkerhet - totalt	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	322	322	<i>Eva 2.96</i>
		Döda	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	-0,07	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		Svårt skadade	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-1,04	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	<i>Avser koldioxid</i>	0,23	<i>kton/ år</i>	-16	-16	<i>Eva 2.96</i>
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	<i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i>	-	-	12	12	<i>Eva 2.96</i>
		Luft - NOX	<i>Kväveoxider</i>	0,117	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		Luft - VOC	<i>Kolväten</i>	-4,402	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		Luft - SO2	<i>Svaveldioxid</i>	0,001	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		Luft - Partiklar	<i>Partiklar</i>	-0,002	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
	BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	<i>Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
	INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>

DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS- KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	1,6	mnkr/år	-41	-41	Eva 2.96
	MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad		17	mnkr/ år	-430	-430
NETTONUVÄRDE						884	

Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	Ej angett

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning			Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman- vägd bedömning	Bedömt av
				2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Busstrafik linjetrafik trafikerar sträckan. Busstrafiken kommer att gå på ny väg 40 på samma sätt som idag. Antal hållplatser minskar.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
TRAFIKSÄKERHET (TS)	TRAFIKSÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp

EXTERNA EFFEKTER (Följdeffekter för samhället)	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Buller	Minskade bullernivåer i anslutning till Sjunnarydssjön. Längs ny sträckning förutsätts att åtgärder vidtas så att gränsvärden ej överskrids. Kostnad för bullerskyddsåtgärder finns med i investeringskostnaden.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Positivt	Expertgrupp
		Människors hälsa - dricksvatten	Vattenskyddsåtgärder kommer att utföras inom projektet.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Expertgrupp
		Kultur- och fornlämningar	Vägen gör intrång i två fasta fornlämningar. Undersökning av fyra eventuella boplatser.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Expertgrupp
		Intrång i Landskap – Ekosystemeffekter och biologisk mångfald	Risk för biotopskyddat område vid Lövhult påverkas av grundvattensänkning.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Expertgrupp
		Barriäreffekter – djurliv	Viltstängsel finns redan idag. Nya viltpassager tillskapas.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Expertgrupp
		Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Utökat vägområde och intrång i tidigare opåverkat landskap.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Expertgrupp	
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp	
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Ej angett	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Expertgrupp	

Motivering:

Ej angett

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlad i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej angett</i>

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Försumbart		Negativ (liten)		Försumbart
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

Motivering:

Det finns både positiva och negativa ej prissatta miljöeffekter. Bedömningen är att de negativa, med ökat intrång, överväger.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	308
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	2,06
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Begränsad trafikomfördelning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 27
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

Motivering:

Både positiva och negativa ej prissatta effekter som sammantaget bedöms vara små i förhållande till de prissatta effekterna.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelas sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelas sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden gynnar i första hand bilresenärer. Generellt åker män mer bil än kvinnor och bedöms därför få en större andel av nyttan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	<i>Lokalt</i>	<i>Regionalt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>De lokala nyttorna består dels av minskade pendlingstider till arbete i Nässjö respektive i Eksjö men även mot Jönköping.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Län	<i>Jönköping</i>	<i>Kalmar, Östergötland</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Kalmar och Östergötlands län är de närmaste grannlänerna. Bedömningen är att det har större nytta än Västra Götaland.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Kommun	<i>Eksjö</i>	<i>Nässjö</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Eksjö kommun bedöms få störst nytta då de får nytta även vid pendling till Jönköping.</i>	<i>Expertgrupp</i>

Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>Resenärer</i>	<i>TS: Externt berörda</i>	<i>Landskap: Externt berörda</i>	<i>Resenärer får minskad restid och säkrare transporter medan intrånget i landskapet, åker och skogsmark, bedöms utgöra de största nackdelarna.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Näringsgren	<i>Okänt</i>	<i>Okänt</i>	<i>Lantbruk</i>	<i>Underlag saknas för bedömning av vilka näringar som gynnas mest.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Trafikslag	<i>Bil</i>	<i>Gods-väg, cyklister</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Alla trafikslag bedöms få förbättringar men biltrafiken får de största förbättringarna.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Barn: <18 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>I första hand gynnas bilburna trafikanter samt unga oskyddade trafikanter i anslutning till Sjunnarydsjön och längs sträckan.</i>	<i>Expertgrupp</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

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

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför vissa effekter för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Lönsam

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	Åtgärden innebär intrång i skogs- och åkermark samt landskapsbild. Ökad framkomlighet kan eventuellt på marginalen ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade utsläpp.	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Åtgärden minskar res- och transportkostnaden och kan stärka regionens utveckling. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.	Expertgrupp
	Social hållbarhet	Åtgärden bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och bättre boendemiljö vid Sjunnarydsjön. Den nya cykelvägen medför även bättre möjligheter till självständig förflyttning för barn- och unga på landsbygden.	Expertgrupp

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam med minskad restid och ökad trafiksäkerhet, samt kan bidra positivt till regional utveckling. Den nya cykelvägen medför bättre möjligheter till självständig förflyttning för barn- och unga på landsbygden. Samtidigt så medför åtgärden intrång i omgivande miljöer och ökade utsläpp.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att "inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen "försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "inget bidrag" en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p>

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Mindre risk för olyckor men större effekter när olyckan händer pga mitträcket/balkräcket.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Mitträcke medför större trygghet, GC-vägen medför trygghet för cykeltrafikanterna.	Expertgrupp

Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Mindre risk för olyckor men större effekter när olyckan händer pga mitträcket/balkräcket.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Högre och jämnare hastighet och färre och bättre korsningar. Mindre branta backar.	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Kortare restid.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Bättre väg mot stambanan i Nässjö samt via väg 40 mot Göteborg.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Bättre tillgänglighet till Höglandssjukhuset i Eksjö.	Expertgrupp
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Samtliga trafikslag gynnas av åtgärden.	Expertgrupp
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Kunskap saknas.	Expertgrupp
Funktionshinderade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	Positivt bidrag: Förbättrade busshållplatser. Bättre gångväg till hållplatser. Pendlarparkering vid några hållplatser.	Expertgrupp
Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Förbättring av GC-vägar.	Expertgrupp
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Förbättring av GC-vägar.	Expertgrupp
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Hastighetsökningen gynnar inte busstrafik i samma omfattning som biltrafik.	Expertgrupp

Hänsynsmål ²				
<p>Klimat. Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</p> <p><i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i></p>	Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Positivt bidrag: Trafikarbetet minskar på grund av vägförkortning.	Expertgrupp	
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Negativt bidrag: Högre hastighet medför ökad bränsleförbrukning.	Expertgrupp	
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Byggandet medför ökad energianvändning.	Expertgrupp	
<p>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bullernivån kan komma att öka något där vägen går i befintlig sträckning. Åtgärder kommer dock att föreslås för flertal av dessa hus, där många idag inte är bullerskyddade alls. Bullret vid Sjunnarydssjön minskar.	Expertgrupp	
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Fastigheter med buller över 65 dBA löses in alt. får bullerskyddsåtgärder.	Expertgrupp	
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Negativt bidrag: Ny väg genom område som idag är tyst.	Expertgrupp	
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: GC-vägar byggs ut.	Expertgrupp	
	<p>Befolkning</p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Nya GC-vägar och förbättrade hållplatser.	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Lättare och trafiksäkrare att ta sig till golfbana, friluftsområde och ridhus.	Expertgrupp

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Negativt bidrag: En liten ökning av NOx. Liten minskning av PM10.	Expertgrupp
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Ej relevant.	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Ej relevant.	Expertgrupp
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Lägre sannolikhet för olycka pga säkrare väg. Minskar konsekvensen vid en eventuell olycka på grund av slätt räckle.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inget känt område i nuläget.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inget känt område i nuläget.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ej relevant.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ej relevant.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inget känt område i nuläget.	Expertgrupp
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Breddning samt väg och GC-väg i ny sträckning ökar intrånget.	Expertgrupp
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Viltstängsel både idag och efter åtgärd.	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	Positivt bidrag: Nya viltpassager.	Expertgrupp
		Betydelse för störning	Negativt bidrag: Väg i ny sträckning.	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Negativt bidrag: Väg i ny sträckning.	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Både positivt tex viltpassager och negativt bidrag, ny sträckning.	Expertgrupp
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.	Expertgrupp
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: Mestadels i befintlig sträckning.	Expertgrupp
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Inga sådana värden påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Intrång i kända fornlämningar och risk för utradering av okända lämningar.	Expertgrupp
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Mötesseparering minskar risken.	Expertgrupp	

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

²Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-5,2	D/ mdkr	Eva 2.96
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-83,5	DSS/ mdkr	Eva 2.96
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-7,0	tim/ tkr	Eva 2.96
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	17,1	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

4.5 Målkonflikter

Åtgärden uppfyller målen med projektet genom att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och transportkvaliteten samt medföra ökad komfort för alla trafikslag. Åtgärden bedöms även främja den regionala utvecklingen. Samtidigt så medför åtgärden negativa konsekvenser genom att utsläppen av CO2 och vissa andra luftföroreningar ökar samt att natur- och kulturmiljöer tas i anspråk för ny väg och GC-väg.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	11 335	89	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	291	3	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	17 460	174	

Kommentar:

Ej anggett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-11-02, Elin Delvéus, WSP

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-09-28, Elin Delvéus, WSP

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

2016-09-30

Mikael Hårrskog, projektledare, Trafikverket

Frida Kumb, miljöspecialist, Trafikverket

Martin Houmann, miljöspecialist, Trafikverket

Niklas Alvaeus, trafikanalytiker, Trafikverket

Elin Delvéus, trafikplanerare, WSP

Pär Larsson, utredare, WSP

Bengt Fridell, projektledare, Trafikverket

Murisa Catak, kalkylsamordnare, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-02

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2016-12-09; Emma Rosklint, Trafikanalytiker, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2016-12-09; Peo Nordlöf, Ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2016-12-13; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2016-12-13, Håkan Persson, Ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

- a) *Murisa Catak, 2016-10-10, VSO032, Rv 40 Nässjö-Eksjö FSK 2016-10-25*
- b) *Elin Delvéus, 2016-10-15, omräkn_invkostn_VSO032*
- c) *Elin Delvéus, 2016-10-15, omräkn_invkostn_85proc_VSO032*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Pontus Petersson, 2016-09-12

- a) *Resultat klimatkalkyl_VSO032*
- b) *Indata klimatkalkyl_VSO032*
- c) *Anteckningar klimatkalkyl_VSO032*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Elin Delvéus, 2016-11-02, Arbets-PM EVA_VSO032

Bilaga 5: EVA-kalkyl

*Elin Delvéus, 2016-11-02, v40_161005_NA
(+ känslighetsanalyser enligt ASEK 6.0)*

Bilaga 6: ATK-beräkning

Elin Delvéus, 2016-11-02, ATK-justering_VSO032

Bilaga 7: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, 2016-11-02, FKB_VSO032

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering