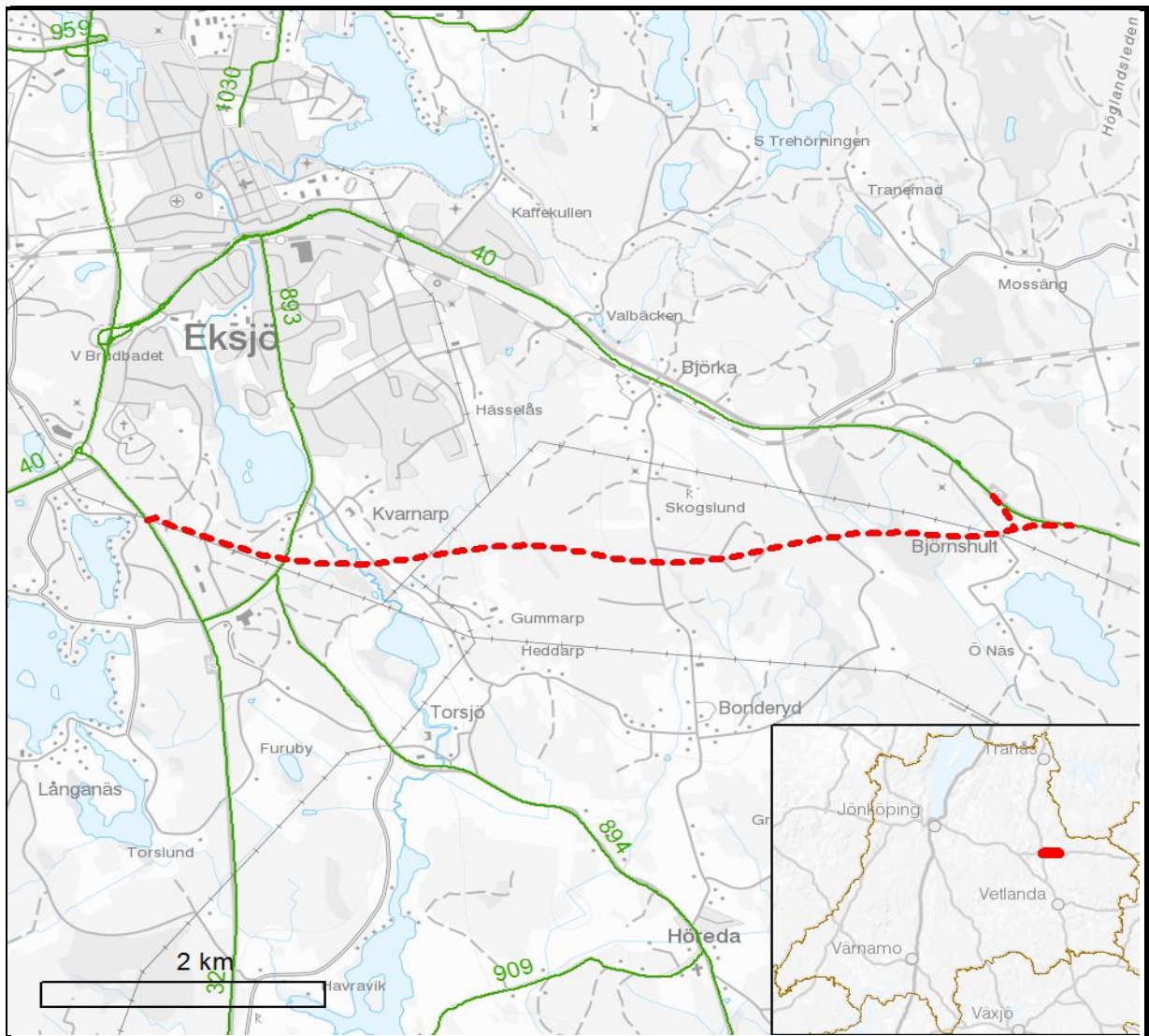


Rv 40 Förbi Eksjö, VSO033

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Väg 40 går i dag genom Eksjö tätort med stora fördröjningar för genomfartstrafiken och störningar för de boende som följd. Detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö. Sträckan med hastighetsbegränsning 60 km/h eller lägre är 2,5 km. Dessutom finns fyra cirkulationsplatser, en trafiksignal och en plankorsning med järnvägen längs genomfarten.

Åtgärdens syfte: Bättre framkomlighet för genomfartstrafiken samt att förbättra miljön i Eksjö. SEB framtagen i vägplanarbetet men skall även utgöra underlag för långsiktig plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 175 mnkr i prisnivå 2015-06. Ny förbifart söder om Eksjö tätort enligt alternativ Grön B i Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Vägen ansluts till befintlig väg i båda ändar via vanlig trevägskorsning. Lv 893 korsas planskilt utan koppling. Ny väglängd är 6,7 km.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
337		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: -33,8 kftim/år	397		
Godstransporter	Restid lastbil: -9,8 kftim/år	222		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0,08 DSS/år	-50		
Klimat	CO2-utsläpp: -0,284 kton/år	20		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	5		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,6 mnkr/år	-15		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 9,8 mnkr/år	-243		
Nettonuvärde		337		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,39	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i _{KA} *=	#####	NNK-idu=	1,31	
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	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Landskap	Negativt		Intrång i landskapet och barriär för djurlivet
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt		Intrång i landskapet och barriär för djurlivet

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ ntern- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Män	Regionalt	Jönköping	Eksjö	Resenärer	Neutralt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej bedömt
(störst) negativ nytta/ nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Skogsbruk	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Mål om ökad tillgänglighet påverkas positivt men medför i det här fallet ökat intrång i landskapet.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Intrång av ny väg bidrar negativt till ekologisk hållbarhet. Den sociala hållbarheten påverkas positivt av minskad trafik genom Eksjö men negativt av sämre trafiksäkerhet.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

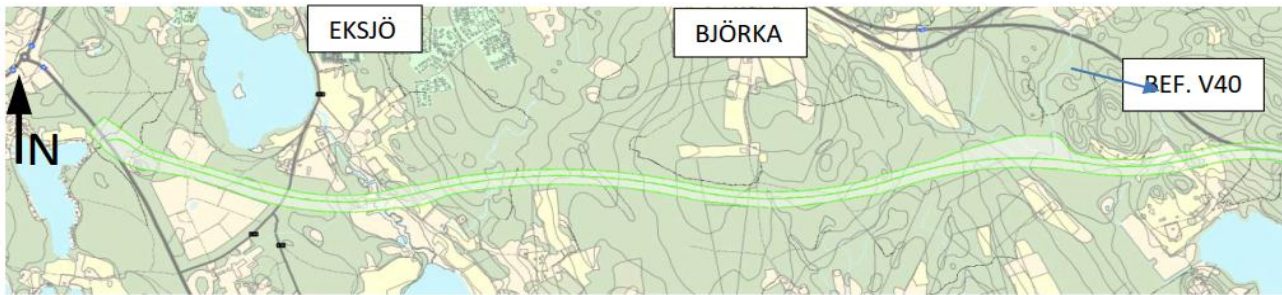
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 40 Förbi Eksjö	
Ärendenummer	TRV 2014/37697	
Objekt-id	VSO033	
Sammanhang	Ej angett	
Län	Jönköping	
Koordinater startpunkt	497 590	6 389 080
Koordinater målpunkt	504 120	6 389 040

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför val av lokaliseringalternativ/Typfall 4
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Förstudie. Väg 40 förbi Eksjö. Förslagshandling 2012-12-19
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Länsstyrelsens i Jönköpings län beslut om betydande miljöpåverkan 2013-05-13
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Nej
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



Korridor från Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ.

1.3 Nuläge och brister

Väg 40 går i dag genom Eksjö tätort med stora fördröjningar för genomfartstrafiken och störningar för de boende som följd. Detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö. Sträckan med hastighetsbegränsning 60 km/h eller lägre är 2,5 km. Dessutom finns fyra cirkulationsplatser, en trafiksIGNAL och en plankorsning med järnvägen längs genomfarten.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Bostäder och arbetsplatser i första hand i Eksjö tätort. Bara spridd bebyggelse längs ny vägsträckning. Större och mindre tätorter längs rv 40 både västerut och österut.
Lokalisering av service och handel	I Eksjö tätort finns ett flertal butiker och varuhus
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas
Gångvägens längd:	Ej relevant
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant
Cykelvägens längd:	Ej relevant
Cykelvägens standard:	Ej relevant
Cykeltrafik:	Ej relevant
Väglängd:	8,9 km (från cpl Aborrvikens till anslutning av ny väg i öst)
Vägstandard:	Vanlig väg, 8-10 m, 40-90 km/h
Vägtrafik:	4 000 - 10 000 f/d, varav 13 lastbilar (2015)

1.4 Fyrstegsanalys

*Steg 1 Tänk om - åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
Idag går det inte att lösa de problem som finns i Eksjö centrum enbart genom att påverka transportbehov och transportsätt. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 1 åtgärder.*

*Steg 2 Optimera - åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
Eftersom kapacitetsgränsen inom en snar framtid kommer att överskridas räcker det inte att utföra åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon utan det krävs en standardökning. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 2 åtgärder.*

*Steg 3 Bygg om - begränsade ombyggnadsåtgärder
En ombyggnad av två signalreglerade korsningar till cirkulationsplatser i Eksjö centrum kan betraktas som en förbättringsåtgärd. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 3 åtgärder.*

*Steg 4 Bygg nytt – nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder
En utbyggnad av en förbifart söder om Eksjö tätort bedöms omfatta nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. De nationella målen och projektmålen bedöms kunna uppfyllas med steg 4 åtgärder.*

1.5 Syfte

SEB framtagen i vägplanearbetet men skall även utgöra underlag för långsiktig plan.

Syftet med åtgärden är bättre framkomlighet för genomfartstrafiken samt att förbättra miljön i Eksjö.

Projektmål

Följande projektmål är definierade:

- Att skapa en trygg, säker och framkomlig väg
- Hög trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper
- Ökad framkomlighet och tillgänglighet
- Bidra till regionförstoring genom att åtgärda den "felande länken" mellan väst- och östkust.
- Förbättra miljön i centrala Eksjö

1.6 Förslag till åtgärd/er

Ny förbifart söder om Eksjö tätort enligt alternativ Grön B i Samrådshandling, val av lokaliseringalternativ. Vägen ansluts till befintlig väg i båda ändar via vanlig trevägskorsning. Lv 893 korsas planskilt utan koppling. Ny väglängd är 6,7 km.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ny väg söder om Eksjö.</i>

Gångvägens längd:	<i>Ej relevant</i>
Gångvägens standard:	<i>Ej relevant</i>
Gångtrafik:	<i>Ej relevant</i>

Cykelvägens längd:	<i>Ej relevant</i>
Cykelvägens standard:	<i>Ej relevant</i>
Cykeltrafik:	<i>Ej relevant</i>

Väglängd:	<i>7,4 km (från cpl Aborrviken till anslutning av ny väg i öst) varav 6,7 km ny väg</i>
Vägstandard:	<i>Gles mötesfri landsväg, 9-13 m, 100 km/h</i>
Vägtrafik:	<i>1 700 f/d varav 23 % lastbilar</i>

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 åtgärds-kostnad	VSO033 Rv 40 Förbi Eksjö, FKS 161027	175	2016-09-08	2015-06	Successiv kalkyl 50

Tabell 1.4 Åtgärds-kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Kandidat till Nationell plan 2014-2025	175	175	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Ingår i gällande nationell plan 2014-2025. Vägplan, samrådshandling inför val av lokaliseringsalternativ framtagen. Alternativ ej valt.

1.9 Relation till andra åtgärder

Ej relevant

1.10 Övrigt

Förbifarten kan byggas utan några större störningar på befintligt vägnät. Anslutningarna till befintlig väg kan medföra mindre störningar.

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 2017-01-11

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

1 700 f/d omfördelas från befintlig genomfart. Vägförkortningen blir cirka 1,5 km.

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.

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		Ej relevant		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	175		Ej angett				0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		243		0				0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys	Successiv kalkyl 50 %	243	337	1,39	1,31

* Nettonu värdet är lika med summan av nu värdet av alla positiva och negativa nytteeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

** Nettonu värdeskvoten NNK-i är nettonu värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonu värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nu värdet 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

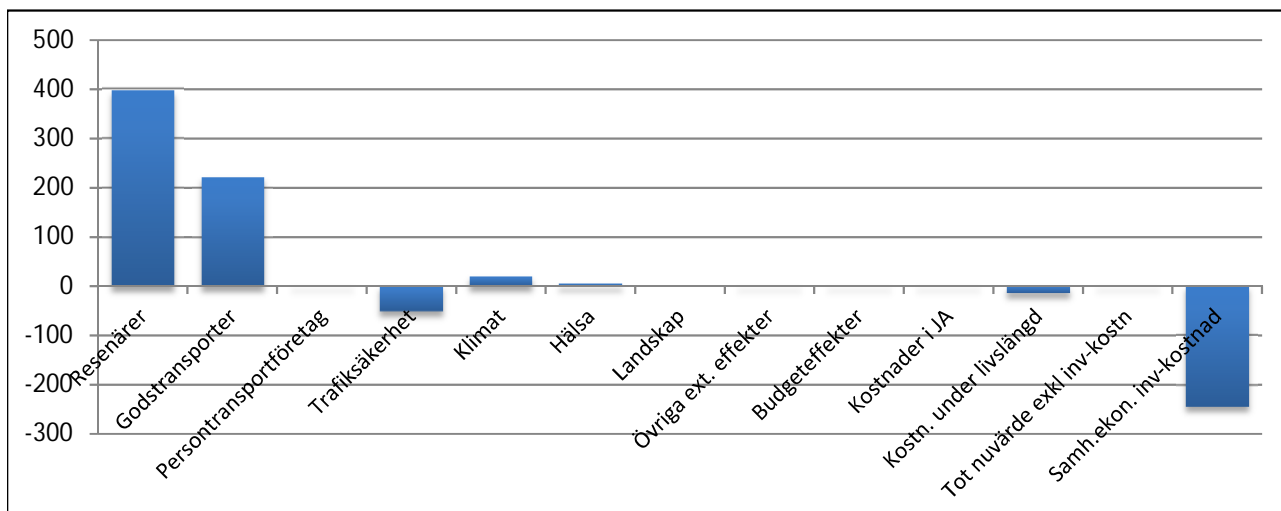
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restid - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-33,8	<i>kftim/år</i>	378	397	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-1,0	<i>mnkr/år</i>	19		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-9,8	<i>kftim/år</i>	135	222	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-2,7	<i>mnkr/år</i>	81		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods- kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	-0,2	<i>mnkr/år</i>	6		<i>Eva 2.96</i>
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	<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>
EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	<i>Trafik- säkerhet - totalt</i>	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	-50	-50	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	0,00	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	0,07	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
	KLIMAT	<i>CO2-ekvival- enter</i>	<i>Avser koldioxid</i>	-0,28	<i>kton/ år</i>	20	20	<i>Eva 2.96</i>
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Luft</i>	<i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i>	-	-	5	5	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - NOX</i>	<i>Kväveoxider</i>	-0,364	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - VOC</i>	<i>Kolväten</i>	-0,888	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - SO2</i>	<i>Svaveldioxid</i>	-0,001	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - Partiklar</i>	<i>Partiklar</i>	-0,008	<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 REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden</i>	0,6	<i>mnkr/år</i>	-15	-15	<i>Eva 2.96</i>
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>		10	<i>mnkr/år</i>	-243	-243	<i>Eva 2.96</i>
NETTONUVÄRDE						337	

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

<p>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.</p>	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	<i>Ej angett</i>

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	Upprättar en
	GODSTRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Marginell påverkan</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följef effekter för	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Vägsträckningen går mestadels genom ett skogbevuxet landskap. Sträckningen innebär ett intrång i landskapet.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
		Barriäreffekter - djurliv	Den nya vägen skapar en ny barriär för djurlivet.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättar en
		Intrång i Landskap - Ekosystemeffekter och biologisk mångfald	Mark tas i anspråk och då det inte planeras för viltstängsel ökar risken för påkörning.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättar en
		Barriäreffekter - övrig trafik (inkl cykel och gång)	Trafiken minskar, framförallt lastbilstrafiken, på befintlig väg vilket gör den lättare och tryggare att korsa. Huvuddelen av personbilstrafiken kvarstår dock.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Ej angett	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en

Motivering:

Ej angett

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 (stor)		Negativt

Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?	Upprättaren
--	-------------

Motivering:

Intrånget av den nya vägen bedöms inte vara försumbart. Med tanke på att minskningen av trafik på befintlig genomfart är begränsad, i jämförelse med den trafik som blir kvar, bedöms den minskade barriäreffekten inte kunna väga upp det.

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.	175
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	1,39
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd med relativt bra effektsamband. Viss osäkerhet om trafikomfördelning men svårt att bedöma om det är en under- eller överskattning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/LR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 29
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:	Upprättaren

Motivering:

Stora beräknade nyttor bedöms inte uppvägas av de negativa intrångseffekterna.

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	Män	Kvinnor	-	Åtgärden gynnar bilresenärer. Män åker i genomsnitt något mer bil än kvinnor.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Minskad restid för regional trafik. Förbättrad trafikmiljö i Eksjö.	Upprättaren
Län	Jönköping	Kalmar	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Kommun	Eksjö	Nässjö	Neutralt	Ej angett	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Landskap: Externt berörda	Vägförkortning för bilresor. Intrång i landskap.	Upprättaren
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Skogsbruk	Skogsmark tas i anspråk och kan bli svårare att bruka med en ny barriär.	Upprättaren
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Vägförkortning för bilresor.	Upprättaren
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	I första hand bilresenärer gynnas.	Upprättaren

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	Ej relevant
-------------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

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 långsiktigt 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	<i>Väg i ny sträckning medför intrång i landskapet och en ny barriär för djurlivet. Vägförkortning bidrar dock till minskat utsläpp av koldioxid.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till regionens utveckling.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Social hållbarhet	<i>Stadsmiljön i Eksjö förbättras när genomfartstrafiken (framförallt lastbilar) flyttas ut. Totalt sett ökar dock, enligt beräkning, risken att dödas eller skadas svårt på grund av högre hastigheter.</i>	<i>Upprättaren</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Intrång av ny väg bidrar negativt till ekologisk hållbarhet. Den sociala hållbarheten påverkas positivt av minskad trafik genom Eksjö men negativt av sämre trafiksäkerhet.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

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.

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.

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	Positivt bidrag: Högre tillförlitlighet med genomgående standard 2+1 väg samt lokala anslutningar för övrig trafik. Mindre olycksrisk	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Hög trafiksäkerhet och genomgående standard med mötesfri väg hela sträckan.	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Högre tillförlitlighet med genomgående standard 2+1 väg samt lokala anslutningar för övrig trafik. Mindre olycksrisk	Upprättaren
	Kvalitet	Positivt bidrag: Vägförkortning och högre hastighet ger kortare transporttider och lägre fordonskostnader.	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Minskad restid för genomfartstrafik.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inte nära storstäder.	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet i öst-västlig riktning.	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Oklar påverkan	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Oklar påverkan.	Upprättaren
Funktionshindre. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiken användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Marginell påverkan.	Upprättaren

<p>Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p>Positivt bidrag: Minskad trafik i Eksjö kan ge något bättre förutsättningar för unga.</p>	<p>Upprättaren</p>	
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p>Inget bidrag: Marginell påverkan.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p>Inget bidrag: Marginell påverkan.</p>	<p>Upprättaren</p>	
Hänsynsmål²				
<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>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p>Positivt bidrag: Vägförkortning ger minskat trafikarbete.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Inget bidrag: Högre hastighet ökar bränsleförbrukning men jämnare hastighet och färre cirkulationsplatser minskar bränsleförbrukningen. Oklar totaleffekt.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Byggandet medför stor energiförbrukning. Ökad vägtyta att underhålla.</p>	<p>Upprättaren</p>	
	Människors hälsa	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Positivt bidrag: Minskad trafik genom Eksjö. Längs ny sträckning förutsätts åtgärd utföras vid behov.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Inget bidrag: Bedöms inte förekomma. Längs ny sträckning förutsätts åtgärd utföras vid behov.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Negativt bidrag: Ökat buller i tidigare ostörda områden.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p>Inget bidrag: Marginell påverkan.</p>	<p>Upprättaren</p>

<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>	Befolkning	Barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Minskad trafik i Eksjö kan ge något bättre förutsättningar för framförallt unga.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Marginell påverkan.	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Vägförkortning medför minskade utsläpp.	Upprättaren
		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	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Ej relevant	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: All vägdagvatten fördröjs. Där orenat vägdagvatten kan tränga ner i grundvattnet tätas diken och dammar för att förhindra att grundvattnet påverkas av vägdagvattnet och eventuellt utsläpp vid olycka.	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Några förorenade områden har inte hittats i vägens sträckning	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga skyddsvärda områden har identifierats.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ej relevant	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ej relevant	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga skyddsvärda områden har identifierats.	Upprättaren

	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Påtaglig negativ påverkan med mycket skärningar och bankar</i>	<i>Upprättaren</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Negativt bidrag: Förbifarten kommer inte att ha viltstängsel på grund av låga trafikflöden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Förbifarten kommer att innebära en barriär för djurlivet.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för störning	<i>Negativt bidrag: Ökat buller i områden som tidigare varit relativt tysta.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Mark tas i anspråk men inga utpekade områden berörs.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Mark tas i anspråk men inga utpekade områden berörs.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Iämnningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.</i>
	Betydelse för strukturomvandling.		<i>Inget bidrag: Inga utpekade miljöer berörs.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband		<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>

	Forn- och kultur	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Inga utpekade värden berörs.</i>	Upprättaren
		Betydelse för uttradering	<i>Negativt bidrag: I området finns många fornminnen och risk finns att några förstörs.</i>	Upprättaren
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Negativt bidrag: Två nya korsningar i höghastighetsmiljö medför ökad risk att dödas eller skadas svårt. I Eksjö minskar dock risken vilket har betydelse för de oskyddade trafikanterna.</i>	Upprättaren

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

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

² Definitioner 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)	0,6	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)	10,6	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)	-5,8	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)	-37,8	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.5 Målkonflikter

Mål om ökad tillgänglighet påverkas positivt men medför i det här fallet ökat intrång i landskapet.

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	5 402	51	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	175	2	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	10 509	116	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-01-11, Niklas Alvaeus, Trafikverket

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-09-30 Patrik Lundqvist, Trafikplanerare - Structor Mark Stockholm AB

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

Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 2016-11-15 av Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-15

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-03-15; Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-03-15; Peo Nordlöf, Ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-01-17; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-01-18; 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) Axel Werner, Kerstin Nyström, Murisa Catak, Trafikverket, 2016-09-08, VSO033 Rv 40 Förbi Eksjö, FKS 161027

b) Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-11-15, VSO033_omräkn invkostn

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Lars Hammar, Structor, 2016-11-18

a) VSO033 Klimatkalkyl resultat

b) VSO033 Klimatkalkyl indata

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-11-15, VSO033_Arbets-PM_EVA

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-01-11, vso033_40_forbi_eksjo

Bilaga 6: Trafikomfördelning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-11-15, VSO033_trafikomfördelning

Bilaga 7: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-11-15, VSO033_FKB

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

Referens 2: Vägplan

Trafikverket, 2016-09-30, Vägplan, Samrådshandling inför val av lokaliseringsalternativ

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering