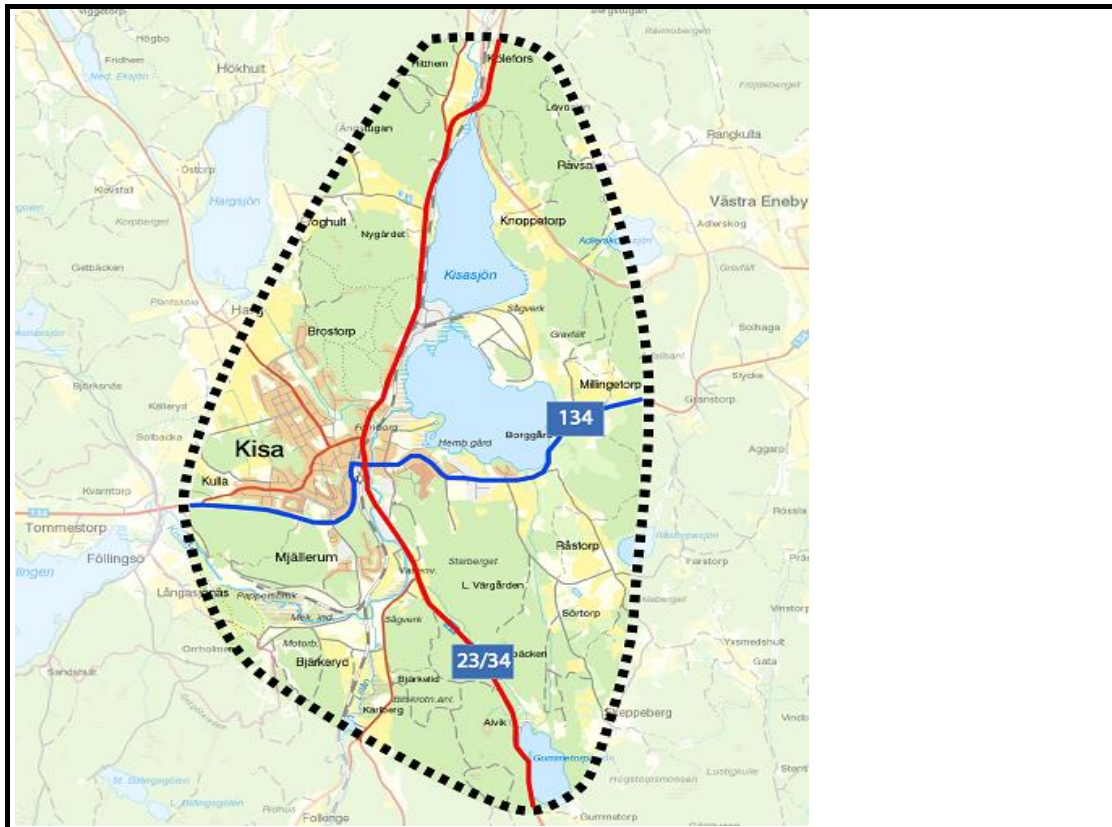


Väg 23/34 genom Kisa, VSO039



1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Rv 23/34 utgör förbindelse för långväga trafik i stråken mellan Linköping och Växjö samt mellan Linköping och Kalmar. Vägen är utpekad som regionalt viktig väg inom funktionellt prioriterat vägnät. Genomfarten medför störningar (buller, vibrationer och utsläpp) och negativ påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet för boende och trafikanter samt ger fördröjningar för genomfartstrafiken. ÅDT in/från centrala Kisa är cirka 5000 f/d norr om respektive 3 700 f/d söder om tätorten. Av genomfartstrafiken utgör ca 15% tung trafik vilket anses som en hög andel. Väg 134 utgör en förbindelse mellan Eksjö och Åtvidaberg och är i funktionellt prioriterat vägnät klassad som en kompletterande regionalt viktig väg.

Åtgärdens syfte: Att förbättra framkomligheten för trafik som ska passera Kisa (både person och godstransporter) och reducera risken för störningar. Att förbättra framkomligheten för trafik som använder trafiksystemet lokalt i tätorten i och minska barriäreffekterna som nuvarande genomfart ger för denna grupp. Denna grupp inkluderar både bil, kollektivtrafik samt gång och cykel. Att öka trafiksäkerheten och minska negativ påverkan på miljö och hälsa i form av utsläpp, buller och vibrationer.

Syfte med denna SEB är att ta fram underlag till åtgärdsval i ÅVS och underlag till regional plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 162,9 mnkr i prisnivå 2015-06.

Förbifart byggs på östra sidan av Kisa och Kisasjön med total längd på cirka 5,9 km. Väg 23/34 föreslås som gles 2+1 väg med mitträcke och en hastighetsbegränsning på 100 km/h.

Fyra korsningar tillkommer:

En enfältig cirkulationsplats med tre ben vid förbifartens södra anslutning till befintlig 23/34.

En 3-vägs korsning vid den norra anslutningen till befintlig 23/34.

En 3-vägs korsning byggs också vid anslutning med väg 134 österut.

En 3-vägs korsning vid den nya anslutningen till Södra Sägverk Kinda (belägen på Karlebyvägen).

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-9		Negativt		Positivt		Osäker lönsamhet

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: -26,1 kftim/år		232				
Godstransporter	Restid lastbil: -3,9 kftim/år		19				
Persontransp.företag	Ej relevant		0				
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: 0,01 DSS/år		-13				
Klimat	CO2-utsläpp: 0,198 kton/år		-12				
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar		3				
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell						
Övrigt	DoU-kostnad: 0,5 mnkr/år		-11				
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 10,6 mnkr/år		-226				
Nettonuvärde			-9				
Nyckeltal utifrån prissatta effekter							
NNK-i=	-0,04	Informationsvärde NNK =	HÖG	NNK-i _{KA} *=	-0,26	NNK-idu=	-0,04
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		Minskat buller i Kisa			
	Landskap	Negativt		Ny vägsträckning påverkar landskapet och utgör en barriär			
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Minskad risk för störningar			
	Godstransporter	Positivt		Ändrad vägstandard som minskar risken för störningar och ger mindre variation i restid.			
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell effekter			
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen			
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant			
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Positivt	Totalt sett positiva effekter			

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För-del-nings-aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nternationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Lokalt	Östergötland	Kinda	Resenärer	Rundvirke till pappersmassa	Bil	Vuxna: 18-65 år	Neutralt
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Lokalt näringsliv	neutralt	Neutralt	Neutralt

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	Kollektivtrafiken	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt&Negativt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Inget bidrag

Målkonflikter

Åtgärden ger målkonflikter mellan mål om ökad tillgänglighet och kommunikationer och mål om hållbart utnyttjande av jordens resurser på ena sidan.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Kalkylen visar på positiv om än svag nettonuvärdeskvot och ett positivt nettonuvärde. Dock är det i stort sett enbart restid för genomfartstrafiken som ger positiv påverkan men en rad effekter som är positiva kan inte hanteras representativt i EVA-modellen eller hanteras inte alls. Därav är det verkliga resultatet mer positivt än vad NNK visar. De icke värderade effekterna visar totalt sett på ett positivt bidrag. Åtgärden ger ett positivt bidrag till social hållbarhet då den förbättrar trafikmiljön (trygghet och trafiksäkerhet) och minskar barriären i Kisa. Tillgängligheten till målpunkter inom tätorten ökar och barriäreffekten minskar med färre bilar. På så sätt kan barn/unga och äldres möjligheter att på egen hand nå sina målpunkter förbättras. Dock bidrar åtgärden till att underlätta bilåkande i form av en förbättrad vägsträckning med högre hastighet vilket ökar utsläpp och kan leda till inducerad trafik. Den nya sträckningen påverkar till viss del tidigare orörd mark och ger störningar och barriäreffekter.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

20170329; Anna-Karin Ekman, Ramböll

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

20160920; Anna-Karin Ekman, Ramböll

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

2017-03-09; Matilda Lindkvist, trafikanalytiker, Trafikverket; Heléne Bermell, strategisk planerare, Trafikverket; Britt Lisra, utredare trafiksäkerhet, Trafikverket; Mikael Alm, utredare miljö, Trafikverket; Peter Linnskog, samhällsplanerare, Trafikverket.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-04-06

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Matilda Lindkvist, Trafikverket, 010-123 71 21

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-05-18 Camilla Granholm, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-05-18 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-05-24 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-05-26 Håkan Persson, cStrategisk 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*

Bilaga_2a_gki_vso039_väg23_34_genom_kisa_20170328; Johnny Alf, Ramböll; 20170328
Bilaga_2b_vso039_indexomräkning_av_kostnader_20170328; Anna-Karin Ekman, Ramböll; 20170328

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Bilaga_3a_resultat_klimatkalkyl_vag23_34_genom_kisa_20170403; Johnny Alf, Ramböll; 20170403
Bilaga_3b_indata_klimatkalkyl_vag23_34_genom_kisa_20170403; Johnny Alf, Ramböll, 20170403

Bilaga 4: *Arbets-PM EVA*

Bilaga_4_ArbetsPM_EVA; Anna-Karin Ekman, Ramböll; 20170329

Bilaga 5: *EVA-kalkyl*

Bilaga_5_vso039_SEB-rapport; Anna-Karin Ekman, Ramböll, 20170329

Bilaga 6: *FKB*

Bilaga_6_fkb_vag23_34_genom_kisa_20170328; Anna-Karin Ekman, Ramböll; 20170328

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering