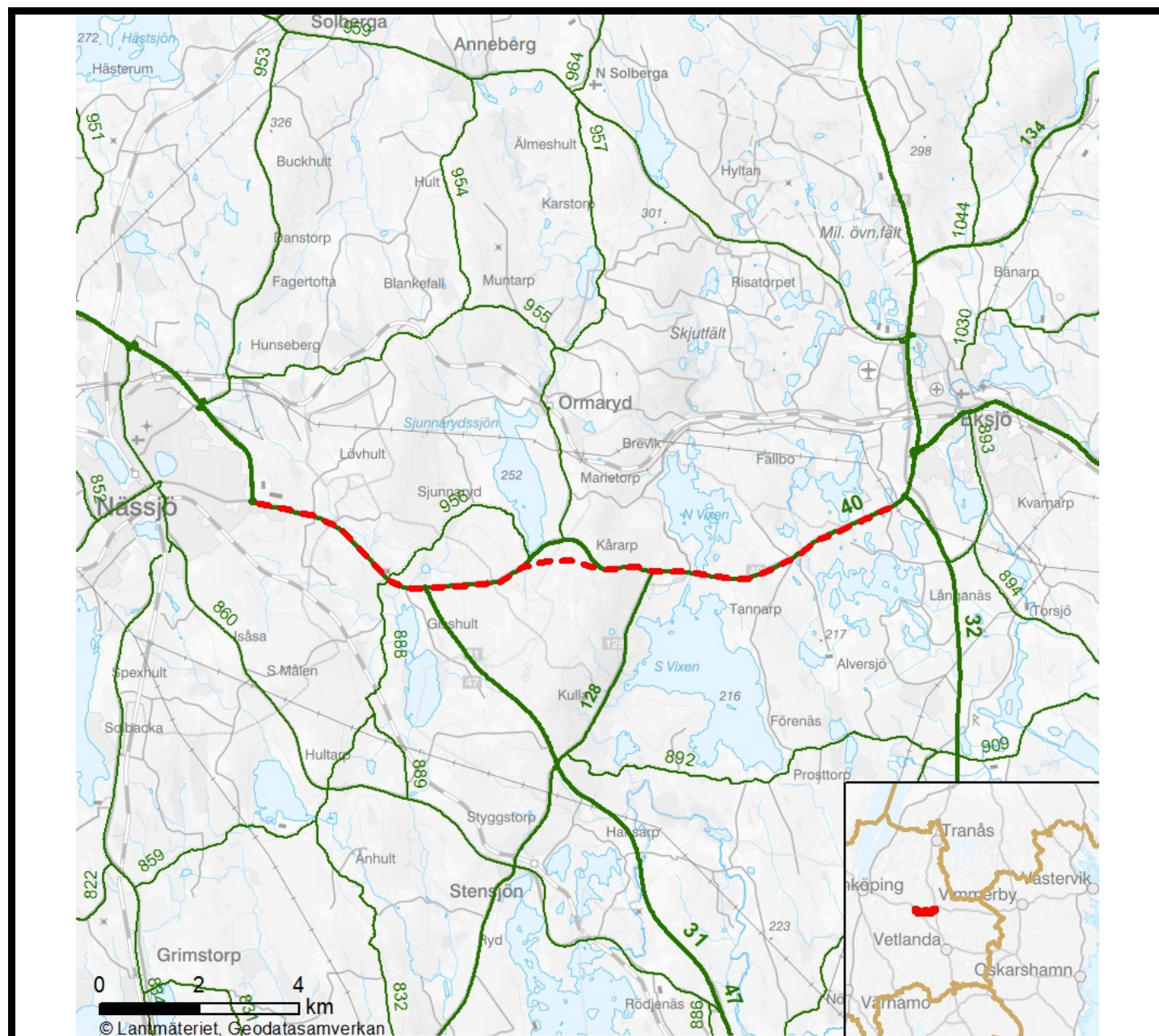


Rv 40 Nässjö - Eksjö



Nuläge och brister:

Rv 40 sträcker sig mellan Göteborg och Västervik och är en viktig förbindelse i väst-östlig sträckning och binder samman E6, E4 med E22. Rv 40 ingår i det nationella stamvägnätet och ingår bland de vägar som rekommenderas för transporter med farligt gods. Vägen saknar mötesseparering, är smal samt har dålig plan- och profilstandard.

<u>Cykelvägens längd (km):</u>	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 ridhuset i Persö. Längden av Gc-vägen uppgår till ca 800 m.
<u>Cykelvägens standard:</u>	GC-vägen är belyst. I övrigt normal standard.
<u>Cykeltrafik:</u>	Bedöms vara relativt få då GC-vägen i huvudsak betjänar ridklubben i Persö.
<u>Väglängd:</u>	14,5 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg, 8-12 m, 80-90 km/h
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	6 200 - 10 500 f/d, varav 12 % lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:

Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 375,28 mnkr i prisnivå 2019-06

Breddning och mötesseparering, till största delen i befintlig sträckning, mellan Sörängsrandellen i Nässjö till Abborrarondellen i Eksjö. Förbi Sjunnarydssjön i ny sträckning. GC-väg och viltstängsel längs hela sträckan.

<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Ca 15 km. Nybyggnad 6,6 km, i övrigt hänvisas cyklisterna till befintliga vägar.
<u>Cykelvägens standard:</u>	2,5 m belagd.
<u>Cykeltrafik:</u>	Inga cykeltrafikmätningar finns gjorda.
<u>Väglängd (km):</u>	14,1 km
<u>Vägstandard:</u>	Mötesfri landsväg 2+1 kf, 13 m, 100 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	6 200 - 10 500 f/d, varav 12 % lastbilar (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	965	Försumbart	-
Godstransporter	152	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	1158	Försumbart	-
Klimat	1	Försumbart	-
Hälsa	-21	Positivt	Förbättrat skydd av vattentäkt
Landskap	-	Negativt	Intrång i natur- och kulturmiljöer
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-102	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	503		
	Nettonuvärde	Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	1651	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	2,73	1651	Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband samt begränsad trafikomfördelning medför att kvaliteten bedöms god.
KA högre invkostnad	2,44	1600	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Begränsad trafikomfördelning. Både positiva och negativa ej prissatta effekter som sammantaget bedöms vara små i förhållande till de prissatta effekterna. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Jönköping	Neutralt
Kommun	Eksjö	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Spannmål
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden gynnar i första hand bilresenärer. Resenärer får minskad restid och säkrare transporter medan intrånget i landskapet, åker och skogsmark, bedöms utgöra de största nackdelarna.

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
Funktionshindrade	Kollektivtrafknätet	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 bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Positivt bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten, framkomligheten och främjar den regionala utvecklingen. Samtidigt så medför åtgärden att natur- och kulturmiljöer tas i anspråk.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Begränsad trafikomfördelning. Både positiva och negativa ej prissatta effekter som sammantaget bedöms vara små i förhållande till de prissatta effekterna. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

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.

Åtgärden minskar res- och transportkostnaden och kan stärka regionens utveckling. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

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.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 40 Nässjö - Eksjö
Objekt-id	VSO032
Ärendenummer	
Län	Jönköping
Kommun	Nässjö och Eksjö
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Fastställelsehandling
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

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

Cykelvägens längd (km): 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 ridhuset i Persö. Längden av Gc-vägen uppgår till ca 800 m.

Cykelvägens standard: GC-vägen är belyst. I övrigt normal standard.

Cykeltrafik (cykel per dygn): Bedöms vara relativt få då GC-vägen i huvudsak betjänar ridklubben i Persö.

Väglängd (km): 14,5 km

Vägstandard: Vanlig väg, 8-12 m, 80-90 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 6 200 - 10 500 f/d, varav 12 % lastbilar (2017)

Syfte

Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

Vidare även förbättra transportkvaliteten och komfort samt främja den regionala utvecklingen.

Förslag till åtgärd

Breddning och mötesseparering, till största delen i befintlig sträckning, mellan Sörängsrondellen i Nässjö till Abborrarondellen i Eksjö. Förbi Sjunnardssjön i ny sträckning. GC-väg och viltstängsel längs hela sträckan.

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 Sjunnardssjön (mellan Vinkan och Rosan) förläggs den nya vägen i en helt ny sträckning och mellan Vixensjöarna och Allmänningån 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 (Brånävägen) och förbi Sjunnardssjön 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-vägskorsning med vänstervägfält) kommer att behöva anpassas till den nya utformningen. Nya trevägskorsningar med vänstervägfält anläggs vid Gisshult och vid Sjunnardssjön.

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 Sjunnardssjön. Objektet innebär även att 4 stycken fastigheter är föremål för inlösen

Cykelvägens längd(km): 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 (km): 14,1 km, km

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1 kf, 13 m, 100 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 6 200 - 10 500 f/d, varav 12 % lastbilar (2017)

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2018-11-12	jul-16	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	323,8	32,4	375,3

Planeringsläge

Vägplanen är fastställd i december 2020. Arbete med förfrågningsunderlag pågår. Ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Övrigt

Arbete med vägplan för objektet "Förbifart Eksjö" pågår.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-03-03
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,43
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,92
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,29
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,55

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	503	1651	2,73
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	554	1600	2,44
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Reskostnad - personbil	-0,73 mnkr/år	-14,5	965	-	Försumbart	-
Restid - personbil	-110,78 kftim/år	980,0		-		
Godstransporter						
Godskostnad	-0,15 mnkr/år	4,5	152	-	Försumbart	-
Reskostnad - lastbil	-0,99 mnkr/år	58,2		-		
Restid - lastbil	-10,12 kftim/år	89,5		-		
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,67	AS/år	-	1158	-	Försumbart	-
Döda	-0,09	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-2,81	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,18	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	1158,0		-		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-0,01	kton/år	1,5	1	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	-0,001	ton/år	-0,5	-21	-	Positivt	Förbättrat skydd av vattentäkt
Luft - NOX	-0,013	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	-0,249	ton/år	-20,6		-		
Människors hälsa - buller	-	-	-		Försumbart: Minskade bullernivåer i anslutning till Sjunarydssjön. Längs ny sträckning förutsätts att åtgärder vidtas så att gränsvärden ej överskrids. Kostnad för bullerskydds-åtgärder finns med i investerings-kostnaden.		
Människors hälsa - dricksvatten	-	-	-		Positivt: Vattenskydds-åtgärder kommer att utföras inom projektet.		
Landskap							
Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: barriär	-	-	-	-	Positivt: Viltstängsel finns redan idag. Nya viltpassager tillskapas.	Negativt	Intrång i natur- och kulturmiljöer
Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: livsmiljöer	-	-	-		Negativt: Risk för biotopskyddat område vid Lövhult påverkas av grundvattensänkning.		
Forn- och kulturlämningar: värdeområden	-	-	-		Negativt: Vägen gör intrång i två fasta fornlämningar. Undersökning av fyra eventuella boplatser.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Utökad vägområde och intrång i tidigare opåverkat landskap.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	3,76	mnr/år	-102,0	-102	-	Försumbart	-
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				503			
NETTONUVÄRDE				1651	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Negativt	

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl

Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband samt begränsad trafikomfördelning medför att kvaliteten bedöms god.

Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter

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

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Expertgrupp

Motivering:

Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Begränsad trafikomfördelning. Både positiva och negativa ej prissatta effekter som sammantaget bedöms vara små i förhållande till de prissatta effekterna. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Kvinnor	Neutralt	Åtgärden gynnar i första hand bilresenärer. Generellt åker män mer bil än kvinnor och bedöms därför få en större andel av nyttan.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	De lokala nyttorna består dels av minskade pendlingstider till arbete i Nässjö respektive i Eksjö men även mot Jönköping.
Län	Jönköping	Kalmar, Östergötland	Neutralt	Kalmar och Östergötlands län är de närmaste grannlänerna. Bedömningen är att det har större nytta än Västra Götaland.
Kommun	Eksjö	Nässjö	Neutralt	Eksjö kommun bedöms få störst nytta då de får nytta även vid pendling till Jönköping.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Spannmål	Underlag saknas för bedömning av vilka näringar som gynnas mest. Intrång i åker och skog störst nackdelar.
Trafikslag	Bil	Gods-väg, cykel	Neutralt	Alla trafikslag bedöms få förbättringar men biltrafiken får de största förbättringarna.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	I första hand gynnas bilburna trafikanter samt unga oskyddade trafikanter i anslutning till Sjunarydsjön och längs sträckan.

Bedömningarna är gjorda av:

Expertgrupp

Kommentar:

Åtgärden gynnar i första hand bilresenärer. Resenärer får minskad restid och säkrare transporter medan intrånget i landskapet, åker och skogsmark, bedöms utgöra de största nackdelarna.

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

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

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.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden minskar res- och transportkostnaden och kan stärka regionens utveckling. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

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.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Expertgrupp

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
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.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Mitträcke medför större trygghet, GC-vägen medför trygghet för cykeltrafikanterna.
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.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Högre och jämnare hastighet och färre och bättre korsningar. Mindre branta backar.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Kortare restid.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Bättre väg mot stambanan i Nässjö samt via väg 40 mot Göteborg.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Bättre tillgänglighet till Höglandssjukhuset i Eksjö.
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.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Funktionshindre Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikenätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Förbättrade busshållplatser. Bättre gångväg till hållplatser. Pendlarparkering vid några hållplatser.
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.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortvägar	Positivt bidrag: Förbättring av GC-vägar.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Hastighetsökningen gynnar inte busstrafik i samma omfattning som biltrafik.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
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. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Trafikarbetet minskar på grund av vägförkortning.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Högre hastighet medför ökad bränsleförbrukning.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggandet medför ökad energianvändning.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	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.
	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.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Negativt bidrag: Ny väg genom område som idag är tyst.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: GC-vägar byggs ut.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Nya GC-vägar och förbättrade hållplatser.
	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.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Utsläppen minskar enligt EVA-kalkyl, trots högre hastighet. Kanske till följd av minskat trafikarbete.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Ej relevant.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Ej relevant.
	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.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inget känt område i nuläget.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inget känt område i nuläget.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ej relevant.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ej relevant.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inget känt område i nuläget.
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.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Nya viltpassager och komplettering av viltstängsel.
	Betydelse för barriärer	Positivt bidrag: Nya viltpassager.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Väg i ny sträckning.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Väg i ny sträckning.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Både positivt tex viltpassager och negativt bidrag, ny sträckning.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Mestadels i befintlig sträckning.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Inga sådana värden påverkas.
	Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Intrång i kända fornlämningar och risk för utradering av okända lämningar.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Mötesseparering minskar risken.

Bedömningarna är gjorda av:
Expertgrupp

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,07	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-60,48	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-7,80	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,90	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten, framkomligheten och främjar den regionala utvecklingen. Samtidigt så medför åtgärden att natur- och kulturmiljöer tas i anspråk.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	17452	86
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	410	3,03
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	24627	182

Bilaga: bilaga_3a_klimatkalkyl bilaga seb.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
2a	Kostnadskalkyl
2b	Indexomräkning kostnad
Klimatkalkyl	
Bilaga 3a	Klimatkalkyl
Bilaga 3b	beräkningsförutsättningar klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 1a	SEK-importkälla
Bilaga 1b	SEK-importkälla, justering
Bilaga 4	Arbets-PM EVA
Bilaga 5	EVA-fil
Bilaga 6	Justering EVA-kalkyl

Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	2bbe9129-5239-4f30-8267-1f6658079d56

System-ID, nummer för identifikation i databas: a8168480-8a7e-4310-a47f-367c1c2b20d9

Utskriftsdatum : 2021-06-15