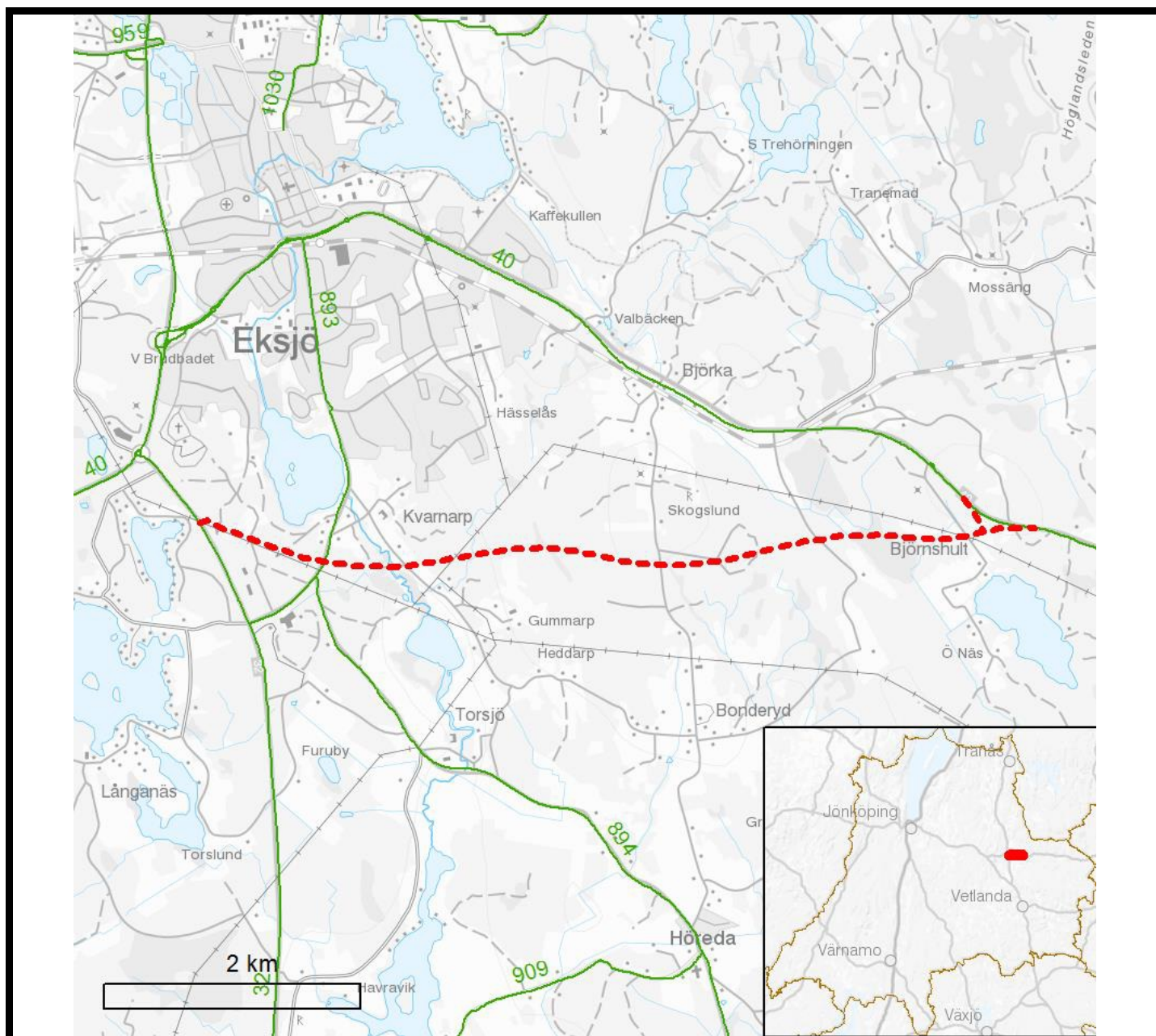


Rv 40 Förbi Eksjö



Nuläge och brister:

Väg 40 är en nationell stamväg som förbinder Västsverige med Ostkusten. Den är viktig för långväga gods- och persontransporter och för arbetspendling.

Sträckan genom Eksjö tätort har betydande brister i restid för genomfartstrafiken och störningar för de boende. Detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Väglängd: 8,9 km (från cpl Aborraviken till anslutning av ny väg i öst)

Vägstandard: Vanlig väg, 8-10 m, 40-90 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 4 000 - 10 000 f/d, varav 11-16 % lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:

Att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens störningar inne i Eksjö.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 319,07 mnkr i prisnivå 2019-06

Ny förbifart söder om Eksjö tätort enligt alternativ Grön i Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Vägen ansluts till befintlig väg i väst i en planskild korsning, i öst i vanlig trevägskorsning. En ny anslutning till Eksjö byggs från förbifarten till Kvarnarpsvägen och ansluts i en planskild korsning till förbifarten. Lv 893 korsas planskilt utan koppling.

Väglängd (km): 7,4 km (från cpl Abborraviken till anslutning av ny väg i öst) varav 6,7 km ny väg

Vägstandard: Gles mötesfri landsväg 2+1, 10-13 m, 100 km/h

Vägtrafik: 2 500 f/d varav 20 % lastbilar

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	467	Försumbart	-
Godstransporter	239	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	248	Försumbart	-
Klimat	15	Försumbart	-
Hälsa	46	Positivt	Minskad störning av genomfartstrafik.
Landskap	-	Negativt	Intrång i landskapet och barriär för djurlivet
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-19	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	428		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	570	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,28	570	Vanlig åtgärd med relativt bra effektsamband. Viss osäkerhet om trafikomfördelning men svårt att bedöma om det är en under- eller överskattning. Kalkylen bedöms fånga de beräknade effekterna ganska bra.
KA högre invkostnad	0,99	506	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Stora beräknade nyttor bedöms inte uppvägas av de negativa intrångseffekterna. Känslighetsanalys pekar på att lönsamheten är robust även med högre kostnad.
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	Regionalt	Neutralt
Län	Jönköping	Neutralt
Kommun	Eksjö	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Skogsbruk
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Bilresenärer gynnas mest av åtgärden.

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

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

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

Stora beräknade nyttor bedöms inte uppvägas av de negativa intrångseffekterna. Känslighetsanalys pekar på att lönsamheten är

robust även med högre kostnad.

Väg i ny sträckning medför intrång i landskapet och en ny barriär för djurlivet. Vägförkortning bidrar dock till minskat utsläpp av koldioxid.

Åtgärden förbättrar pendlingsmöjligheterna i en region med relativt långa avstånd.

Stadsmiljön i Eksjö förbättras när genomfartstrafiken (framförallt lastbilar) flyttas ut. Risken att dödas eller skadas svårt minskar.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 40 Förbi Eksjö
Objekt-id	VSO033
Ärendenummer	
Län	Jönköping
Kommun	Eksjö
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Väg 40 är en nationell stamväg som förbinder Västsverige med Ostkusten. Den är viktig för långväga gods- och persontransporter och för arbetspendling.

Sträckan genom Eksjö tätort har betydande brister i restid för genomfartstrafiken och störningar för de boende. Detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Tätortsgenomfarten (40/60 km/h) är 2,5 km lång. Dessutom finns fyra cirkulationsplatser, en korsning med trafiksignal och en plankorsning med järnvägen längs genomfarten.

Väglängd (km): 8,9 km (från cpl Aborraviken till anslutning av ny väg i öst)

Vägstandard: Vanlig väg, 8-10 m, 40-90 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 4 000 - 10 000 f/d, varav 11-16 % lastbilar (2017)

Syfte

Att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens störningar inne i Eksjö.

Förslag till åtgärd

Ny förbifart söder om Eksjö tätort enligt alternativ Grön i Samrådshandling, val av lokaliseringsalternativ. Vägen ansluts till befintlig väg i väst i en planskild korsning, i öst i vanlig trevägskorsning. En ny anslutning till Eksjö byggs från förbifarten till Kvarnarpsvägen och ansluts i en planskild korsning till förbifarten. Lv 893 korsas planskilt utan koppling.

Väglängd (km): 7,4 km (från cpl Aborraviken till anslutning av ny väg i öst) varav 6,7 km ny väg, km

Vägstandard: Gles mötesfri landsväg 2+1, 10-13 m, 100 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 2 500 f/d varav 20 % lastbilar

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-11-24	jun-15	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	279,9	42,0	319,1

Planeringsläge

Ingår i gällande nationell plan 2018-2029. Vägplan, samrådshandling inför val av lokaliseringsalternativ, är framtagen. Korridor Grön (som denna SEB avser) vald för vidare arbete.

Övrigt

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	2021-01-11
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	428	570	1,28
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	492	506	0,99
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	-1,35 mnkr/år	70,0	467	Ingen effekt	Försumbart	-
Restid - personbil	-41,94 kftim/år	397,2		Ingen effekt		
Godstransporter						
Godskostnad	-0,2 mnkr/år	6,0	239	Ingen effekt	Försumbart	-
Reskostnad - lastbil	-4,09 mnkr/år	103,7		Ingen effekt		
Restid - lastbil	-11,38 kftim/år	129,8		Ingen effekt		
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,13	AS/år	-	248	Ingen effekt	Försumbart	-
Döda	-0,02	D/år	-		Ingen effekt		
Ej allvarligt skadade	-0,62	ES/år	-		Ingen effekt		
Mycket allvarligt skadade	-0,03	MAS/år	-		Ingen effekt		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	248,5		Ingen effekt		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-0,07	kton/år	15,5	15	Ingen effekt	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	-0,003	ton/år	2,2	46	-	Positivt	Minskad störning av genomfartstrafik.
Luft - NOX	-0,317	ton/år	0,1		-		
Luft - Slitagepartiklar	-0,213	ton/år	43,8		-		
Människors hälsa - barriär	-	-	-		Positivt: Trafiken minskar, framförallt lastbilstrafiken, på befintlig väg vilket gör den lättare och tryggare att korsa. Huvuddelen av personbilstrafiken kvarstår dock.		
Landskap							
Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: barriär	-	-	-	-	Negativt: Den nya vägen skapar en ny barriär för djurlivet.	Negativt	Intrång i landskapet och barriär för djurlivet
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Vägsträckningen går mestadels genom ett skogbevuxet landskap. Sträckningen innebär ett intrång i landskapet.		
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	0,8	mnkr/år	-18,7	-19	Ingen effekt	Försumbart	-
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				428			
NETTONUVÄRDE				570	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Negativt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Vanlig åtgärd med relativt bra effektsamband. Viss osäkerhet om trafikomfördelning men svårt att bedöma om det är en under- eller överskattning. Kalkylen bedöms fånga de beräknade effekterna ganska bra.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter 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.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Stora beräknade nyttor bedöms inte uppvägas av de negativa intrångseffekterna. Känslighetsanalys pekar på att lönsamheten är robust även med högre kostnad.

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 bilresenärer. Män åker i genomsnitt något mer bil än kvinnor.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Minskad restid för regional trafik. Förbättrad trafikmiljö i Eksjö.
Län	Jönköping	Kalmar	Neutralt	Åtgärden ligger i Jönköpings län. Rv 40 fortsätter mot Västervik i Kalmar län.
Kommun	Eksjö	Nässjö	Neutralt	Åtgärden ligger i Eksjö kommun. Rv 40 fortsätter mot Nässjö.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Skogsbruk	Skogsmark tas i anspråk och kan bli svårare att bruka med en ny barriär.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Vägförkortning för bilresor.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	I första hand bilresenärer gynnas.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Bilresenärer gynnas mest av åtgärden.

Objektnummer: VSO033 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Virefjäll Matilda, IVsy1, 0771-921 921
Skede: Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-15

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Väg i ny sträckning medför intrång i landskapet och en ny barriär för djurlivet. Vägförkortning bidrar dock till minskat utsläpp av koldioxid.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden förbättrar pendlingsmöjligheterna i en region med relativt långa avstånd.

Social hållbarhet

Stadsmiljön i Eksjö förbättras när genomfartstrafiken (framförallt lastbilar) flyttas ut. Risken att dödas eller skadas svårt minskar.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

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	Positivt bidrag: Högre tillförlitlighet med genomgående standard 2+1 väg samt lokala anslutningar för övrig trafik. Mindre olycksrisk
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Hög trafiksäkerhet och genomgående standard med mötesfri väg hela sträckan.
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
	Kvalitet	Positivt bidrag: Vägförkortning och högre hastighet ger kortare transporttider och lägre fordonskostnader.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Minskad restid för genomfartstrafik.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inte nära storstäder.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet i öst-västlig riktning.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Oklar påverkan
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Oklar påverkan.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Marginell påverkan.
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: Minskad trafik i Eksjö kan ge något bättre förutsättningar för unga.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Marginell påverkan.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Marginell påverkan.

	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: Vägförkortning ger minskat trafikarbete.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Högre hastighet ökar bränsleförbrukning men jämnare hastighet och färre cirkulationsplatser minskar bränsleförbrukningen. Oklar totaleffekt.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggandet medför stor energiförbrukning. Ökad vägtyta att underhålla.
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: Minskad trafik genom Eksjö. Längs ny sträckning förutsätts åtgärd utföras vid behov.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bedöms inte förekomma. Längs ny sträckning förutsätts åtgärd utföras vid behov.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvaliteten	Negativt bidrag: Ökat buller i tidigare ostörda områden.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Marginell påverkan.
	Befolkning	
	Barns, 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.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Marginell påverkan.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Vägförkortning medför minskade utsläpp.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer, 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: 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.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Några förorenade områden har inte hittats i vägens sträckning
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga skyddsvärda områden har identifierats.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Ej relevant
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ej relevant
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga skyddsvärda områden har identifierats.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Påtaglig negativ påverkan med mycket skärningar och bankar
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Förbifarten kommer inte att ha viltstängsel på grund av låga trafikflöden.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Förbifarten kommer att innebära en barriär för djurlivet.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Ökat buller i områden som tidigare varit relativt tysta.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Mark tas i anspråk men inga utpekade områden berörs.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Mark tas i anspråk men inga utpekade områden berörs.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Inga utpekade miljöer berörs.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Inga utpekade värden berörs.
	Betydelse för utradering	Negativt bidrag: I området finns många fornminnen och risk finns att några förstörs.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Mötesseparering och minskad trafik i Eksjö förbättrar trafiksäkerheten.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

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)	-1,56	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)	-13,80	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-4,04	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-5,37	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

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

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	12392	60
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	249	1,88
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	14960	113

Bilaga: bilaga 2_klimatkalkyl_2021-01-11 rv 40 förbi eksjö.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
1a	Kostnadskalkyl
1b	Indexomräkning kostnad
1c	Indexomräkning kostnad hög
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl
SEA	
3a	SEK-importkälla
3b	EVA-fil
3c	SEK-importkälla, justering
4a	Arbets-PM EVA
4b	Trafikomfördelning
5	Justering EVA-kalkyl

Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	07211e88-d483-4c08-bc24-b827472622a1

System-ID, nummer för identifikation i databas: 18d5a4f3-f75d-4ffe-9eb6-9dba4c2385c3

Utskriftsdatum : 2021-06-15