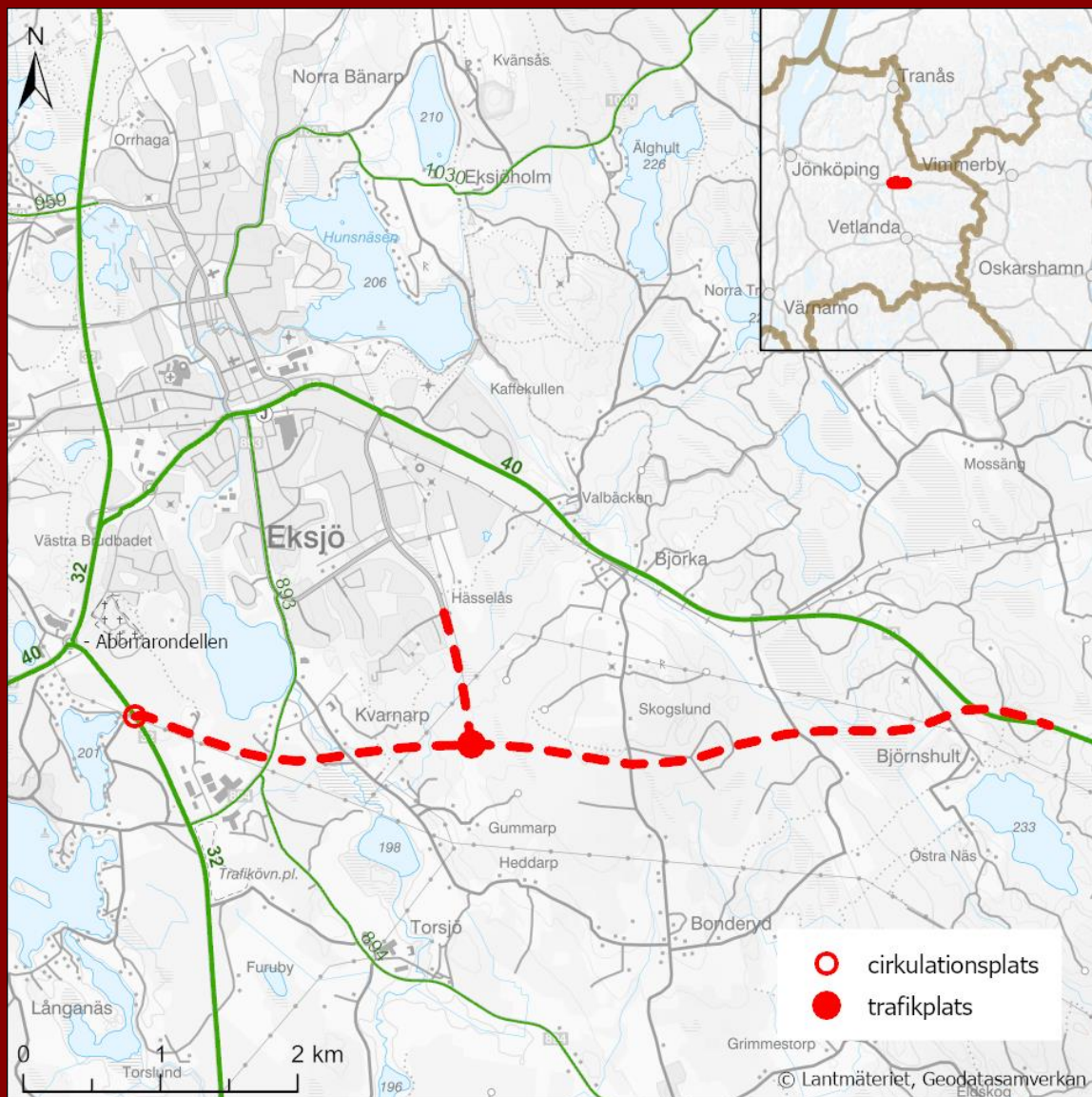


Samlad effektbedömning

Rv 40 förbi Eksjö, VSO033



Objektnummer: VSO033, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Thorell Sofi, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Thorell Sofi, IVsyrv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Jönköping län och berör Eksjö kommun.

Nuläge och brister

Rv 40 sträcker sig från Göteborg till Västervik och är en viktig väst-östlig länk som binder samman E4 med E22. Vägen är utpekad som riksintresse och ingår i det nationella stamvägnätet. Den nuvarande sträckningen går genom Eksjö med stora fördröjningar för genomfartstrafiken samt störningar i form av buller och föroreningar för de boende. Detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Beskrivning av åtgärden

Rv 40 dras i ny sträckning söder om Eksjö. Från väster följer ny rv 40 först rv 32 söderut (utan åtgärd) för att sedan, via en ny cirkulationsplats, gå i nysträckning drygt 6 km innan den ansluter till befintlig rv 40, öster om Eksjö, strax norr om Björnhultasjön. Anslutningen i öster byggs som en vanlig trevägskorsning i plan. Längs den nya sträckningen byggs även en enklare trafikplats som via en ny anslutning kopplas till Kvarnarpsvägen. Vägen förses med viltstängsel.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för trafikanterna på rv 40 samt förbättra trafiksäkerheten, tryggheten och miljön för de boende i Eksjö

Investeringskostnad

Kostnaden är 472 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	184 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,46
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden medför minskade restider och fordonskostnader samt ökad trafiksäkerhet för den genomgående trafiken. Bättre boendemiljö i Eksjö när trafik flyttas. Störst nytta för de med tillgång till bil. Mindre negativa nytta kan uppstå för skogs- och jordbruksnäringen när mark tas i anspråk.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden minskar restider och förbättrar trafiksäkerhet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Vägplaneskede Framtagande av alternativa lokaliseringar är genomfört och valet föll på grön korridor. Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutade 13 maj 2013 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljöbedömning ska genomföras och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. Aktuellt skede för denna SEB är Framtagning av planförslag samt MKB. Objektet är namngivet i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Vägförkortning för genomfartstrafiken medför minskade körkostnader.	-1,9 mnkr/år	44
Restid personbil	Vägförkortning och högre hastighet minskar restiden för genomfartstrafiken.	-45 kftim/år	358

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Vägförkortning och högre hastighet minskar transporttiden för genomfartstrafiken.	-0,18 mnkr/år	4,3
Reskostnad lastbil	Vägförkortning för genomfartstrafiken medför minskade körkostnader.	-2,9 mnkr/år	63
Restid lastbil	Vägförkortning och högre hastighet minskar restiden för genomfartstrafiken.	-9,0 kftim/år	73

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.	-0,05 LAS/år	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Döda	Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.	-7,8 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.	-0,36 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.	-0,01 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.		45

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Vägförkortning minskar utsläppen totalt och utflyttning av trafik till förbifarten minskar utsläppen särskilt i tätort där fler exponeras.	0 ton/år	0,49
Buller	Minskad trafik, framförallt lastbilar, genom Eksjö minskar bullernivån.	-129 Antal utsatta ≥55 dBA	58

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Kväveoxider	Vägförkortning minskar utsläppen totalt och utflyttning av trafik till förbifarten minskar utsläppen särskilt i tätort där fler exponeras.	-0,10 ton/år	0,85
Slitagepartiklar	Vägförkortning minskar utsläppen totalt och utflyttning av trafik till förbifarten minskar utsläppen särskilt i tätort där fler exponeras.	-0,10 ton/år	20

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Fornlämningar finns i området men normalt kan sådana dokumenteras om de behöver tas bort eller flyttas. Arkeologisk undersökning kan också finna tidigare okända lämningar som kan ses som en positiv effekt. Området är inte formellt skyddat.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Ny väg kommer att skapa en ny barriär för växt- och djurliv. Inga formellt skyddade områden berörs dock. Eksjö i sig och befintlig väg utgör redan en barriär.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se		

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-1,12
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,25
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	-0,05
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-2,55

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	4,62
---	------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	22901	41
Reinvestering per år	61	0,59
Drift och underhåll per år	1,1	0,02

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Vägförkortning minskar restid och körkostnad.	401 mnkr	1,00

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Vägförkortning minskar restid och körkostnad.	141 mnkr	0,35

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.	45 mnkr	0,11

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Vägförkortning minskar utsläppen totalt och utflyttning av trafik till förbifarten minskar buller och utsläppen särskilt i tätort där fler exponeras.	79 mnkr	0,20
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Ny väg kan skapa ny barriär men Eksjö och befintlig väg är redan en barriär. Fornlämningar kan beröras men osäkert om det i så fall medför någon negativ påverkan. Inga formellt skyddade områden berörs.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-80 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	586 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	404 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	-2,1 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	402 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	184 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,46
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Tydligt positiv lönsamhet i huvudanalys och alla känslighetsanalyser samt relativt små effekter som inte beräknats.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Hur jämförelsealternativet skall definieras när vi bygger en ny 80-väg är inte självklart. Det är inte heller självklart hur mycket bättre en nybyggd 80-väg kan antas vara än en genomsnittlig 80-väg. Viss osäkerhet finns även om trafikomfördelningen. Sammantaget är osäkerheten betydande.

Ej beräknade effekter:

Ny väg kan skapa ny barriär men Eksjö och befintlig väg är redan en barriär. Fornlämningar kan beröras men osäkert om det i så fall medför någon negativ påverkan. Inga formellt skyddade områden berörs

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

I känslighetsanalys "Sänkt hastighet befintlig väg" antas att alla sträckor med 90 km/h idag kommer sänkas till 80 km/h. Det kan tyckas inte orimligt när vi sätter 80 km/h på ny väg med hög standard och lite trafik. I känslighetsanalys "Utan justering ny väg" antas att trafiksäkerhetsstandarden på den nya vägen är samma som genomsnittet på befintliga 80-vägar. I huvudanalysen antas att nya vägar är säkrare.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden medför minskade restider och fordonskostnader samt ökad trafiksäkerhet för den genomgående trafiken. Bättre boendemiljö i Eksjö när trafik flyttas. Störst nyttor för de med tillgång till bil. Mindre negativa nyttor kan uppstå för skogs- och jordbruksnäringen när mark tas i anspråk.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Minskad restid för genomfartstrafiken. Ökad framkomlighet för gång och cykel i Eksjö när trafiken minskar där.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Minskad restid och sträcka för trafik förbi Eksjö minskar transportkostnaden.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen betydande påverkan.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Ingen betydande påverkan.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Minskat trafikarbete totalt och färre konflikter med oskyddade trafikanter när genomfartstrafiken flyttar till förbifarten minskar olycksrisken.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Minskat trafikarbete när genomfartstrafiken får vägförkortning. Jämnare hastighet minskar också koldioxidutsläppen.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Trafiken minskar inne i Eksjö där fler utsätts för avgaserna.

Buller och vibrationer

Minskad trafik, framför allt tung trafik, inne i Eksjö minskar vibrationer och antal bullerstörda.

Landskap

Ny väg tar mark i anspråk och skapar en ny barriär i landskapet.

Vatten

Ingen känd påverkan.

Material och kemiska produkter

Ingen känd påverkan.

Förorenade områden och masshantering

Ingen känd påverkan.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden minskar restider och förbättrar trafiksäkerhet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,35

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: VSO033, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Thorell Sofi, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12



Samlad effektbedömning

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,31
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,0115

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 40 förbi Eksjö
Objekt-id	VSO033
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Jönköping
Kommun	Eksjö
Trafikverksregion	Sydöstra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Rv 40 sträcker sig från Göteborg till Västervik och är en viktig väst-östlig länk som binder samman E4 med E22. Vägen är utpekad som riksintresse och ingår i det nationella stamvägnätet. Den nuvarande sträckningen går genom Eksjö med stora fördröjningar för genomfartstrafiken samt störningar i form av buller och föroreningar för de boende. Detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	8,6 km (från Aborrarondellen)
Vägstandard	Vanlig väg, 7 - 12 m, 40 - 90 km/h
Vägtrafik	4 500 - 11 000 f/d, varav 7 - 10 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Rv 40 dras i ny sträckning söder om Eksjö. Från väster följer ny rv 40 först rv 32 söderut (utan åtgärd) för att sedan, via en ny cirkulationsplats, gå i nysträckning drygt 6 km innan den ansluter till befintlig rv 40, öster om Eksjö, strax norr om Björnhultasjön. Anslutningen i öster byggs som en vanlig trevägskorsning i plan. Längs den nya sträckningen byggs även en enklare trafikplats som via en ny anslutning kopplas till Kvarnarpsvägen. Vägen förses med viltstängsel.

Kvarnarpsvägens förlängning byggs som en vanlig väg med hastighetsbegränsning 60 km/h närmast bebyggelsen i norr och 80 km/h i söder.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	7,2 km (från Aborrarondellen)
Vägstandard	Vanlig väg, 8 m, 80 km/h
Vägtrafik	2 500 - 7 000 f/d, varav 12 - 15 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för trafikanterna på rv 40 samt förbättra trafiksäkerheten, tryggheten och miljön för de boende i Eksjö

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-22	2024-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	473	47	472	47

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	404

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Liten minskning som kan bero på att trafikarbetet, och därmed slitaget, minskar.	2,1

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Vägplaneskede Framtagande av alternativa lokaliseringar är genomfört och valet föll på grön korridor. Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutade 13 maj 2013 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljöbedömning ska genomföras och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. Aktuellt skede för denna SEB är Framtagning av planförslag samt MKB. Objektet är namngivet i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos godstrafik	nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-10

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,8
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6

Kommentar: För personbilstrafiken har trafikutvecklingen fram till 2045 bedömts följa historisk trend. Det är högre än genomsnittliga länsvisa uppräkningsstal men lägre än basprognosens länkflöden på den aktuella vägen. För lastbilstrafiken har trafikutvecklingen fram till 2045 bedömts följa basprognosens länkflöden på den aktuella vägen. Det är högre än genomsnittliga länsvisa uppräkningsstal men lägre än historisk trend. Mellan 2045 och 2065 antas trafikutvecklingen följa de genomsnittliga länsvisa uppräkningsstalen i brist på annan kunskap.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
404 mnkr	-2,1 mnkr	586 mnkr	184 mnkr	0,46

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	525	-2,1	562	39	0,07
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	404	-4,0	680	280	0,70
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	404	-0,36	506	103	0,25
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	404	-2,1	538	137	0,34
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	404	-2,1	597	195	0,49
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	404	-2,1	575	173	0,43
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	404	-2,1	588	186	0,46
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	404	-2,1	597	195	0,49
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	404	-2,1	575	174	0,43

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: I känslighetsanalys "Sänkt hastighet befintlig väg" antas att alla sträckor med 90 km/h idag kommer sänkas till 80 km/h. Det kan tyckas inte orimligt när vi sätter 80 km/h på ny väg med hög standard och lite trafik. I känslighetsanalys "Utan justering ny väg" antas att trafiksäkerhetsstandarden

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

på den nya vägen är samma som genomsnittet på befintliga 80-vägar. I huvudanalysen antas att nya vägar är säkrare.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
Utan justering ny väg	401	126	0,31
Sänkt hastighet befintlig väg	401	241	0,60

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2a	Kostnadskalkyl
2b	Prisnivåomräkning investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4a	SEK-importkälla (huvudanalys)
4b	EVA-fil (huvudanalys)
4c	Resultat känslighetsanalys sänkt hastighet befintlig 90-väg
4d	EVA-fil känslighetsanalys sänkt hastighet befintlig 90-väg
4e	Resultat känslighetsanalys utan justering ny väg
4f	EVA-fil känslighetsanalys utan justering ny väg
5	Trafikomfördelning
6	Bullerberäkning

Referens Senast godkända SEB: Systemid = 18d5a4f3-f75d-4ffe-9eb6-9dba4c2385c3

SEB Id för denna SEB: c0f1713b-b1fc-40b2-8b4e-8832a9a5f023

Objektnummer: VSO033, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Thorell Sofi, IVsyrv1, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-19
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Thorell Sofi, IVsyrv1
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning