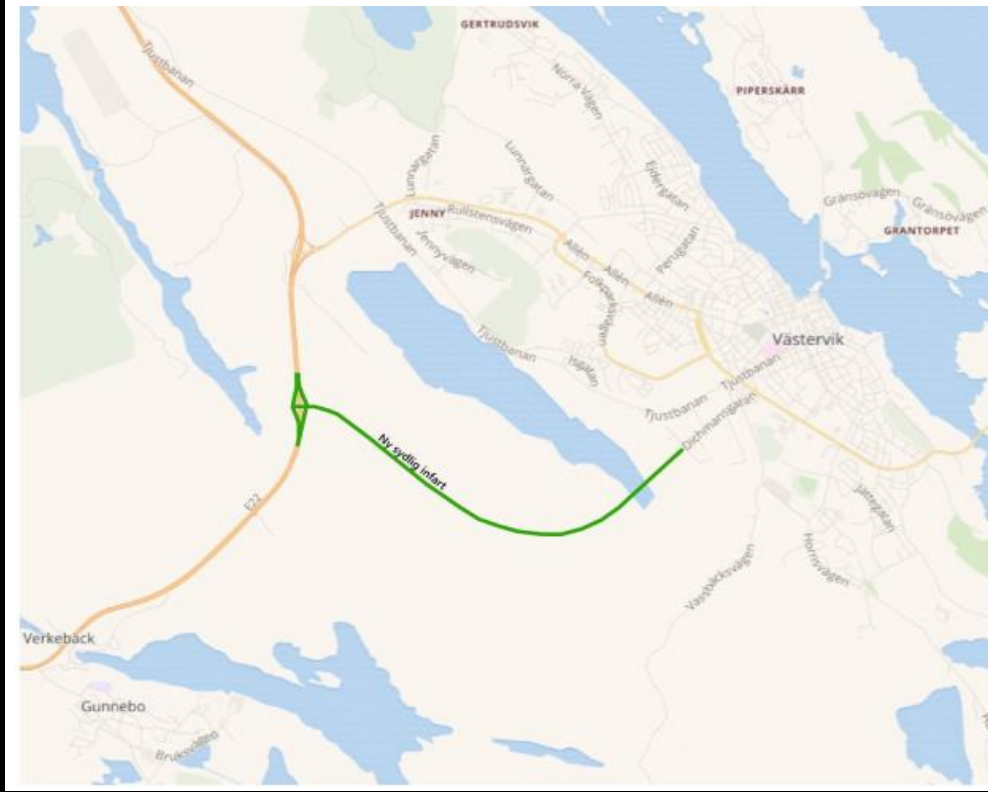


## Ny sydlig infart till Västervik, ssy2202

Oversiktlig karta som visar Västerviks gatunät och den nya infartens koppling från E22 till Dichmansgatan.



### Nuläge och brister:

Västerviks stad har idag enbart en infart från E22, vilket gör tillgängligheten till och från staden sårbar. Med enbart en infart in till staden är sårbarheten stor ifall något inträffar som blockerar infarten, exempelvis en större brand. Den nuvarande infarten ansluter in till staden västerifrån.

Gångvägens längd: Saknas gång- och cykelväg idag på sträckan

Gångvägens standard: Saknas gång- och cykelväg idag på sträckan

Gångtrafik Saknas gång- och cykelväg idag på sträckan

Väglängd: En sydlig infart saknas idag.

Vägstandard: En sydlig infart saknas idag.

Vägtrafik: En sydlig infart saknas idag.

#### **Åtgärdens syfte:**

Syftet med åtgärden är att skapa en trafiksäker infart med god tillgänglighet in till staden. Ytterligare en infart från E22 är viktig ur ett beredskapssynpunkt för att minska sårbarheten vid till exempel brand, stor trafikolycka eller vägarbete. En sydlig infart skulle minska restiden för trafik söderifrån som ska till och från Västervik. Åtgärden förbättrar och underlättar framkomligheten för både kollektivtrafik, oskyddade trafikanter och bilister att transportera sig inom samt till och från Västervik. En del av syftet med åtgärden är att möjliggöra exploatering av nya områden.

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 385,4 mnkr i prisnivå 2015-06.

Åtgärden innebär att en sydlig infart från E22:an in mot Västervik byggs med en separerad belyst GC-väg. Infarten utformas med busshållplatslägen samt pendlarparkering. Infarten kommer beröra både statlig och kommunal väg. Trafikplatsen utformas som Ruter-Droppe och ansluter in mot Västervik med en mittseparerad väg med växlande omkörningssträckor, en i vardera riktning. Hastigheten föreslås vara 100 km/tim. Närmare sjön Kvännaren och över bron sänks hastigheten till 80 km/tim och vägen övergår till ett körfält i vardera riktning med GC-vägen avskild med räcke på den södra sidan. Efter bron in mot Dichmansgatan sänks hastigheten till 50 km/tim. Kvännaren föreslås passeras med en bro i rak linje som ansluter till Dichmansgatan.

Cykelvägens längd: 4 km

Cykelvägens standard: Separerad GC-väg, 3 m bred

Cykeltrafik Mätning saknas

Väglängd: 4 km

Vägstandard: Vägtyp MLV (2+1), vägbredd 14 m, skyltad hastighet 100 km/tim på största delen

Vägtrafik: Uppskattat till 7700 ÅDT på den nya infarten, 12% tung trafik

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Beräknade effekter		Ej beräknade effekter	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Resenärer	1049	Positivt	Minskad restid för kollektivtrafik samt minskad sårbarhet med mer än en bilinfart in till staden.
Godstransporter	120	Positivt	Minskad sårbarhet med mer än en bilinfart in till staden.
Persontransp.ftg	-	Försumbart	Minskad restid och smidigare byten för kollektivtrafikresande ökar troligen resandet med kollektivtrafik och därmed biljettintäkterna. Effekten bedöms som försumbar i sammanhanget.
Trafiksäkerhet	638	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Klimat	3	Försumbart	En trolig överflyttning från bil till kollektivtrafik minskar koldioxidutsläppen. Åtgärden innebär även förbättrade effekter för cyklister vilket också troligen minskar koldioxidutsläppen.
Hälsa	17	Försumbart	Minskad sårbarhet med två infarter in till staden, vilket gör att hjälpinsatser kan komma till och från staden även om den ena väginfarten är blockerad. Detta är en positiv effekt men som har en låg sannolikhet att inträffa, därav är den samlade bedömningen försumbar.
Landskap	-	Negativt	Åtgärden innebär intrång i landskapet och leder till en ökad barriäreffekt med ökade störningar i form av ljus och ljud. Att införa motortrafik i tidigare orört område är negativt ur en mortalitetssynpunkt.
Drift och underhåll	-4	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Övrigt	-	Försumbart	Ingen övrig extern effekt identifierad
Samhällsekonomisk investeringskostnad	538		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	1 287	Försumbart	

2. Samhällsekonomisk analys

	Nettonu- värdeskvot	Netto-nuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	2,37	1 287	Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. De största nyttorna är restidsvinst och trafiksäkerhet, de största negativa effekterna är intrång i landskap och en ny barriär för djurlivet. Den största värderade kostnaden/negativa effekten är investeringskostnaden.
KA högre invkostnad	1,60	1 125	De viktigaste nyttornas storlek beror till stor del på mängden trafik samt hur stor trafikomfördelningen blir. Trafikmängderna baseras på ett större antal mätningar (cirka 100 st) som kommunen genomfört under flera år. Denna indata är förhållandevis god. Det har även gjorts fördjupade analyser för att få samstämmighet mellan trafiksiffror på den statliga vägen (E22) och det kommunala vägnätet. Vad gäller trafikomfördelningen så har storleksordningen av den skattats med hjälp av den trafiksimuleringsmodell som finns för Västervik (makromodell i VISUM). Modellen ger ett bra stöd för bedömningen av storleksnivå på omfördelningen men det ska beaktas att det är en bedömning. Totalt sett bedöms trafik och trafikomfördelning ha en god kvalitet med tanke på att det är i ett tidigt skede.
KA CO2 3,50 kr/kg	2,39	1 294	
KA Trafiktillväxt 0%	1,69	920	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>
KA Trafiktillväxt +50%	2,77	1 498	Den samhällsekonomiska kalkylen visar på samhällsekonomisk lönsamhet. De största värderbara positiva nyttorna är restidsvinst och trafiksäkerhet, den största monetärt värderbara negativa nyttan/kostnaden är investeringskostnaden. Åtgärden leder även till ej värderbara effekter i form av positiva effekter för kollektivtrafikresor och minskad sårbarhet med två infarter till staden: Åtgärden leder även till en negativ nytta av icke värderbart slag, vilket är i form av stort intrång i landskapet samt barriäreffekt i skogen vilket är negativt. Den samlade bedömningen är att åtgärden är samhällsekonomisk lönsam.
KA Trafiktillväxt -12% Klimatscenario	1,37	748	
Ej angett	-	-	
Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelnings- aspekt	Kön	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik så som t ex inkomst- grupp
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Lokalt	Kalmar	Västervik	Neutralt	Bil	Vuxna: 18- 65 år	Neutralt
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Åtgärden bedöms ha störst nytta lokalt. Detta då åtgärdens största nytta bedöms vara en minskad restid, ökad trafiksäkerhet och minskad sårbarhet för tillgänglighet till och från tätorten.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

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

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Positiva effekter för trafikanter och minskad sårbarhet med två infarter till staden. Negativa effekter pga intrång och påverkan i landskapet.

**Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning**

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på samhällsekonomisk lönsamhet. De största värderbara positiva nyttorna är restidsvinst och trafiksäkerhet, den största monetärt värderbara negativa nyttan/kostnaden är investeringskostnaden. Åtgärden leder även till ej värderbara effekter i form av positiva effekter för kollektivtrafikresor och minskad sårbarhet med två infarter till staden: Åtgärden leder även till en negativ nytta av icke värderbart slag, vilket är i form av stort intrång i landskapet samt barriäreffekt i skogen vilket är negativt. Den samlade bedömningen är att åtgärden är samhällsekonomisk lönsam.

Åtgärden bedöms ge ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet. Detta då åtgärden innebär en ny linjedragning av väg och gång- och cykelväg i tidigare orört landskap, vilket är ett stort intrång i landskapet.

Åtgärden bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten. Åtgärden visar på samhällsekonomisk lönsamhet och främjar hållbara resor.

Åtgärden bedöms ge ett svagt positivt bidrag till social hållbarhet. Detta då åtgärden ökar trafiksäkerheten för alla trafikgrupper. Åtgärden innebär en ny gång- och cykelväg som ökar möjligheten att röra sig på ett ekonomiskt effektivt sätt i transportsystemet. Åtgärden innebär stort intrång i landskapet och specifikt i rekreationsområdet.

Jämställdhet bedöms inte påverkas av åtgärden då en ny infart inte förväntas ändra rådande strukturer. Om åtgärden påverkar personer med funktionsnedsättning positivt är inte känt i detta skede, dock görs bedömningarna att åtgärden inte kommer leda till någon negativ effekt för funktionsnedsatta.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

<b>Åtgärdsnamn</b>	Ny sydlig infart till Västervik
<b>Objekt-id</b>	ssy2202
<b>Ärendenummer</b>	TRV2018/29831
<b>Län</b>	Kalmar
<b>Kommun</b>	Västervik kommun
<b>Trafikverksregion</b>	Region Syd
<b>Trafikslag</b>	Flera trafikslag; väg och GC-väg
<b>Skede</b>	Utredning genomförd av annan, tex SLL (se Planeringsläge)
<b>Typ av planläggning</b>	Varierande (se Planeringsläge)

### Om samlad effektbedömning

Samlad effektbedömning (SEB) är ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. I SEB (metod och mall) beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv.

- Samhällsekonomisk analys: effekter som värderas monetärt och effekter som bedöms
- Transportpolitisk målanalys: hur påverkas de transportpolitiska målen
- Fördelningsanalys: hur fördelar sig nyttorna på olika grupper

## Nuläge och brister

Västerviks stad har idag enbart en infart från E22, vilket gör tillgängligheten till och från staden sårbar. Med enbart en infart in till staden är sårbarheten stor ifall något inträffar som blockerar infarten, exempelvis en större brand. Den nuvarande infarten ansluter in till staden västerifrån.

**Väglängd:** En sydlig infart saknas idag.

**Vägstandard:** En sydlig infart saknas idag.

**Vägtrafik:** En sydlig infart saknas idag.

## Syfte

Syftet med åtgärden är att skapa en trafiksäker infart med god tillgänglighet in till staden. Ytterligare en infart från E22 är viktig ur ett beredskapssynpunkt för att minska sårbarheten vid till exempel brand, stor trafikolycka eller vägarbete. En sydlig infart skulle minska restiden för trafik söderifrån som ska till och från Västervik. Åtgärden förbättrar och underlättar framkomligheten för både kollektivtrafik, oskyddade trafikanter och bilister att transportera sig inom samt till och från Västervik. En del av syftet med åtgärden är att möjliggöra exploatering av nya områden.

## Förslag till åtgärd

Åtgärden innebär att en sydlig infart från E22:an in mot Västervik byggs med en separerad belyst GC-väg. Infarten utformas med busshållplatslägen samt pendlarparkering. Infarten kommer beröra både statlig och kommunal väg. Trafikplatsen utformas som Ruter-Droppe och ansluter in mot Västervik med en mittseparerad väg med växlande omkörningssträckor, en i vardera riktning. Hastigheten föreslås vara 100 km/tim. Närmare sjön Kvännaren och över bron sänks hastigheten till 80 km/tim och vägen övergår till ett körfält i vardera riktning med GC-vägen avskild med räcke på den södra sidan. Efter bron in mot Dichmansgatan sänks hastigheten till 50 km/tim. Kvännaren föreslås passeras med en bro i rak linje som ansluter till Dichmansgatan.

<b>Cykelvägens längd:</b>	4 km
<b>Cykelvägens standard:</b>	Separerad GC-väg, 3 m bred
<b>Cykeltrafik:</b>	Mätning saknas
<b>Väglängd:</b>	4 km
<b>Vägstandard:</b>	Vägtyp MLV (2+1), vägbredd 14 m, skyltad hastighet 100 km/tim på största delen av sträckan men lägre hastighet på vissa stäckor.
<b>Vägtrafik:</b>	Uppskattat till 7700 ÅDT på den nya infarten, 12% tung trafik

## Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2015-06
Senaste rev datum (ÅÅMMDD)	Prisnivå (ÅÅÅÅ-MM)	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2019-01-25	2016-12	GKI	387,1	116,1	385,4

Se även Bilaga 2

## Planeringsläge

Hela projektet initieras av och drivs av Västervik kommun för att beslut ska kunna tas om finansiering och tidplan, och följer därmed inte Trafikverkets ordinarie vägprocess helt och hållet. Underlaget för denna SEB *motsvarar* ungefär skedet mellan samrådsunderlag och samrådshandling. Nästa steg i planeringen är framtagning av planförslag. En MKB har tagits fram i tidigare skede (2012-05-23) då det bestämdes att alternativ 1 väljs för fortsatt planering.

## Övrigt

Objektet bör bli namngivet i nästa nationell plan för att få till finansiering ihop med Trafikverket. Avtal mellan kommun och Trafikverket krävs.

## 2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2018-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Basår trafik 2018, kompenseras genom trafiktillväxttal 2018-2040/2060
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2018-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	Basår trafik 2018, kompenseras genom trafiktillväxttal 2018-2040/2060
ASEK-version	ASEK 6.1
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
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	EVA 3.4
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2019-06-26 09:26:16
Trafiktillväxttal Personbil period 2014-2040	1,16
Trafiktillväxttal Personbil period 2014-2060	1,20
Trafiktillväxttal Lastbil period 2014-2040	1,27
Trafiktillväxttal Lastbil period 2014-2060	1,46

### Kommentar

Kommentar till EVA: Den stora effekten av åtgärden är kopplad till trafikomfördelning på det kommunala vägnätet. Varken vägnät eller trafikuppgifter för detta fanns kodat i EVA utan har inhämtats från andra källor och lagts till. Vägnätet har kodats främst utifrån NVDB-data samt olika bildkällor. För trafiksiffror har kommunala trafikräkningar använts som källa. Dessa har genomförts på många platser och under flera år. Genom det modellarbete med att ta fram en VISUM-modell som skett har en enhetlighet erhållits för trafiksiffrorna på 2018-års nivå. Modellens trafiksiffror har stämts av en extra gång mot trafikmätningar, framför allt i snittet mellan statliga och kommunala vägar för att få samstämmighet där. Kvaliteten på de kommunala trafikmätningarna bedöms som god, men det ska beaktas att det alltid finns flekällor och bortfall i separata mätningar. Med tanke på att underlaget är omfattande så ger det en stabilitet i materialet.

Den trafik/trafikprognos som varit utgångspunkt för det kommunala vägnätet motsvarar trafik år 2018. För att kompensera för detta har trafikuppräkningsstal räknats om för att motsvara uppskrivning från 2018 till prognosår 2040 respektive 2060. Se även bilaga 4b Arbets-PM EVA

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonu- värde* (mnkr)	NNK-idu**
Huvudanalys	538	1 287	2,37
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	699	1 125	1,60
Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	538	1 294	2,39
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	538	920	1,69
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	538	1 498	2,77
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	538	748	1,37

\* 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-idu är lika med nettonu värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nu värdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

### Kommentar



**Samhällsekonomisk analys**
**Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys**

Berörd/ påverkad av effekt		Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde			Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen			
			Ex på årlig effekt för prognosår 1 2040		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde över- siktigt (mnkr)	Bedömning	Samman- vägd bedömning	Kortfattad beskrivning
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - personbil	-157	kftim/år	1 024,3	1049	-	Positivt	Minskad restid för kollektivtrafik samt minskad sårbarhet med mer än en bilinfart in till staden.
		Reskostnad - personbil	-1,8	mnkr/år	25,1		-		
		Förseningar och trafikstörningar	-	-	Ej beräknat		Positivt: Minskad sårbarhet vid en katastrof med mer än en infart in till staden. Det samma vid trafikolyckor och vägarbeten.		
		Restid - kollektivtrafik	-	-	Ej beräknat		Positivt: Restiden med kollektivtrafik väster- och söderifrån kan kortas med 8-10 minuter pga angöring för Östersjöexpressen (expresstrafik utmed E22).		
	GODSTRANSPORTER	Restid - lastbil	-11,3	kftim/år	123,2	120	-	Positivt	Minskad sårbarhet med mer än en bilinfart in till staden.
		Reskostnad - lastbil	1,1	mnkr/år	-8,2		-		
		Godskostnad	-0,2	mnkr/år	5,4		-		
		Förseningar och trafikstörningar	-	-	Ej beräknat		Positivt: Minskad sårbarhet vid en katastrof med ytterligare en infart in till staden. Det samma vid trafikolyckor och vägarbeten. Idag finns det bara en infart in till staden.		
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Biljettintäkter	-	-	-	-	Försumbart:	Försumbart	Minskad restid och smidigare byten för kollektivtrafikresande ökar troligen resandet med kollektivtrafik och därmed biljettintäkterna. Effekten bedöms som försumbar i sammanhanget.

## Samlad Effektbedömning

EXTERNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)					638	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen		
	Trafiksäkerhet - totalt	-	-	638,2						
	Döda	-0,01	D/år	-						
	Mycket allvarligt skadade	-0,09	MAS/år	-						
	Allvarligt skadade exkl MAS	-0,42	AS/år	-						
	Ej allvarligt skadade	-2,47	ES/år	-						
	KLIMAT					3	Försumbart	En trolig överflyttning från bil till kollektivtrafik minskar koldioxidutsläppen. Åtgärden innebär även förbättrade effekter för cyklister vilket också troligen minskar koldioxidutsläppen.		
	CO2-ekvivalenter	-0,08	kton/år	3,4						
HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)					17	Försumbart	Minskad sårbarhet med två infarter in till staden, vilket gör att hjälpinsatser kan komma till och från staden även om den ena väginfarten är blockerad. Detta är en positiv effekt men som har en låg sannolikhet att inträffa, därav är den samlade bedömningen försumbar.			
Luft - NOX	-1,151	ton/år	7,4							
Luft - HC	-2,227	ton/år	6,9							
Luft - SO2	0,000	ton/år	0,0							
Luft - Partiklar	-0,012	ton/år	3,1							
Tillgänglighet för hjälpinsats	-	-	Ej beräknat							

Samlad Effektbedömning

		LANDSKAP									
	LANDSKAP	Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	Ej beräknat			Negativt: Ny vägdragnig i oberört område innebär ett intrång i landskapet.	Negativt	Åtgärden innebär intrång i landskapet och leder till en ökad barriäreffekt med ökade störningar i form av ljus och ljud. Att införa motortrafik i tidigare orört område är negativt ur en mortalitetssynpunkt.	
		Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: barriär	-	-	Ej beräknat			Negativt: Åtgärden innebär en ny barriär i landskapet			
		Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: livsmiljöer	-	-	Ej beräknat	-		Negativt: Åtgärden innebär en extra störning i landskapet med en ny barriär och störningar med ljud och ljus från vägen.			
		Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: mortalitet	-	-	Ej beräknat			Negativt: Åtgärden innebär en ny barriär i landskapet med motortrafik vilket är negativt ur en mortalitetssynpunkt.			
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	-	-	Ej beräknat	-		Försumbart	Ingen övrig extern effekt identifierad		
	BUDGETEFFEKTER	Moms på biljettintäckt	-	-	Ej beräknat			Positivt: Ökat resande med kollektivtrafik innebär ökade momsintäkter från biljettintäkterna.	Försumbart	Åtgärden innebär ökade momsintäkter på kollektivtrafikbiljetter och minskad drivmedelsskatt i följd av minskat transportarbete. Den samlade bedömningen är att budgeteffekterna är försumbara med både positiva och negativa nyttor.	
		Drivmedelskatt	-	-	Ej beräknat	-		Negativt: Minskat transportarbete innebär minskad drivmedelsåtgång och därmed minskad drivmedelsskatt.			
	INBESPARADE JA-KOSTNADER	Inbesparade JA-kostnader	-	-	Ej beräknat	-		Ingen effekt	Försumbart	Ej relevant	
	DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	0,2	mnkr/år	-4,3	-4			Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	
		Effekten prognosår 1 avser annuitetsberäkning samhällsekonomisk investeringskostnad	-25,2	mnkr/ år	-537,7	538					
<b>NETTONUVÄRDE</b>						1 287			<b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>	Försumbart	

### Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. De största nyttorna är restidsvinst och trafiksäkerhet, de största negativa effekterna är intrång i landskap och en ny barriär för djurlivet. Den största värderade kostnaden/negativa effekten är investeringskostnaden.

De viktigaste nyttornas storlek beror till stor del på mängden trafik samt hur stor trafikomfördelningen blir. Trafikmängderna baseras på ett större antal mätningar (cirka 100 st) som kommunen genomfört under flera år. Denna indata är förhållandevis god. Det har även gjorts fördjupade analyser för att få samstämmighet mellan trafiksiffror på den statliga vägen (E22) och det kommunala vägnätet. Vad gäller trafikomfördelningen så har storleksordningen av den skattats med hjälp av den trafiksimuleringsmodell som finns för Västervik (makromodell i VISUM). Modellen ger ett bra stöd för bedömningen av storleksnivå på omfördelningen men det ska beaktas att det är en bedömning. Totalt sett bedöms trafik och trafikomfördelning ha en god kvalitet med tanke på att det är i ett tidigt skede.

### Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter

Den största ej värderbara nyttan av åtgärden är ökad tillgänglighet in till staden för hjälpinsatser om den befintliga vägen är blockerad. Åtgärden innebär även positiv nytta i form av minskad restid för kollektivresande, vilket troligen leder till en ökad andel kollektivtrafikresande och därmed nytta för miljön och persontransportbolagen. Detta ska ställas mot den negativa nyttan i form av stort intrång i landskapet och en ny barriär för djurlivet, vilka definieras som negativa nyttor. Den samlade bedömningen av ej värderbara effekter är försumbar, då det är svårt att säga om nyttan eller onyttan väger högst.

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

### Motivering:

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på samhällsekonomisk lönsamhet. De största värderbara positiva nyttorna är restidsvinst och trafiksäkerhet, den största monetärt värderbara negativa nyttan/kostnaden är investeringskostnaden. Åtgärden leder även till ej värderbara effekter i form av positiva effekter för kollektivtrafikresor och minskad sårbarhet med två infarter till staden: Åtgärden leder även till en negativ nytta av icke värderbart slag, vilket är i form av stort intrång i landskapet samt barriäreffekt i skogen vilket är negativt. Den samlade bedömningen är att åtgärden är samhällsekonomisk lönsam.

### 3. Fördelningsanalys

#### Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering
<b>Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik</b>	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar bilister, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter positivt. Nyttorna mellan män och kvinnor bedöms som lika stora av åtgärden.
<b>Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt</b>	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Åtgärden innebär ökad tillgänglighet till staden samt minskad sårbarhet då det med åtgärden finns två infarter till tätorten. Framkomligheten och trafiksäkerheten för skyddade och oskyddade trafikanter ökar med åtgärden, vilket bedöms gynna på lokal nivå mest. Åtgärden förbättrar den regionala tillväxten genom förenklad koppling till hamnen och industrierna samt möjliggör en utbyggnad av tätorten söderut.
<b>Län</b>	Kalmar	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms enbart ge märkbar nytta för Kalmar län.
<b>Kommun</b>	Västervik	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms enbart ge märkbar nytta för Västervik kommun, men gynnar även arbetspendlare till och från kranskommunerna.
<b>Näringsgren</b>	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ingen näringsgren bedöms gynnas mer eller mindre av åtgärden.
<b>Trafikslag</b>	Bil	Buss	Neutralt	Åtgärden bedöms gynna skyddade trafikanter mest då vägen in till staden idag är sårbar med enbart en infart. Åtgärden gynnar även oskyddade trafikanter då en ny belyst och separerad GC-väg byggs på den söderliga sidan av staden ut mot E22:an.
<b>Åldersgrupp</b>	Vuxna: 18-65 år	Neutralt	Neutralt	De stora nyttorna ligger på bil och kollektivtrafik. Den grupp som bedöms gynnas mest är vuxna genom stor andel arbetspendling och att de är de som är fordonsförare.
<b>Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt så som t ex Inkomstgrupp</b>	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ingen åtgärdsspecifik fördelningsaspekt har identifierats.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

**Kommentar:**

Åtgärden bedöms ha störst nytta lokalt. Detta då åtgärdens största nytta bedöms vara en minskad restid, ökad trafiksäkerhet och minskad sårbarhet för tillgänglighet till och från tätorten.

#### Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

<b>Har FKB gjorts?</b>	Nej
------------------------	-----

**Kommentar:**

Ingen företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts.

## 4. Transportpolitisk målanalys

### Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

#### Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bedöms ge ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet. Detta då åtgärden innebär en ny linjedragning av väg och gång- och cykelväg i tidigare orört landskap, vilket är ett stort intrång i landskapet.

#### Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten. Åtgärden visar på samhällsekonomisk lönsamhet och främjar hållbara resor.

#### Social hållbarhet

Åtgärden bedöms ge ett svagt positivt bidrag till social hållbarhet. Detta då åtgärden ökar trafiksäkerheten för alla trafikgrupper. Åtgärden innebär en ny gång- och cykelväg som ökar möjligheten att röra sig på ett ekonomiskt effektivt sätt i transportsystemet. Åtgärden innebär stort intrång i landskapet och specifikt i rekreationsområdet. Jämställdhet bedöms inte påverkas av åtgärden då en ny infart inte förväntas ändra rådande strukturer. Om åtgärden påverkar personer med funktionsnedsättning positivt är inte känt i detta skede, dock görs bedömningarna att åtgärden inte kommer leda till någon negativ effekt för funktionsnedsatta.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

### Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Funktionsmålet</b>		
<b>Medborgarnas resor.</b> <i>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</i>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Med åtgärden blir det två infarter till Västervik vilket minskar sårbarheten för fordon att ta sig till och från staden från E22:an. Med två infarter till staden avlastas även befintlig infart vilket minskar risk för köbildning.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar till en högre vägstandard och en separerad ny gång- och cykelväg som är belyst vilket ökar den upplevda tryggheten.
<b>Näringslivets transporter.</b> <i>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</i>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Med åtgärden blir det två infarter till Västervik vilket minskar sårbarheten för fordon att ta sig till och från staden från E22:an. Med två infarter till staden avlastas även befintlig infart vilket minskar risk för köbildning. Åtgärden innebär bättre anslutning mot hamnen.
	Kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka kvalitén för näringslivets transporter.

<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder.</b> <i>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</i>	Pendling	Positivt bidrag: En ny infart ökar framkomligheten in till Västervik vilket ökar förutsättningar för pendlingstrafiken för resande med bil. Trafikplatsen föreslås utrustas med både hållplatsläge för expressbuss, lokaltrafik samt parkeringsmöjligheter för både bil och cykel kan möjligheterna till regional pendling med kollektivtrafik öka.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till en ökad tillgänglighet till storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till en ökad tillgänglighet till interregionala resmål.
<b>Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</b>	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till jämlikheten.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka påverkansmöjligheten.
<b>Funktionshindrede.</b> <i>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</i>	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede	Inget bidrag: Om åtgärden påverkar personer med funktionsnedsättning positivt är inte känt i detta skede, dock görs bedömningarna att åtgärden inte kommer leda till någon negativ effekt för funktionsnedsatta. Beroende på hur hållplatserna utformas kan användbarheten komma att förbättras.
<b>Barn &amp; unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</b>	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte direkt bidra till detta, dock möjliggör åtgärden för en ökad exploatering vilket påsikt kan leda till en positiv påverkan för den nya bebyggelsen.
<b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel.</b> <i>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</i>	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte öka andelen gång- och cykelresor.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Möjligheterna för kollektivt åkande ökar genom att trafikplatsen utformas med hållplatslägen som har god tillgänglighet för de bussar som trafikerar E22 i nord-sydlig riktning. Pendelparkering för både bilar och cyklar bidrar till ett smidigt sätt att byta mellan olika trafikslag. Restiden med kollektivtrafik väster- och söderifrån kan kortas med 8-10 minuter pga angöring för Östersjöexpressen (expresstrafik utmed E22).
<b>Hänsynsmål</b>		
<b>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.</b>  <i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i>	Påverkan på mängden fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Positivt bidrag: Med åtgärden så minskas resvägen för fordon som kommer söder ifrån in i Västervik vilket minskar mängden fordonkilometer.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka energianvändningen per fordonkilometer.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: En ny infart till staden har en negativ påverkan på livscykelkostnaderna. Åtgärden innebär både en ny väg och gång- och cykelväg att underhålla och drifta.

<p><b>Hälsa.</b>                  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>	<p><b>Människors hälsa</b></p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Längst den nya vägen finns inga bostäder eller fritidshus i direkt anslutning. De närmsta husen ligger vid Mörkekärr, Kvistrum, Alviken och Vassbäck över 500 meter från den vägen, vilket gör att bullernivån beräknas ligga under gällande riktvärden. Åtgärden innebär dock avlastning på den norra infarten.
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Längst den nya vägen finns inga bostäder eller fritidshus i närheten.
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvaliteten	Negativt bidrag: Längst den nya vägen finns inga bostäder eller fritidshus i närheten. Dock så går vägen i ett tidigare orört område och ljudnivån kommer öka då tidigare tysta miljöer blir bullerbelastade.
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel genom byggandet av en ny gång- och cykelväg och förbättrad kollektivtrafik. Detta bedöms öka den fysiska aktiviteten i transportsystemet till viss del.
	<p><b>Befolkning</b></p>	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Åtgärden bidrar positivt till barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att självständigt röra sig i transportsystemet genom att en ny gång- och cykelväg byggs och kollektivtrafiken förbättras. Dock så innebär den nya infarten en ny fysisk barriär i landskapet vilket är en negativ effekt för självständig mobilitet. Den samlade bedömningen är dock att åtgärden har en positiv påverkan för gruppernas möjlighet till självständig mobilitet.
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel genom byggandet av en ny gång- och cykelväg och förbättrad kollektivtrafik.
	<p><b>Luft</b></p>	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Enligt den samhällsekonomiska kalkylen minskar transportsystemets totala emissioner av kväveoxid och partiklar med åtgärden.
		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: Åtgärden byggs inte i tätort.
		Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag
	<p><b>Vatten</b></p>	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inget som framkommit i detta skede.
	<p><b>Mark</b></p>	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inget som framkommit i detta skede.
		Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Åtgärden gör intrång på naturvärden i form av hållmarkskog med gamla/stora träd med bland annat tallticka mellan E22:an och Kvännaren. En ny väg gör intrång i dessa områden som har värdeklassning 2 och 3.
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Inget som framkommit i detta skede.
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Inget som framkommit i detta skede.
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Negativt bidrag: Åtgärden gör intrång på naturvärden i form av hållmarkskog med gamla/stora träd med bland annat tallticka mellan E22:an och Kvännaren. En ny väg gör intrång i dessa områden som har värdeklassning 2 och 3.



Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms ge en negativ effekt till landskapets visuella karaktär. Åtgärden innebär intrång på Kvännaren som bedöms ha ett stort landskapsbildningsvärde. Vägen ligger på en höjdrygg med höga naturvärden och skär igenom ett sammanhållet karaktärsområde.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Åtgärden innebär en ny barriär i landskapet med motortrafik vilket är negativt ur en mortalitetssynpunkt.
		Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Ny väg bedöms medföra barriäreffekter för fladdermöss som jagar vid Kvännaren inom område som bedöms utgöra "påtagligt artvärde" enligt fladdermusinventeringen, samt för andra djur så som vilt. Passagemöjligheter för dessa ska byggas, och fladdermössen kan passera under den långa och höga bron.
		Betydelse för störning	Negativt bidrag: Åtgärden utgör en barriär i ett innan orört skogsområde. Ljus och ljud från vägen leder även till en störning.
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Åtgärden innebär en ny barriär i landskapet med motortrafik vilket kan ha en negativ påverkan på livsmiljöer med ökade störningseffekter i form av ljus och ljud.
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Åtgärden utgör en barriär i ett innan orört skogsområde.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inga kända kulturvärden påverkas av åtgärden.
		Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Inget som är känt i detta skede.
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärden bidrar inte till något förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden.
		Betydelse för utradering	Inget bidrag: Inget som är känt i detta skede.
Trafiksäkerhet	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en förbättrad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper. Risken för trafikolyckor, inklusive olyckor med farligt gods, kommer generellt sett att minska i och med den högre vägstandard som den nya infarten föreslås få.	

Bedömningarna är gjorda av:  
 Upprättaren

**Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet**

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstäl	Enhet
<b>Trafiksäkerhet D</b>	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,69	D/mdkr
<b>Trafiksäkerhet DAS</b>	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-27,12	DAS/mdkr
<b>Restid</b>	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-8,68	restid tim/tkr
<b>CO2</b>	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-4,00	ton/mnkr

## Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Positiva effekter för trafikanter och minskad sårbarhet med två infarter till staden. Negativa effekter pga intrång och påverkan i landskapet.

## Resultat från Klimatkalkyl

**Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggnad, drift, underhåll, reinvestering**

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Bilaga, se avsnitt 5
<b>Byggskede totalt</b>	8739,00	44,00	Klimatkalkyl version 6.0, 2019-02-15
<b>Bygg- och reinvestering samt DoU per år</b>	155,29	1,24	Klimatkalkyl version 6.0, 2019-02-15
<b>Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden</b>	6211,72	49,64	

**Kommentar:**

Ej angett

## 5 Process, Bilagor & Referenser

### Process för denna Samlade effektbedömning:

#### 1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2019-06-26, Jennie Marklund, Sweco

#### 2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2019-05-15, Jessica Göransson och Ola Wilhelmsson, Sweco

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

Inga slutliga bedömningar gjorda

#### 4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2019-07-01

#### 4.2 Kontaktperson SEB:

Peter Sieurin, Trafikverket

#### 4.3 SEB-ansvarig:

Niklas Alvaeus, Trafikverket

#### 5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2019-09-27, Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

#### 5.2 Godkänd av:

2019-10-01; Peo Nordlöf, Enhetschef Samhällsekonomi, Trafikverket

#### 6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2019-10-18; Abel Tefera Strategisk planerare, Trafikverket

#### 6.2 Godkänd av:

2019-10-18; Håkan Persson, Enhetschef Strategisk planering, Trafikverket

#### 7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

## Bilagor och referenser

### Bilaga 1: *Introduktion till Samlad effektbedömning*

*Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning*

### Bilaga 2: *Kostnadsunderlag två delar*

*2019-01-25, rev 2019-05-15, Martin Molin, Sweco*

*Bilaga 2a\_GKI*

*2b\_Indexomr\_kapitalisering\_invkostnad*

*Bilaga*

### Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

*2019-02-15, Jessica Göransson, Sweco*

*bilaga3a\_Klimatkalkyl\_190215*

*bilaga3b\_arbetspm\_klimatkalkyl\_190215*

### Bilaga 4: *Samhällsekonomisk kalkyl, EVA*

*2019-06-12, Jennie Marklund, Joakim Bengtsson, Sweco*

*Bilaga4a\_ssy2202\_ny\_syddlig\_infart\_till\_vastervik\_eva\_resultatrapport*

*Bilaga4b\_ArbetsPM\_EVA\_190919*

*Bilaga4c\_PM Trafikprognos Västervik*

*Bilaga4d\_Nuläge2013\_Total\_more\_labels*

*Bilaga4e\_Södra Infarten\_2013\_Total\_more\_labels*

*Bilaga4f\_Beräkningar\_trafik\_EVA*

### Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

*MKB ej framtagen*

### Referens 2: *Rapport Ny Sydlig infart till Västervik, planeringsunderlag och förprojektering*

*Sweco, 2017-06-16*

## Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering