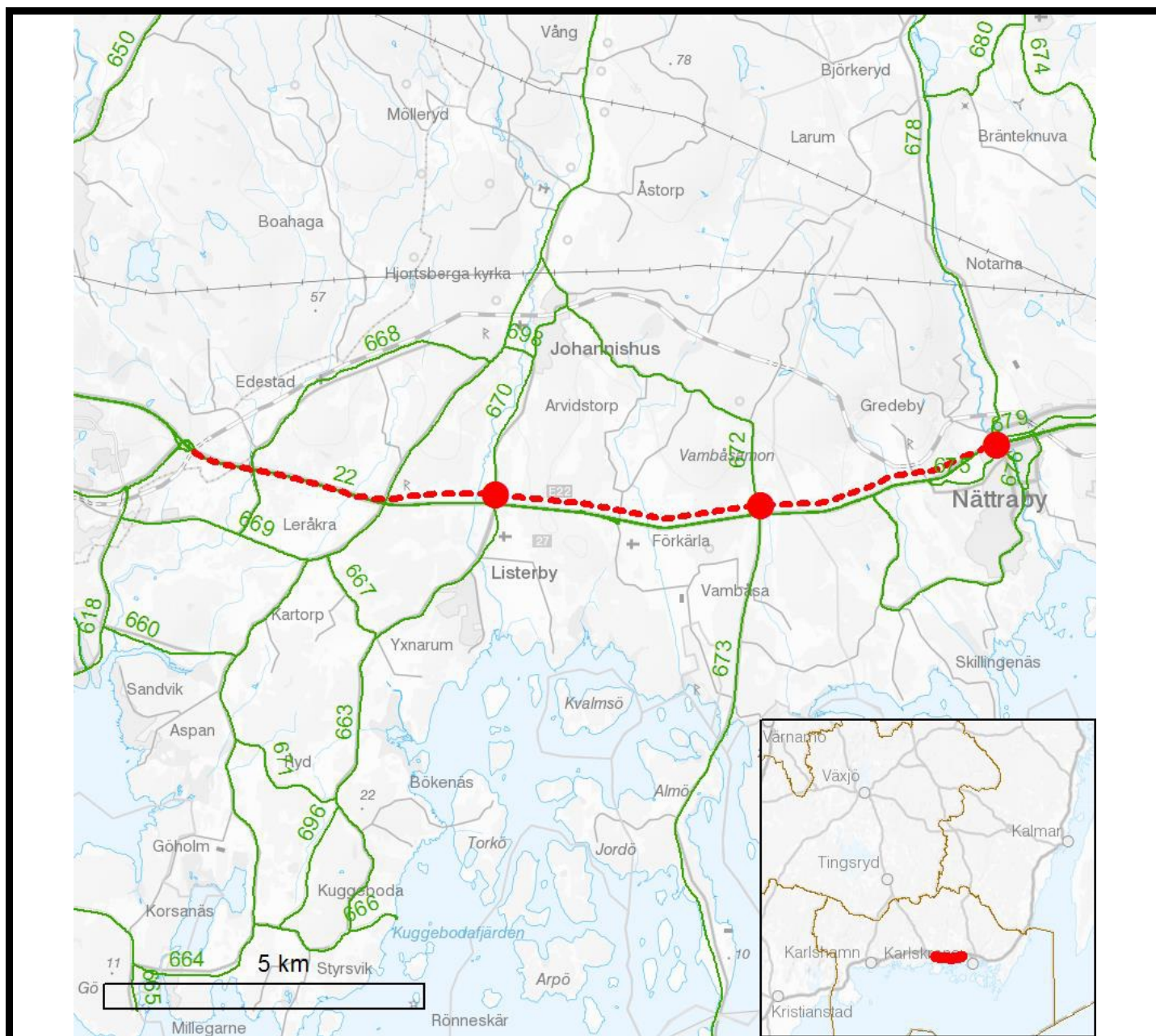


E22 Ronneby Ö - Nättraby



Nuläge och brister:

E22 är en viktig nationell väg som sammanbinder ett stort antal orter längs kusten i sydöstra Sverige. Förutom stor betydelse för långväga trafik har den mycket stor betydelse för arbetspendling. Den aktuella sträckan är mötesseparerad (2+1) på huvuddelen av sträckan, men det är brister i många korsningar och vägen har relativt låg standard generellt. I de två hårdast belastade korsningarna har enkla cirkulationsplatser anlagts i avvaktan på en större ombyggnad av vägen.

Väglängd: 13 km

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1/Mötesfri motortrafikled 2+1, 12,5 m, 50-100 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 13 000-15 000 f/d, (2017), 13 % tung trafik

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs sträckan.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 1006,44 mnkr i prisnivå 2019-06

Utbyggnad till motorväg. Den nya motorvägen börjar i trafikplats Ronneby Ö och slutar i Trafikplats Nättraby. Vägen går i befintlig sträckning från Trafikplats Ronneby Ö - Listerby, därefter nysträckning i närheten av befintlig väg. Den nya vägen förutsätts huvudsakligen gå på norra sidan om befintlig väg som blir kvar som lokalväg. Mellan Björketorp och Listerby anläggs ny lokalväg. Lokalvägen på sträckan Björketorp - Nättraby antas byggas/göras om till 7 m väg, 80 km/h, med utökat utrymme för GC- bana.

Väglängd (km):

13 km

Vägstandard:

Motorväg 4 kf, 21,5 m, 110 km/h

Vägtrafik:

Ny väg: 13 000-14 000 f/d (2017), 11% tung trafik Befintlig väg: 300-1800 f/d, 7-19 % tung trafik

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	1694	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Godstransporter	279	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Persontransportföretag	-	Försumbart	Marginell påverkan
Trafiksäkerhet	2427	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Klimat	-29	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Hälsa	70	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Landskap	-	Negativt	Större intrång och barriär. Risk för påverkan av fornlämningar.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	Ej relevant
Budgeteffekter	-	Försumbart	Ej relevant
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ej relevant
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	-36	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Samhällsekonomisk investeringskostnad	1374		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	3031	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	2,15	3031	EVA är ett av Trafikverket godkänt kalkylverktyg och kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar. Viss osäkerhet finns angående trafikomfördelning. Det ökade intrånget i landskapet är inte prissatt och bedöms vara betydande.
KA högre invkostnad	1,75	2829	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden visar, sett till de beräknade effekterna, på en god lönsamhet i huvudanalysen. Även med högre kostnad visar kalkylen på ett positivt resultat. De ej värderade effekterna är visserligen negativa i form av intrång i landskap och barriäreffekter, men bedöms inte vara tillräckligt stora för att kunna vända det positiva resultatet. Av denna anledning bedöms åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

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

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden gynnar främst biltrafik i form av minskade restider. Dock innebär nysträckning att befintligt vägnät kan användas av oskyddade trafikanter. Åtgärden bedöms främst gynna den regionala trafiken.

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
Funktionshindrade	Kollektivtrafknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Positivt bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar genom minskade restider och ökad trafiksäkerhet till att uppnå målen för ekonomisk och social hållbarhet. Samtidigt leder dock utbyggnad till motorväg och ökade hastigheter till negativa effekter för den ekologiska hållbarheten.

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:

Åtgärden visar, sett till de beräknade effekterna, på en god lönsamhet i huvudanalysen. Även med högre kostnad visar kalkylen på ett positivt resultat. De ej värderade effekterna är visserligen negativa i form av intrång i landskap och barriäreffekter, men bedöms inte vara tillräckligt stora för att kunna vända det positiva resultatet. Av denna anledning bedöms åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam.

Åtgärden ger negativa effekter gällande intrång i landskap, barriäreffekter för djur- och naturliv samt fragmentering av olika ekosystem. Koldioxidutsläppen ökar.

Åtgärden uppvisar positiv samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar genom minskade restider och ökad tillförlitlighet till regionens utveckling.

Åtgärden leder genom utbyggnad till motorväg, minskad trafik på befintlig E22 samt förbättrade gång- och cykelvägar till en förbättrad trafiksäkerhet och möjlighet för oskyddade trafikanter att färdas längs vägen.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Ronneby Ö - Nättraby
Objekt-id	VSO008
Ärendenummer	
Län	Blekinge
Kommun	Ronneby
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

E22 är en viktig nationell väg som sammanbinder ett stort antal orter längs kusten i sydöstra Sverige. Förutom stor betydelse för långväga trafik har den mycket stor betydelse för arbetspendling. Den aktuella sträckan är mötesseparerad (2+1) på huvuddelen av sträckan, men det är brister i många korsningar och vägen har relativt låg standard generellt. I de två hårdast belastade korsningarna har enkla cirkulationsplatser anlagts i avvaktan på en större ombyggnad av vägen.

Ett avsnitt har nyligen sänkts till 60 km/h med anledning av besvärliga korsningar och busshållplats. Detta ger upphov till köbildning i högtrafik. Trafikplats Nättraby har stora inslag av lokaltrafik, busstrafik och oskyddade trafikanter vilket medför bristande trafiksäkerhet och kapacitet.

Väglängd (km): 13 km

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1/Mötesfri motortrafikled 2+1, 12,5 m, 50-100 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 13 000-15 000 f/d, (2017), 13 % tung trafik

Syfte

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs sträckan.

Förslag till åtgärd

Utbyggnad till motorväg. Den nya motorvägen börjar i trafikplats Ronneby Ö och slutar i Trafikplats Nättraby. Vägen går i befintlig sträckning från Trafikplats Ronneby Ö - Listerby, därefter nysträckning i närheten av befintlig väg. Den nya vägen förutsätts huvudsakligen gå på norra sidan om befintlig väg som blir kvar som lokalväg. Mellan Björketorp och Listerby anläggs ny lokalväg. Lokalvägen på sträckan Björketorp - Nättraby antas byggas/göras om till 7 m väg, 80 km/h, med utökat utrymme för GC- bana.

Två nya trafikplatser byggs vid lv 670 och lv 672. Lv 669 korsar ny väg planskilt. Övriga vägar ansluts via befintlig väg. Trafikplats Nättraby byggs om. I åtgärden ingår även att anlägga pendelparkeringar i Listerby, Hasslö samt Nättraby samt hållplatsåtgärder.

Väglängd (km): 13 km, km

Vägstandard: Motorväg 4 kf, 21,5 m, 110 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): Ny väg: 13 000-14 000 f/d (2017), 11% tung trafik Befintlig väg: 300-1800 f/d, 7-19 % tung trafik

Saknas

Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-10-02	jan-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	990,0	146,0	1006,4

Planeringsläge

Vägplan - samrådsunderlag. Objektet ingår i nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

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
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	4
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2020-10-05
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,58
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	2,29
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,26
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,48

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	1374	3031	2,15
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	1577	2829	1,75
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	9,98 mnkr/år	-278,0	1694	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Restid - personbil	-220,28 kftim/år	1972,5		-		
Godstransporter						
Godskostnad	-0,29 mnkr/år	9,5	279	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Reskostnad - lastbil	-1,72 mnkr/år	1,7		-		
Restid - lastbil	-21,56 kftim/år	268,3		-		
Persontransportföretag						
Totalt persontransportföretag	-	-	-	Försumbart: Busshållplatser ingår i åtgärden. Positiva effekter i form av minskade restider gynnar även persontransportföretag. Påverkan bedöms dock vara marginell.	Försumbart	Marginell påverkan

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-1,2	AS/år	-	2427	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Döda	-0,01	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-8,1	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,24	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	2426,9		-		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	0,1	kton/år	-29,0	-29	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	0,002	ton/år	1,8	70	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Luft - NOX	0,175	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0,145	ton/år	68,2		-		
Landskap							
Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: barriär	-	-	-	-	Negativt: Ny väg, vilstängsel samt mitträcke.	Negativt	Större intrång och barriär. Risk för påverkan av fornlämningar.
Forn- och kulturlämningar: värdeområden	-	-	-		Negativt: Området längs nuvarande E22 är rikt på fornlämningar och kulturhistoria. Två områden som är av kulturhistoriskt riksintresse är Johannishus åsar (K11) och Förkärla (K12). Det är ofrånkomligt att områdena berörs av den nya vägen på grund av deras storlek och utsträckning i nord-sydlig riktning. I synnerhet kulturmiljön förbi Förkärla bedöms påverkas negativt. Riksintresset i sig bedöms dock inte skadas.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Ny väg innebär ett stort intrång i landskapet.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	Ej relevant
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.	-	-	-	-	Ingen effekt	Försumbart	Ej relevant
Inbesparade JA-kostnader							
Inbesparade JA-kostnader	-	-	-	-	Ingen effekt	Försumbart	Ej relevant
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	1,41	mnkr/år	-36,2	-36	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen

SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	1374		
NETTONUVÄRDE	3031	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Negativt
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl EVA är ett av Trafikverket godkänt kalkylverktyg och kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar. Viss osäkerhet finns angående trafikomfördelning. Det ökade intrånget i landskapet är inte prissatt och bedöms vara betydande.</p>		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Utbyggnad till motorväg innebär intrång i landskapet och skapar barriäreffekter för djur. I övrigt har endast marginella effekter identifierats.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Åtgärden visar, sett till de beräknade effekterna, på en god lönsamhet i huvudanalysen. Även med högre kostnad visar kalkylen på ett positivt resultat. De ej värderade effekterna är visserligen negativa i form av intrång i landskap och barriäreffekter, men bedöms inte vara tillräckligt stora för att kunna vända det positiva resultatet. Av denna anledning bedöms åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärderna ger en ökad framkomlighet för personbil, vilket till största del antas gynna män. Dock innebär väg i nysträckning att den befintliga vägen i större utsträckning kan nyttjas av oskyddade trafikanter, vilket gynnar båda könen.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Trafiken på sträckan bedöms domineras av regional trafik.
Län	Blekinge	Skåne	Neutralt	Minskade restider gynnar pendling och transporter i södra Sverige
Kommun	Ronneby	Karlskrona	Neutralt	Förbättrade pendlingsmöjligheter
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Underlag saknas för bedömning
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Minskad restid och positiva TS-effekter för biltrafik och godstrafik.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt	Neutralt	I första hand motorfordonstrafik som påverkas, dvs personer i körkortsålder

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärden gynnar främst biltrafik i form av minskade restider. Dock innebär nysträckning att befintligt vägnät kan användas av oskyddade trafikanter. Åtgärden bedöms främst gynna den regionala trafiken.

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför vissa effekter för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden ger negativa effekter gällande intrång i landskap, barriäreffekter för djur- och naturliv samt fragmentering av olika ekosystem. Koldioxidutsläppen ökar.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden uppvisar positiv samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar genom minskade restider och ökad tillförlitlighet till regionens utveckling.

Social hållbarhet

Åtgärden leder genom utbyggnad till motorväg, minskad trafik på befintlig E22 samt förbättrade gång- och cykelvägar till en förbättrad trafiksäkerhet och möjlighet för oskyddade trafikanter att färdas längs vägen.

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: Ökad kapacitet genom breddning samt omkörningsmöjlighet. Planskilda korsningar minskar störningar från korsande flöden samtidigt som risken för olyckor minskar med färre konfliktpunkter längs sträckan. Hela sträckan förses med viltstängsel vilket minskar risken för viltolyckor.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Motorväg och planskilda korsningar ger ökad bekvämlighet för biltrafiken.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad kapacitet genom breddning samt omkörningsmöjlighet. Planskilda korsningar minskar störningar från korsande flöden samtidigt som risken för olyckor minskar med färre konfliktpunkter längs sträckan. Hela sträckan förses med viltstängsel vilket minskar risken för viltolyckor.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Motorväg och planskilda korsningar ger ökad framkomlighet för transporter. I vissa relationer ges något längre resväg pga. kopplingar till ny väg.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Minskad restid ger bättre möjligheter till bilpendling. Minskad tillgänglighet för de som bor utmed v 669 som mister sin koppling till E22.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden genomförs inte i närheten av storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Genom ökad tillgänglighet till Karlskrona hamn och Ronneby flygplats.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Marginell påverkan
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Tidigt i processen ännu inte klart hur arbetet ska bedrivas/går ej att bedöma
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Ny GC-väg utmed befintlig väg ökar tillgängligheten till busshållplatser för funktionshindrade.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
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: Ny GC-väg utmed befintlig väg ger barn och unga bättre möjligheter att gå eller cykla på egen hand. Ny trafikplats i Listerby medför planskild passage med E22:an för skolbarn att utnyttja.
	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Befintlig E22-väg får mindre trafik och byggs om till lokalväg med utökat utrymme för gång- och cykel vilket kommer att öka tillgängligheten och andelen som väljer dessa färdsätt.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden gynnar främst biltrafik men även busstrafiken bedöms få kortare restider. Hur det påverkar kollektivtrafikresandet är osäkert men det är möjligt att konkurrenskraften försämras då bussar inte kan tillgodogöra sig hela hastighetshöjningen till 110 km/h.

	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	Negativt bidrag: Trafikarbetet ökar något då kopplingar till ny väg innebär något längre resväg.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Genom ökad hastighet ökar energiförbrukningen.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad vägyta medför högre energianvändning för drift och underhåll. Byggandet medför stor energianvändning.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: De Listerbybor som bor utmed befintlig E22 får en mycket bättre boendemiljö om vägen läggs i de norra delarna av Listerby. Bullerproblemen flyttas dock till norra delen av byn men eftersom bulleråtgärder förväntas vidtas om riktvärden överstigs bedöms bullernivåerna totalt sett minska.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Inga uppgifter som tyder på att sådana fastigheter finns i dagsläget.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Okänt om sådana områden finns utpekade.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Befintlig E22-väg får mindre trafik och byggs om till lokalväg med utökat utrymme för gång- och cykel vilket kommer att öka möjligheten för fysisk aktivitet i transportsystemet.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Minskad trafik på befintlig E22-väg och planskilda passager i till exempel Listerby ökar dessa gruppers möjlighet att nå sina mål.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Minskad trafik på befintlig E22-väg och planskilda passager i Listerby, med v 669 och v 672 ökar möjligheterna att ta sig till fots eller med cykel till kollektivtrafiken.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Högre hastighet leder till ökade utsläpp. Detta styrks av EVA-kalkylens resultat.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Inga sådana åtgärdsprogram finns för de berörda tätorterna.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Inga personer exponerade för halter över MKN har identifierats.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Vägen passerar igenom vattenskyddsområdet vid Kärragårdsverket på Johannishusåsen. Skyddsåtgärder för att skydda vattentäkten och andra känsliga vattendrag behövs bara inom begränsade områden och förväntas vidtas. En trafiksäkrare väg minskar riskerna för olycka med farligt gods vilket bidrar till målet.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Okänt om förorenade områden finns i närområdet

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bergtäkt finns strax norr om föreslagen sträckning. Åtgärden bedöms dock inte påverka bergtäktens framtida användning.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Okänt vilka bakgrundshalter som finns
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Okänt vilka bakgrundshalter som finns
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bergtäkt finns strax norr om föreslagen sträckning. Åtgärden bedöms dock inte påverka bergtäktens framtida användning.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Ny motorväg, trafikplatser och planskilda passager ger stora negativa effekter på landskapets struktur och visuella karaktär.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Ny väg samt högre hastighetsgräns ökar risken för påkörning, dock sätts viltstängsel upp längs hela sträckan (vilket saknas idag) som minskar totala antalet olyckor i stråket. Minskad trafik på gamla E22:an minskar risken för viltolyckor där.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Ökad barriär genom ny motorväg och viltstängsel. Motorvägen som anläggs relativt nära den befintliga vägen ökar dessutom risken för fragmentering av olika ekosystem.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Den nya vägen följer befintlig korridor.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Positivt bidrag: Säkrare väg gör att riskerna för olyckor som kan förorena, till exempel Listerbyån, minskar.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Den nya vägen berör Natura 2000-habitatet Vambosa norra. Risk finns för hydrologisk påverkan på naturreservat i området och att dess fauna förändras. Det ses dock som tekniskt möjligt att via skyddsåtgärder förhindra en eventuell påverkan.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Området längs nuvarande E22 är rikt på fornlämningar och kulturhistoria. Två områden som är av kulturhistoriskt riksintresse är Johannishus åsar (K11) och Förkärla (K12). Det är ofrånkomligt att områdena berörs av den nya vägen på grund av deras storlek och utsträckning i nord-sydlig riktning. I synnerhet kulturmiljön förbi Förkärla bedöms påverkas negativt. Riksintresset i sig bedöms dock inte skadas.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Vägen följer befintlig korridor.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: E22 är inte utpekad som kulturväg
	Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Negativt bidrag: Området längs nuvarande E22 är rikt på fornlämningar varav ett stort antal också är fasta. Enbart Johannishus åsar (K11) innehåller ett 300-tal fornlämningar. Det är ofrånkomligt att utpekade områden berörs av den nya vägen pga. områdenas storlek och utsträckning i nord-sydlig riktning.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Ökad trafiksäkerhet genom utbyggnad till motorväg, viltstängsel och bättre omkörningsmöjligheter samt säkrare korsningar som är planskilda.

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)	-0,31	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)	-34,47	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-5,71	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	2,36	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar genom minskade restider och ökad trafiksäkerhet till att uppnå målen för ekonomisk och social hållbarhet. Samtidigt leder dock utbyggnad till motorväg och ökade hastigheter till negativa effekter för den ekologiska hållbarheten.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	26023	213
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	591	6,4
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	35475	384

Bilaga: bilaga 3_bilagaseb-ic2624-2020-12-02.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

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

Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	930c4f0a-9f4f-4f9d-adfd-b83eeb9371c0

System-ID, nummer för identifikation i databas: 5778b4a0-2706-4223-90e4-01cf334be8e3

Utskriftsdatum : 2021-06-15