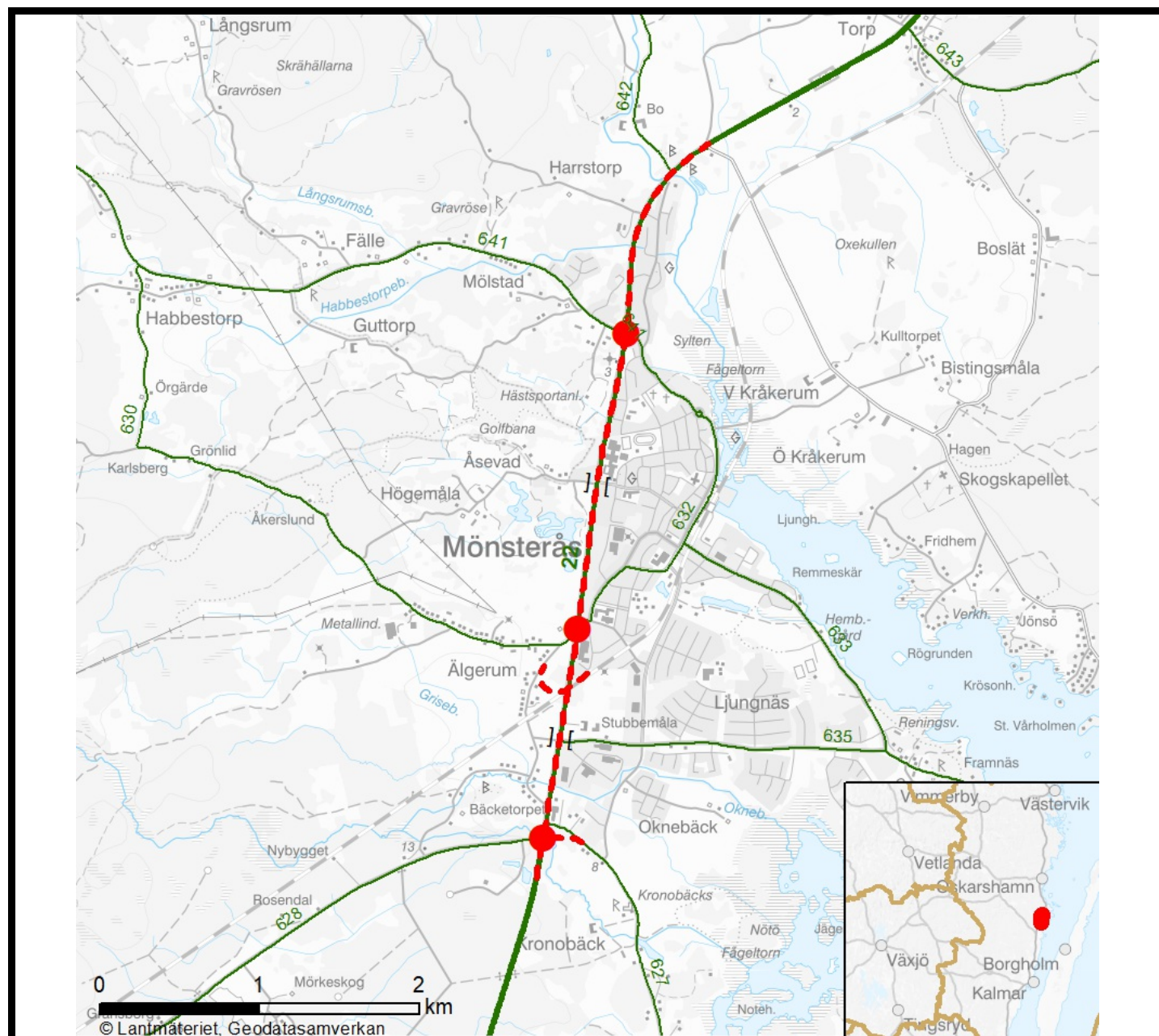


## E22 Genom Mönsterås



### Nuläge och brister:

E22 är en nationell stamväg och fyller en viktig funktion för långväga godstransporter och personresor, såväl tjänsteresor som fritidsresor och turism, samt för arbetspendling, där betydelsen ökar kring de större orter som vägen sammanbinder.

Sträckan har betydande brist utifrån en lång hastighetssänkning samt en signalreglerad korsning, vilket påverkar restiden negativt för långväga trafik och arbetspendling. Sträckan har även betydande brist i trafiksäkerhet utifrån flera korsningspunkter med hög belastning och ökad risk för olyckor, samt vissa kapacitetsbrister.

Väglängd: 4,8

Vägstandard: Vanlig väg, 12 m, 50-80 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 7100 - 9300 f/d, 12-14% lastbilar (2017)

**Åtgärdens syfte:**

Att förbättra trafiksäkerheten och minska restiden för genomgående trafik, samt förbättra kapaciteten i korsningar.

**Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 419,48 mnkr i prisnivå 2019-06

Mötesseparering, planskilda korsningar och planskild korsning med järnväg, samt busshållplats och viltåtgärder.

Väglängd (km): 4,8

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 12-16 m, 100 km/h

Vägtrafik: 7100 - 9300 f/d, 12-14% lastbilar (2017)

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	5	Försumbart	-
Godstransporter	4	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	1544	Försumbart	-
Klimat	-5	Försumbart	-
Hälsa	-9	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Ökad barriär och intrång i landskapet.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-21	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	563		
	<b>Nettonuvärde</b>	<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	955	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,64	955	EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt. Viss osäkerhet finns dock kring hur åtgärden påverkar ruttvalen.
KA högre invkostnad	1,05	786	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden bedöms som lönsam då EVA-kalkylen visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär för djurlivet men den bedöms vara relativt små. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Lönsam</b>

**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	Kalmar	Neutralt
Kommun	Mönsterås	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Vägtrafiken gynnas av åtgärden.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Negativt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget 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	Negativt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Målkonflikt uppstår mellan å ena sidan ökad framkomlighet och trafiksäkerhet men å andra sidan ökade utsläpp, både från trafiken och byggprocessen.

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

Åtgärden bedöms som lönsam då EVA-kalkylen visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär för djurlivet men den bedöms vara relativt små. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

Breddning och mitträcke leder generellt till ökade intrång och ökade barriäreffekter, framförallt för djurlivet. Bättre framkomlighet kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.

Åtgärden bidrar till god ekonomisk hållbarhet och regional utveckling

Trafiksäkerheten ökar av mittseparering och säkra omkörningsmöjligheter. Män kör mer bil än kvinnor men båda grupperna får det bättre.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Genom Mönsterås
Objekt-id	VSO014
Ärendenummer	
Län	Kalmar
Kommun	Mönsterås
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

E22 är en nationell stamväg och fyller en viktig funktion för långväga godstransporter och personresor, såväl tjänsteresor som fritidsresor och turism, samt för arbetspendling, där betydelsen ökar kring de större orter som vägen sammanbinder.

Sträckan har betydande brist utifrån en lång hastighetssänkning samt en signalreglerad korsning, vilket påverkar restiden negativt för långväga trafik och arbetspendling. Sträckan har även betydande brist i trafiksäkerhet utifrån flera korsningspunkter med hög belastning och ökad risk för olyckor, samt vissa kapacitetsbrister.

Väglängd (km): 4,8

Vägstandard: Vanlig väg, 12 m, 50-80 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 7100 - 9300 f/d, 12-14% lastbilar (2017)

## Syfte

Att förbättra trafiksäkerheten och minska restiden för genomgående trafik, samt förbättra kapaciteten i korsningar.

## Förslag till åtgärd

Mötesseparering, planskilda korsningar och planskild korsning med järnväg, samt busshållplats och viltåtgärder.

Väglängd (km): 4,8, km

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 12-16 m, 100 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 7100 - 9300 f/d, 12-14% lastbilar (2017)

Saknas

## Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-11-09	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	389,8	116,9	419,5

## Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie färdigställdes 2020. Äldre vägutredning från 2002. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

## Övrigt



## 2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2020-06
Avvikelse från prognos persontrafik	nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2020-06
Avvikelse från prognos godstrafik	nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-05-17
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,39
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,83
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,21
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,39

### Kommentar

**Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi**

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	563	955	1,64
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	732	786	1,05
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
<b>Trafikanteffekter</b>						
<b>Resenärer</b>						
Reskostnad - personbil	0,86 mnkr/år	-42,1	5	-	Försumbart	-
Restid - personbil	-5,03 kftim/år	47,0		-		
<b>Godstransporter</b>						
Godskostnad	-0,02 mnkr/år	0,7	4	-	Försumbart	-
Reskostnad - lastbil	0,75 mnkr/år	-10,4		-		
Restid - lastbil	-1,26 kftim/år	13,6		-		
<b>Persontransportföretag</b>						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
<b>Trafiksäkerhet</b>							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,77	AS/år	-	1544	-	Försumbart	-
Döda	-0,09	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-4,45	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,19	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	1544,3		-		
<b>Klimat</b>							
CO2-ekvivalenter	0,02	kton/år	-5,4	-5	-	Försumbart	-
<b>Hälsa</b>							
Luft - Avgaspartiklar	0,001	ton/år	0,0	-9	-	Försumbart	-
Luft - NOX	0,068	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0,045	ton/år	-9,0		-		
<b>Landskap</b>							
Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	-	-	-	-	Försumbart: Omfördelningen av trafik medför att barriäreffekten ökar på vissa gator inne i Mönsterås men minskar på andra. Totalt bedöms effekten som försumbar.	Negativt	Ökad barriär och intrång i landskapet.
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär	-	-	-		Negativt: Bredare väg med mittseparering och viltstängsel ökar barriäreffekten.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Breddning av väg samt byggnation av planskilda korsningar och trafikplatser medför påverkan på landskapsbilden och den visuella karaktären.		
<b>Övriga externa effekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Ekonomiska effekter</b>							
<b>Budgeteffekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Inbesparade JA-kostnader</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd</b>							
Drift och Underhåll	0,78	mnkr/år	-20,8	-21	-	Försumbart	-
<b>SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>				563			
<b>NETTONUVÄRDE</b>				955	<b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>	Negativt	
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt. Viss osäkerhet finns dock kring hur åtgärden påverkar ruttvalen.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Bredare väg samt nya korsningar och trafikplatser har negativ påverkan på landskapet. Mitträcke och viltstängsel ger ökad barriär för djurlivet.		

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

### Motivering:

Åtgärden bedöms som lönsam då EVA-kalkylen visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna ger negativ inverkan på barriär för djurlivet men den bedöms vara relativt små. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

### 3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärder leder till minskad restid med personbil. Generellt åker män bil i något större utsträckning än kvinnor men skillnaden är liten och minskande.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Den regionala och nationell genomfartstrafik gynnas av bättre väg med högre hastighet. Även lokal trafik kan gynnas av säkrare korsningar
Län	Kalmar	Neutralt	Neutralt	Kalmar län gynnas mest av åtgärden.
Kommun	Mönsterås	Neutralt	Neutralt	Mönsterås kommun gynnas mest av åtgärden.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Det är svårt att peka ut en näringsgren som påverkas mer eller mindre än övriga.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Vägtrafik gynnas i första hand av åtgärden.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt	Neutralt	Biltrafikanter gynnas av åtgärden.

Bedömningarna är gjorda av:  
Upprättaren

Kommentar:  
Vägtrafiken gynnas av åtgärden.

Objektnummer: VSO014 Ärendenummer: TRV 2020/66057;  
Kontaktperson: Fredriksson Peter, PLsys, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-15

### Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

## 4. Transportpolitisk målanalys

### Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

#### Ekologisk hållbarhet

Breddning och mitträcke leder generellt till ökade intrång och ökade barriäreffekter, framförallt för djurlivet. Bättre framkomlighet kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.

#### Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bidrar till god ekonomisk hållbarhet och regional utveckling

#### Social hållbarhet

Trafiksäkerheten ökar av mittseparering och säkra omkörningsmöjligheter. Män kör mer bil än kvinnor men båda grupperna får det bättre.

**Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:**

Upprättaren



## Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Funktionsmål</b>		
<b>Medborgarnas resor</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Högre vägstandard samt planskild korsningar med järnvägen och andra vägar ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Säkra omkörningsmöjligheter, planskild korsning med järnvägen och fler planskilda korsningar på E22 leder till ökad trygghet och bekvämlighet.
<b>Näringslivets transporter</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Högre vägstandard samt planskild korsning med järnvägen ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Höjd hastighet och planskilda korsningar minskar restiden.
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Pendlingsmöjligheter påverkas positivt av bättre vägstandard.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inte nära någon storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet förbättrar tillgängligheten mellan regioner.
<b>Jämställdhet</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Då män kör mer bil än kvinnor kommer mer nytta tillfalla män. Åtgärden bedöms dock ge ett försumbart bidrag till jämställdheten då båda grupperna får det bättre.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Ingen specifik grupp påverkas mer än övriga.
<b>Funktionshindrade</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Ny förbättrad busshållplats.
<b>Barn &amp; unga</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Negativt bidrag: Trafik som omfördelas till närliggande gator inne i Mönsterås kan försämra trafiksäkerheten för barn & unga på dessa gator på vägen till och från skolan.
<b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: En ny gång- och cykelport samt anslutande gång- och cykelväg byggs vid en av trafikplatserna men färdmedelsval bedöms inte påverkas.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Färdmedelsval bedöms inte påverkas.

	Mål	Bedömning och motivering
	Funktionsmål	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
<b>Klimat</b> 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: Mängden fordonskilometrar bedöms öka något som en följd av stängda korsningar
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Högre hastighet leder till högre energiförbrukning.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggprocessen samt drift och underhåll leder till ökad energianvändning.
<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.	<b>Människors hälsa</b>	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bullerskyddsåtgärder genomförs.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Kunskap om antal personer exponerade för höga bullernivåer saknas.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Okänt om några områden finns utpekade i närheten av föreslagen åtgärd.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms endast ha marginell effekt på fysisk aktivitet i området
	<b>Befolkning</b>	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Negativt bidrag: Trafik som omfördelas till närliggande gator i Mönsterås kan försämra dessa gruppers möjlighet att röra sig på egen hand i transportsystemet.

	Mål	Bedömning och motivering
	<b>Hänsynsmål</b>	
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Negativt bidrag: Ny gång- och cykelmöjligheter skapas vid en trafikplats men tillgängligheten till aktiviteter bedöms inte påverkas. Trafik som omfördelas till närliggande gator i Mönsterås kan försämra tillgängligheten.
	<b>Luft</b>	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Enligt EVA-kalkylen ökar utsläppen något
	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: Bedöms ej påverkas.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
	<b>Vatten</b>	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Okänt om åtgärden har någon påverkan.
	<b>Mark</b>	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inga uppgifter om förorenade områden.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga uppgifter om skyddsvärda områden.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
<b>Landskap</b>	<b>Landskap</b>	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Breddning av vägen samt byggnation av planskilda korsning ger negativ inverkan på landskapet.
	<b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Viltstängsel sätts upp.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Något ökad barriär genom bredare väg och viltstängsel.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Okänt om åtgärden tar värdefull mark i anspråk.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Okänt om det är ett biologiskt rikt landskap.
	<b>Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse</b>	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Det finns två områden med riksintresse för kulturmiljö samt flertalet fornlämningar.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas.
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Mittseparering och planskilda korsningar ger stor positiv effekt på trafiksäkerheten

Bedömningarna är gjorda av:  
Upprättaren

**Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet**

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	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)	-5,44	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)	-61,01	DAS/mdkr
<b>Restid</b>	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,36	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)	1,17	ton/mnkr

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Målkonflikt uppstår mellan å ena sidan ökad framkomlighet och trafiksäkerhet men å andra sidan ökade utsläpp, både från trafiken och byggprocessen.

## Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	5609	37
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	128	1,07
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	7689	64

Bilaga: bilaga 3. klimatkalkyl e22 genom mönsterås.pdf

Kommentar:

## Bilagor och referenser

### Bilagor

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

### Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	507930e6-5696-452f-8bed-b604280c249d

System-ID, nummer för identifikation i databas: 7d097f80-2e0a-4127-acf0-0b84f533960a

Utskriftsdatum : 2021-06-15