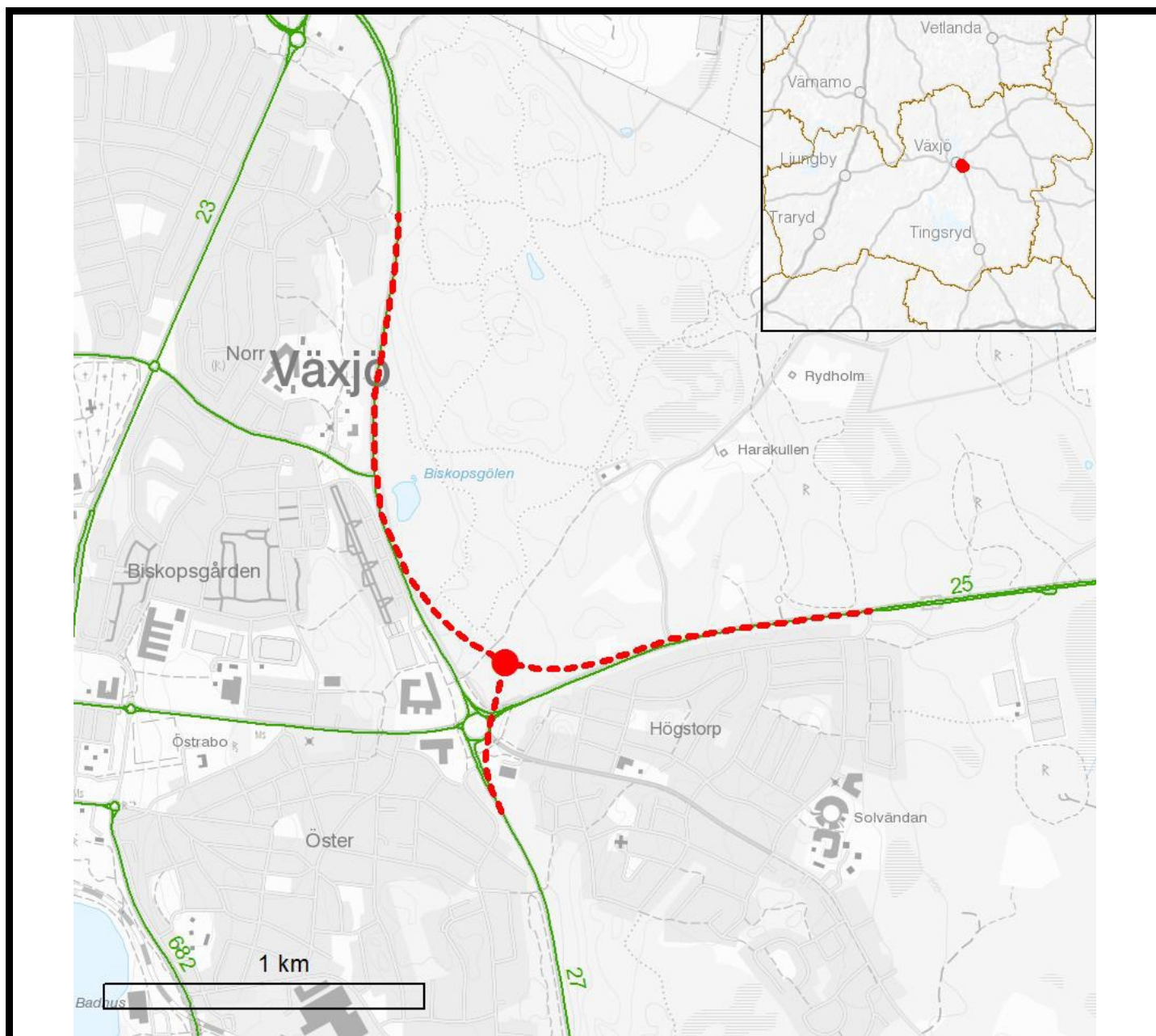


## Rv 25 Österleden i Växjö



### Nuläge och brister:

Väg 25 har idag brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Korsningen med väg 27 söderut är idag utformad som en cirkulationsplats (Fagrabäcksrondellen) och har inte tillräcklig trafikkapacitet. Genomfartstrafiken får samsas med lokaltrafiken vilket medför att långa köer bildas under vissa tider på dygnet och framkomligheten är begränsad. Detta drabbar bland annat kollektivtrafiken och dess möjligheter att gynna arbetspendling.

<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Ej relevant
<u>Cykelvägens standard:</u>	3-4 m bredd
<u>Cykeltrafik:</u>	700-1000 cyklar/d, mätår 2010-2012. Mätpunkt: GC-port under väg 27 söder om befintlig CPL.
<u>Väglängd:</u>	3,3 km på befintlig väg 25
<u>Vägstandard:</u>	Befintlig väg 25: vanlig väg, vägbredd 9 m, förutom ca 120 m MML i norra delen. Skyltad hastighet 50-90 km/h.
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	8800-15300 f/d (Mätår: 2014-2015) ca 10-12% tung trafik på väg 25.

#### **Åtgärdens syfte:**

Minska restider för arbetspendling, långväga resor och godstransporter samt att säkerställa att detta sker på ett trafiksäkert sätt.

#### **Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 385,51 mnkr i prisnivå 2019-06

En ny trafikplats byggs där både rv 25 och 27 blir genomgående. Dispens för avsteg från VGU har erhållits för att minimera intrånget i Fylleryds naturreservat. Lillestadsvägens anslutning till Österleden stängs och ansluts till trafikplatsen.

<u>Cykelvägens längd (km):</u>	1,2 km nya GC-vägar.
<u>Cykelvägens standard:</u>	3 m bredd på nya GC-vägar.
<u>Cykeltrafik:</u>	700-1000 cyklar/d, mätår 2010-2012. Mätpunkt: GC-port under väg 27 söder om befintlig CPL.
<u>Väglängd (km):</u>	Väg 25: 3 km, väg 27: 0,9 km + anslutningsvägar
<u>Vägstandard:</u>	MML 2+2 med 100 km/h i 3 km, varav ombyggnad i befintlig sträckning 1,6 km och 1,4 km ny väg. MML 2+1 med 100 km/h i 0,9 km, ombyggnad i befintlig sträckning.
<u>Vägtrafik:</u>	8800-15300 f/d (Mätår: 2014-2015) ca 10-12% tung trafik på väg 25.

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	534	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Godstransporter	203	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Persontransportföretag	-	Försumbart	I sammanhanget liten påverkan
Trafiksäkerhet	474	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Klimat	7	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Hälsa	110	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Landskap	-	Negativt	Storskalig väganläggning vid stadens entré samt intrång i naturreservat.
Övriga externa effekter	-	Negativt	Större barriär mot Fyllerydsskogen.
Budgeteffekter	-	Försumbart	Ej relevant
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ej relevant
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	0	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Samhällsekonomisk investeringskostnad	517		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	811	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,57	811	Viss osäkerhet om trafikomfördelning. EVA hanterar trängsel schablonmässigt till exempel genom att effekt av bakåtblokering saknas och att olika utformning av trafikplatser inte har någon effekt. Sammantaget gör detta effektberäkningen osäker men svårt att säga om det medför över- eller underskattning.
KA högre invkostnad	1,43	781	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>
Trafiktillväxt +50%	-	-	Stora beräknade nyttor jämfört med förhållandevis begränsade negativa ej prissatta effekter i form av intrång i naturreservat och ökad barriäreffekt. 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	Kronoberg	Neutralt
Kommun	Växjö	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Bil	Gång
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Åtgärden gynnar främst genomfartstrafiken, bil- och godstrafik. Genom att avlasta det kommunala gatunätet gynnas dock även busstrafik och lokal pendling.

**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	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget 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	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt & negativt
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Inget bidrag
	Vatten	Inget 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 skapar ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer men medför ökat intrång i naturreservat.

**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:**

Stora beräknade nyttor jämfört med förhållandevis begränsade negativa ej prissatta effekter i form av intrång i naturreservat och

ökad barriäreffekt. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

Negativt bidrag: Intrång i naturreservat. Åtgärden gynnar biltrafikens framkomlighet vilket på sikt kan bidra till ökad trafik med dess negativa effekter på bland annat klimat.

Positivt bidrag: Projektet effektiviserar transporter inom regionen samt mellan regioner vilket gynnar utveckling och tillväxt. Projektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Positivt bidrag: Trafiksäkerheten förbättras för alla transportslag. Tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och fotgängare mellan Högstorp och centrum samt till skolor förbättras eller bibehålls.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 25 Österleden i Växjö
Objekt-id	VSO020
Ärendenummer	TRV 2015/14389
Län	Kronoberg
Kommun	Växjö
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Fastställd vägplan
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

## Nuläge och brister

Väg 25 har idag brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Korsningen med väg 27 söderut är idag utformad som en cirkulationsplats (Fagrabäcksrondellen) och har inte tillräcklig trafikkapacitet. Genomfartstrafiken får samsas med lokaltrafiken vilket medför att långa köer bildas under vissa tider på dygnet och framkomligheten är begränsad. Detta drabbar bland annat kollektivtrafiken och dess möjligheter att gynna arbetspendling.

Väster och öster om Växjö är väg 25 mötteseparerad men den aktuella sträckan är inte mötteseparerad. Oskyddade trafikanter korsar väg 25 i plan mellan Högstorp och Fyllerydsskogen. Detta medför att trafiksäkerheten bedöms som otillräcklig. Befintlig cirkulationsplats har tidigare förbättrats med ett separat högersvängfält för trafiken på väg 25 från Kalmar mot Halmstad, men problemet kvarstår och förväntas öka påtagligt även vid en låg trafikprognosnivå.

**Cykelvägens längd (km):** Ej relevant

**Cykelvägens standard:** 3-4 m bredd

**Cykeltrafik (cykel per dygn):** 700-1000 cyklar/d, mätår 2010-2012. Mätpunkt: GC-port under väg 27 söder om befintlig CPL.

**Väglängd (km):** 3,3 km på befintlig väg 25

**Vägstandard:** Befintlig väg 25: vanlig väg, vägbredd 9 m, förutom ca 120 m MML i norra delen. Skyltad hastighet 50-90 km/h.

**Vägtrafik (fordon per dygn):** 8800-15300 f/d (Mätår: 2014-2015) ca 10-12% tung trafik på väg 25.

## Syfte

Minska restider för arbetspendling, långväga resor och godstransporter samt att säkerställa att detta sker på ett trafiksäkert sätt.

Projektmålen är:

- Åtgärden skall bidra till en fullt fungerande trafikplats och ny mötesseparerad väg som anpassas till det övergripande vägnätet för Växjö och som samtidigt passar in i det nationella vägsystemet. Åtgärden ska ha kapacitet för framtida trafikökning.
- Förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.
- Hänsyn ska tas till naturreservatet och tillgängligheten dit.
- Åtgärden ska på ett attraktivt sätt bidra till stadens gestaltning.

Trafikverket har initierat projektet.

## Förslag till åtgärd

En ny trafikplats byggs där både rv 25 och 27 blir genomgående. Dispens för avsteg från VGU har erhållits för att minimera intrånget i Fylleryds naturreservat. Lillestadsvägens anslutning till Österleden stängs och ansluts till trafikplatsen.

En "inre" cirkulationsplats för anslutning till Fagrabäcksvägen och Högstorp svägen är placerad i samma läge som befintlig cirkulationsplats men med mindre radie än idag, 20 m jämfört med 40 m. Den "yttre" cirkulationsplatsen trafikeras av genomfartstrafik mellan väg 27 och väg 25 österut samt infartstrafik till Växjö. Den "mellersta" cirkulationsplatsen separerar trafiken till Lillestadsvägen från trafiken mellan Fagrabäcksvägen och Högstorp, vilket framförallt frigör kapacitet för kollektivtrafiken i den inre cirkulationsplatsen.

En lokalväg till Fyllerydsskogen, delvis på befintlig väg med bro över väg 25, ersätter befintlig infart i plan till naturreservatet. Nya gång- och cykelvägar med planskilda korsningar mellan Högstorp och centrum samt in mot Fyllerydsskogen ingår också i projektet.

<b>Cykelvägens längd(km):</b>	1,2 km nya GC-vägar.
<b>Cykelvägens standard:</b>	3 m bredd på nya GC-vägar.
<b>Cykeltrafik:</b>	700-1000 cyklar/d, mätår 2010-2012. Mät punkt: GC-port under väg 27 söder om befintlig CPL.
<b>Väglängd (km):</b>	Väg 25: 3 km, väg 27: 0,9 km + anslutningsvägar, km
<b>Vägstandard:</b>	MML 2+2 med 100 km/h i 3 km, varav ombyggnad i befintlig sträckning 1,6 km och 1,4 km ny väg. MML 2+1 med 100 km/h i 0,9 km, ombyggnad i befintlig sträckning.
<b>Vägtrafik (fordon per dygn):</b>	8800-15300 f/d (Mätår: 2014-2015) ca 10-12% tung trafik på väg 25.





Översiktsplan. Statlig väg i grönt, kommunal väg i blått. : Översiktsplan. Statlig väg i grönt, kommunal väg i blått.

## Åtgärdskostnad

Kostnads kalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-11-13	jun-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	358,2	20,6	385,5

## Planeringsläge

Objektet finns med i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Vägplanen blev fastställd 2020-10-23. Naturreseptatet har upphävts.

Det som återstår är dispens för Grön Sköldmossa. Beslutet har överklagats och ligger hos Mark- och miljödomstolen.

Planerad byggnation är 2023-2024.

Åtgärden är också en del i Trafikverkets satsning på stråket väg 27, Göteborg-Karlskrona, med ombyggnad av ett flertal sträckor bl a förbifart Backaryd (vägplan framtagen) och Väckelsång - Säljeryd (öppnad).

## Övrigt

Befintligt naturreseptat har upphävts på den del som berörs av objektet. Totalt 12,2 ha av skogen tas i anspråk, varav 4,6 ha utanför avsatt zon för infrastruktur.

Samordning med Växjö kommuns detaljplanearbete har skett i projektet.

## 2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-02-01
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,53
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	2,15
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,32
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,61

### Kommentar

**Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi**

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	517	811	1,57
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	547	781	1,43
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	-0,02 mnkr/år	-14,1	534	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Restid - personbil	-66,78 kftim/år	547,7		-		
<b>Godstransporter</b>						
Godskostnad	-0,21 mnkr/år	6,9	203	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Reskostnad - lastbil	0 mnkr/år	29,0		-		
Restid - lastbil	-12,53 kftim/år	167,0		-		
<b>Persontransportföretag</b>						
Effekter saknas					Försumbart	I sammanhanget liten påverkan

Externa effekter							
<b>Trafiksäkerhet</b>							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,36	AS/år	-	474	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Döda	-0,02	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-1,59	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,09	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	474,1		-		
<b>Klimat</b>							
CO2-ekvivalenter	-0,04	kton/år	7,3	7	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
<b>Hälsa</b>							
Luft - Avgaspartiklar	-0,002	ton/år	3,3	110	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Luft - NOX	-0,116	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0,031	ton/år	106,7		-		
<b>Landskap</b>							
Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: barriär	-	-	-	-	Negativt: Bredare vägrum samt viltstängsel medför en ökad barriäreffekt för djurlivet.	Negativt	Storskalig väganläggning vid stadens entré samt intrång i naturreservat.
Biologisk mångfald, Växt, samt djurliv: livsmiljöer	-	-	-		Negativt: En del av naturreservatet försvinner.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Entrén till staden kan upplevas rörig för trafik från öster och söder. Åtgärden medför en storskalig väganläggning.		
<b>Övriga externa effekter</b>							
Barriäreffekter - övrig trafik (inkl cykel och gång)	-	-	-	-	Negativt: Bredare vägrum medför att trafikplatsen utgör en större barriär mot Fyllerydsskogen.	Negativt	Större barriär mot Fyllerydsskogen.
<b>Ekonomiska effekter</b>							
<b>Budgeteffekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	Ej relevant
<b>Inbesparade JA-kostnader</b>							
Effekter saknas						Försumbart	Ej relevant
<b>Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd</b>							
Drift och Underhåll	0,01	mnkr/år	0,4	0	-	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
<b>SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>				517			
<b>NETTONUVÄRDE</b>				811	<b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>	Negativt	
<b>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl</b> Viss osäkerhet om trafikomfördelning. EVA hanterar trängsel schablonmässigt till exempel genom att effekt av bakåtbloccering saknas och att olika utformning av trafikplatser inte har någon effekt. Sammantaget gör detta effektberäkningen osäker men svårt att säga om det medför över- eller underskattning.					<b>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter</b> Intrång i naturreservatet. Kompensationsåtgärder planeras men ingår inte i investeringskostnad.		

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

### Motivering:

Stora beräknade nyttor jämfört med förhållandevis begränsade negativa ej prissatta effekter i form av intrång i naturreservat och ökad barriäreffekt. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

Vid bedömningen ingick kompetens inom miljö, samhällsplanering och SEB samt konsult och projektledare med detaljkunskaper om projektet.

### 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	Åtgärden gynnar främst den genomgående trafiken som omfattar en större andel män. Åtgärden gynnar dock även den lokala trafiken där fördelningen är mer jämn och kollektivtrafiken vilken omfattar fler kvinnor. Totalt sett bedöms därför åtgärden gynna män och kvinnor lika.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Störst nytta ger åtgärden för den genomgående trafiken på väg 25 och 27 som får stora restidsvinster. Lokalt ger åtgärden effekter såsom minskade köer och möjligheter till effektivare kollektivtrafik.
Län	Kronoberg	Kalmar, Blekinge	Neutralt	Eftersom en stor del av trafiken bedöms vara regional är det Kronobergs län som gynnas mest, även om den genomgående trafiken kommer från Kalmar, Blekinge och internationell trafik från färjehamnar i Blekinge.
Kommun	Växjö	Lessebo, Tingsryd	Neutralt	En stor del av trafiken bedöms ha start- och/eller målpunkt i Växjö kommun. Näst mest bedöms närliggande kommuner gynnas som får ökad tillgänglighet och bättre möjligheter till pendling och effektiva transporter till företagen på orten.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Gång	Åtgärden gynnar biltrafiken främst genomfartstrafiken. Genom att avlasta det kommunala gatunätet gynnas även busstrafiken. Gångtrafiken missgynnas då de får längre väg till skogen. Gångtrafiken till centrum och skola försämras inte.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	Vuxna bedöms gynnas mest eftersom det är denna grupp som förflyttar sig på riksvägarna och idag sitter i bilköer. Många yrkesarbetande pendlar även med buss till sitt arbete. Även barn och ungdomar använder kollektivtrafiken i hög utsträckning för pendling till skolan och aktiviteter och gynnas därmed. Vuxna och ungdomar har heller inga problem med det ökade avståndet till skogen, syftet är ofta att träna.

**Bedömningarna är gjorda av:**

Expertgrupp

**Kommentar:**

Åtgärden gynnar främst genomfartstrafiken, bil- och godstrafik. Genom att avlasta det kommunala gatunätet gynnas dock även busstrafik och lokal pendling.

Gångtrafikanter får längre väg till skogen men trafiksäkerheten från Högstorp förbättras. Dagens tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken till centrum och skola bibehålls.



## 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

Negativt bidrag: Intrång i naturreservat. Åtgärden gynnar biltrafikens framkomlighet vilket på sikt kan bidra till ökad trafik med dess negativa effekter på bland annat klimat.

#### Ekonomisk hållbarhet

Positivt bidrag: Projektet effektiviserar transporter inom regionen samt mellan regioner vilket gynnar utveckling och tillväxt. Projektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

#### Social hållbarhet

Positivt bidrag: Trafiksäkerheten förbättras för alla transportslag. Tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och fotgängare mellan Högstorp och centrum samt till skolor förbättras eller bibehålls.

#### Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Expertgrupp

## 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: Kapaciteten ökar och köerna minskar. Lättare att beräkna restiden till målpunkten.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Trafiksäkerheten förbättras samt färre stopp för den genomgående trafiken.
<b>Näringslivets transporter</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Kapaciteten ökar och köerna minskar. Lättare att beräkna restiden till målpunkten.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Reshastigheten ökar på sträckan för den genomgående trafiken på väg 25 och 27 och dagens stopp i cirkulationsplatsen försvinner.
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Kapaciteten ökar och köerna minskar. Lättare att beräkna restiden till målpunkten. Restiden för den genomgående pendlingstrafiken minskar.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Långt från storstäderna.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Reshastigheten ökar på sträckan för den genomgående trafiken på väg 25 och 27 och dagens stopp i cirkulationsplatsen försvinner.
<b>Jämställdhet</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte gynna något av könen mer.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte gynna något av könen mer.
<b>Funktionshindrade</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Ev. nya hållplatser anpassas till funktionshindrade.
<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	Inget bidrag: Förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kommer inte att förändras i stor grad. Befintliga planskilda korsningar och GC-vägar behålls eller ersätts.
<b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kommer inte att förändras i stor grad. Befintliga planskilda korsningar och GC-vägar behålls eller ersätts.

	Mål	Bedömning och motivering
	<b>Funktionsmål</b>	
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Andel kollektivtrafikresande bedöms kunna öka mellan Högstorp och centrum. Eftersom även biltrafiken i andra resrelationer gynnas av åtgärden, bedöms dock ökningen kunna motverkas i andra resrelationer där bilandelen kan öka.

	Mål	Bedömning och motivering
	<b>Hänsynsmål</b>	

<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 fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Negativt bidrag: Trafikarbetet ökar något inom utredningsområdet totalt sett. Trafikarbetet för lastbilar minskar dock något..
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Minskar något enligt EVA. Utsläpp i kösituationer hanteras nog dock schablonmässigt så osäkerheten är stor.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad väglängd ökar DoU. För byggande av anläggningen åtgår energi.

<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: Bulleråtgärder planeras genomföras som minskar antalet bullerutsatta jämfört med om projektet inte skulle genomföras.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bulleråtgärder föreslås som medför att inga bostäder beräknas ha eller få bullernivåer över 65 dBA.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Negativt bidrag: Naturreservatet påverkas av buller längre in i skogen jämfört med idag.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Samma möjligheter att förflytta sig till fots eller med cykel som idag.
	<b>Befolkning</b>	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Samma möjligheter att förflytta sig till fots eller med cykel som idag. Inga särskilda åtgärder för dessa grupper.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Kollektivtrafiken mellan Högstorp och centrum kan förbättras map restid. Kommunen planerar delvis ändrad linjesträckning. Tillgängligheten för GC-trafikanter behålls som idag.
	<b>Luft</b>	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Utsläpp av NOx minskar men utsläpp av partiklar ökar enligt EVA. Osäkerheten i beräkningarna är dock stor för den här typen av åtgärd.
	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: Enligt kommunens ÖP är risken för överskridande av MKN för luft i dagsläget liten.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Inga personer bedöms exponeras över MKN.
	<b>Vatten</b>	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inget bidrag
	<b>Mark</b>	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Det enda potentiellt förorenade området är befintlig bensinmack. Denna berörs inte av ombyggnadsåtgärder.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inget bidrag
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Inget bidrag
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Inget bidrag
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inget bidrag
<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: En stor trafikplats placeras i landskapet.
	<b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Viltstängsel planeras.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Bredare vägrum, viltstängsel.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Buller längre in i Fyllerydsskogen.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Del av naturen tas i anspråk.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Området som berörs har naturvärden enligt Skogsstyrelsen som utgörs av den gamla tallskogen. Liknande naturområden finns på andra ställen i kommunen och det bedöms inte vara unikt.
	<b>Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse</b>	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte medföra någon strukturomvandling.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Inga gamla kulturvägar berörs.
	Betydelse för uträdering	Negativt bidrag: Inga fornlämningar finns dokumenterade. Om en fornlämning hittas finns dock risken att den förstörs.
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	<b>Positivt bidrag:</b> Minskat antal döda och skadade beräknas på vägsträckan.

Bedömningarna är gjorda av:  
Expertgrupp

**Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet**

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,32	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)	-25,08	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-4,26	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-2,04	ton/mnkr

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden skapar ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer men medför ökat intrång i naturreservat.

## Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	9608	59
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	238	1,92
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	9512	77

Bilaga: Ej angett

### Kommentar:

Klimatkalkyl upprättades 2016-10-06. Klimatkalkylen har körts om i version 7.0 2020-10-23 (med samma indata, men med ny investeringskostnad).



## Bilagor och referenser

### Bilagor

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

### Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	06c269b0-cac7-4d66-aa10-a0961e7351e6

System-ID, nummer för identifikation i databas: 72d2674d-7736-46dd-af12-520d13132981

Utskriftsdatum : 2021-06-15