

E22 Fjälkinge - Gualöv



Nuläge och brister:

I Skåne är E22 en betydelsefull regional förbindelse och pendlingsväg som etappvis byggs ut till motorväg. Delen Fjälkinge - Gualöv (9 km) är idag mötesfri landsväg 2+1 där kapacitetstaket börjar nås och hastigheten delvis är sänkt till 70 km/h. Korsningar i plan och blandning av fjärr- och lokaltrafik medför olycksrisiker.

Väglängd: 9 km

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 70-90 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 17 000 f/d (mätår 2018), 13 % tung trafik

Åtgärdens syfte:

Öka framkomligheten och säkerheten både för trafikanterna på E22 och för lokaltrafiken som ska köra på eller korsa E22.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 542,73 mnkr i prisnivå 2019-06

Utbyggnad till motorväg i befintlig korridor. Ny trafikplats vid Bäckaskog. Lokalvägnätet kompletteras så att parallellväg skapas längs hela sträckan, se även illustration nedan. Oförändrad väglängd för den genomgående trafiken på E22.

<u>Väglängd (km):</u>	9 km
<u>Vägstandard:</u>	Motorväg 4 kf, 21,5 m, 110 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	16 000 f/d (mätår 2018), 13 % tung trafik

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	729	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Godstransporter	46	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Persontransportföretag	-	Försumbart	Osäkert hur sträckan kommer trafikeras men effekterna bedöms som relativt små.
Trafiksäkerhet	3660	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Klimat	-40	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Hälsa	-84	Positivt	Förstärkt grundvattenskydd
Landskap	-	Negativt	Ökat intrång i landskapet
Övriga externa effekter	-	Försumbart	Ej relevant
Budgeteffekter	-	Försumbart	Ej relevant
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ej relevant
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-110	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Samhällsekonomisk investeringskostnad	728		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	3472	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	4,14	3472	Vanlig åtgärd med förhållandevis säkra effektsamband. Komplicerad trafikomfördelning men svårt att säga om eventuella felbedömningar över- eller underskattar nyttan.
KA högre invkostnad	3,65	3382	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Både positiva och negativa ej prissatta effekter som sammantaget dock bedöms vara negativa. De stora prissatta nyttorna medför att åtgärden ändå bedöms vara tydligt lönsam. Även med högre investeringskostnad bedöms åtgärden vara lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Skåne	Neutralt
Kommun	Kristianstad	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Jordbruk
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Framförallt biltrafik gynnas.

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	Positivt bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt 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	Positivt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Mål om ökad tillgänglighet står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och bevarande av landskap.

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:

Både positiva och negativa ej prissatta effekter som sammantaget dock bedöms vara negativa. De stora prissatta nyttorna medför

att åtgärden ändå bedöms vara tydligt lönsam. Även med högre investeringskostnad bedöms åtgärden vara lönsam.

Breddning/ny dragning av väg tar mer mark i anspråk. Ökad framkomlighet för biltrafik kan även ha negativ inverkan på andelen som reser med kollektiva färdmedel.

Ökad framkomlighet är positiv för pendlingstrafiken i stråket. Åtgärden uppvisar positiv lönsamhet.

Förbättrad trafiksäkerhet och åtskillnad mellan lokalt och regionalt vägnät.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Fjälkinge - Gualöv
Objekt-id	VSY202
Ärendenummer	TRV 2015/6662
Län	Skåne
Kommun	Kristianstad
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Granskningshandling
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

I Skåne är E22 en betydelsefull regional förbindelse och pendlingsväg som etappvis byggs ut till motorväg. Delen Fjälkinge - Gualöv (9 km) är idag mötesfri landsväg 2+1 där kapacitetstaket börjar nås och hastigheten delvis är sänkt till 70 km/h. Korsningar i plan och blandning av fjärr- och lokaltrafik medför olycksrisker.

E22 mellan Trelleborg och Norrköping ingår i det nationella stamvägnätet och utgör en viktig förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten upp till Norrköping. Från Kristianstad österut mot gränsen till Blekinge har vi sträckan "Fjälkinge - Gualöv", som idag är en mötesfri väg, en så kallad 2+1-väg. Den här sträckan är den sista som inte är motorväg i riktning mot Blekinge. När delsträckan "Sätaröd - Vä" på E22 söder om Kristianstad är färdigbyggd är det bara delen mellan Fogdarp och Hörby Norra kvar i Skåne som inte är motorväg.

Väglängd (km): 9 km
Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 70-90 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn): 17 000 f/d (mätår 2018), 13 % tung trafik

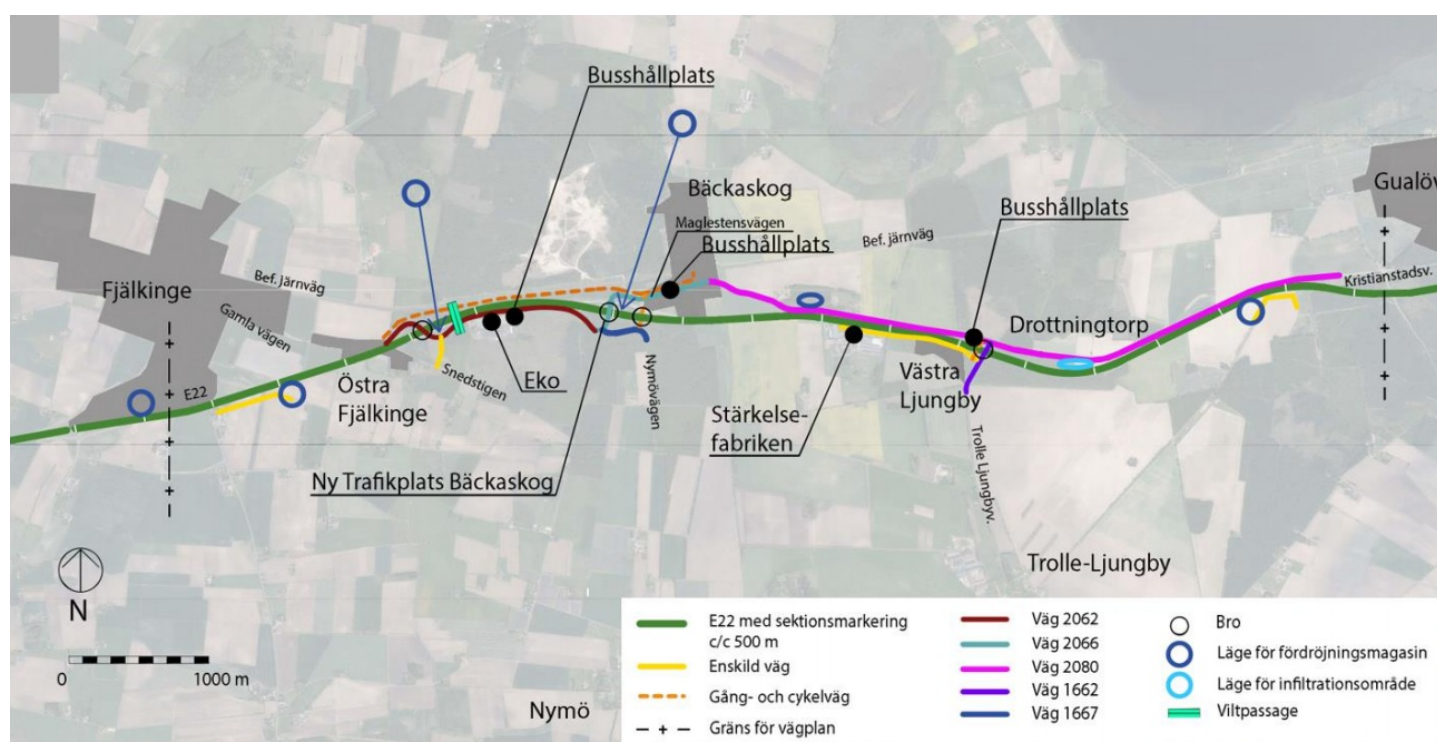
Syfte

Öka framkomligheten och säkerheten både för trafikanterna på E22 och för lokaltrafiken som ska köra på eller korsa E22.

Förslag till åtgärd

Utbyggnad till motorväg i befintlig korridor. Ny trafikplats vid Bäckaskog. Lokalvägnätet kompletteras så att parallellväg skapas längs hela sträckan, se även illustration nedan. Oförändrad väglängd för den genomgående trafiken på E22.

Väglängd (km):	9 km, km
Vägstandard:	Motorväg 4 kf, 21,5 m, 110 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn):	16 000 f/d (mätår 2018), 13 % tung trafik



Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-11-05	jun-17	Osäkerhetsanalys enligt successivprincipen	489,3	60,1	542,7

Planeringsläge

Namn given i nationell plan 2018-2029.

Vägplanen är skickad till fastställelse i juni 2020. Byggstart är planerad till 2022.

Övrigt

Åtgärden är en del i att bygga ut hela E22 genom Skåne till motorväg.

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	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2020-11-10
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,48
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	2,04
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,37
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,65

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	728	3472	4,14
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	817	3382	3,65
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	12,05 mnkr/år	-477,0	729	-	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Restid - personbil	-129,62 kftim/år	1205,7		-		
Godstransporter						
Godskostnad	-0,17 mnkr/år	5,6	46	-	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Reskostnad - lastbil	4,34 mnkr/år	-52,2		-		
Restid - lastbil	-9,72 kftim/år	92,5		-		
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	Osäkert hur sträckan kommer trafikeras men effekterna bedöms som relativt små.

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-1,77	AS/år	-	3660	-	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Döda	-0,09	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-11,85	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,35	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	3660,0		-		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	0,14	kton/år	-40,5	-40	-	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Hälsa							
Dricksvatten	-	-	-	-84	Positivt: Alternativet innebär förstärkt grundvattenskydd.	Positivt	Förstärkt grundvattenskydd
Luft - Avgaspartiklar	0,004	ton/år	-1,7		-		
Luft - NOX	0,389	ton/år	-0,1		-		
Luft - Slitagepartiklar	0,688	ton/år	-82,0		-		
Människors hälsa - buller	-	-	-		Försumbart: Högre hastighet alstrar mer buller men bullerskyddsåtgärder som motverkar detta ingår i projektet.		
Landskap							
Barriäreffekter - djurliv	-	-	-	-	Positivt: Viltlivet i området påverkas i huvudsak av de barriäreffekter vägnätet innebär. Motorvägen i sig är en större barriär än dagens väg, men då viltpassager anordnas blir situationen bättre än i nuläget.	Negativt	Ökat intrång i landskapet
Barriäreffekter - övrig trafik (inkl cykel och gång)	-	-	-		Positivt: Utbyggnad i befintligt stråk, med bland annat stängning av anslutningar, innebär att huvudvägens barriär förstärks men nya planskildheter och lokalvägnät gör att effekten totalt bedöms vara positiv.		
Intrång i Landskap - effekter på forn- och kulturlämningar	-	-	-		Försumbart: Visst intrång i kulturmiljö kan komma att ske - risk för intrång i fornlämningar finns alltid innan utredning/utgrävning av arkeolog genomförts.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Vägsträckningen går mestadels genom ett flackt landskap. Tillkommande trafikplats samt bullerskyddsåtgärder som plank innebär ett intrång i landskapet.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	Ej relevant

Ekonomiska effekter						
Budgeteffekter						
Effekter saknas					Försumbart	Ej relevant
Inbesparade JA-kostnader						
Effekter saknas					Försumbart	Ej relevant
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd						
Drift och Underhåll	4,06	mnkr/år	-110,4	-110	-	Försumbart Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				728		
NETTONUVÄRDE				3472	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Negativt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Vanlig åtgärd med förhållandevis säkra effektsamband. Komplicerad trafikomfördelning men svårt att säga om eventuella felbedömningar över- eller underskattar nyttan.					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Separat lokalvägnät innebär ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter med mindre barriäreffekter till följd (tillförandet av viltpassager minskar barriäreffekterna för viltlivet). Breddning, nya lokalvägar och broar medför dock ökat intrång i landskapet.	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Både positiva och negativa ej prissatta effekter som sammantaget dock bedöms vara negativa. De stora prissatta nyttorna medför att åtgärden ändå bedöms vara tydligt lönsam. Även med högre investeringskostnad 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	Män	Kvinnor	Neutralt	Män åker i större utsträckning bil än kvinnor
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Minskad restid för genomfartstrafik i första hand
Län	Skåne	Blekinge	Neutralt	Aktuell sträckning ligger i Skåne
Kommun	Kristianstad	Bromölla	Neutralt	Största delen av sträckan ligger i Kristianstads kommun
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Jordbruk	Ingen särskild näringsgren som gynnas. Dock krävs intrång i befintlig jordbruksmark.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Stor andel privatbilister på sträckan även om andelen tung trafik är relativt hög.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	Främst de som kör bil som gynnas. Dock inga åtgärder som försvårar för övriga åldersgrupper.

Bedömningarna är gjorda av:
Expertgrupp

Kommentar:
Framförallt biltrafik gynnas.

Objektnummer: VSY202 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2015/6662
Kontaktperson: Månsson Johan, IVsy6, 0771-921 921
Skede: Granskningshandling
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/ny dragning av väg tar mer mark i anspråk. Ökad framkomlighet för biltrafik kan även ha negativ inverkan på andelen som reser med kollektiva färdmedel.

Ekonomisk hållbarhet

Ökad framkomlighet är positiv för pendlingstrafiken i stråket. Åtgärden uppvisar positiv lönsamhet.

Social hållbarhet

Förbättrad trafiksäkerhet och åtskillnad mellan lokalt och regionalt vägnät.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Expertgrupp

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: Högre tillförlitlighet med genomgående standard med motorväg på hela sträckan samt kompletterande lokala länkar för övrig trafik. Minskad olycksrisk.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Hög trafiksäkerhet och genomgående standard med motorväg hela sträckan. Lokalvägnät separerat från E22.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Högre tillförlitlighet med genomgående standard med motorväg på hela sträckan samt kompletterande lokala länkar för övrig trafik. Minskad olycksrisk.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Hög trafiksäkerhet och genomgående standard med motorväg hela sträckan. Lokalvägnät separerat från E22.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Motorväg som medger högre hastighet och därmed minskad restid.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till Malmö.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till exempel till Kastrups flygplats.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Neutralt
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Neutralt
Funktionshindre Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Separat gång- och cykelvägnät förusatt kollektivtrafik på lokalvägar
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: Separat gång- och cykelvägnät. Säkra kopplingar mellan samhällena.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Separat gång- och cykelvägnät. Säkra kopplingar mellan samhällena.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Nytt lokalvägnät underlättar möjlighet för eventuell lokal linje samt gör det lättare att ta sig till hållplats.

	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 fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Negativt bidrag: Viss ökning av trafikarbetet på grund av överflyttning till lokalvägnät. Gäller främst personbil.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Ökad hastighet ger ökad bränsleförbrukning, men motorvägens ostörda trafikströmmar leder till minskad acceleration/retardation.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggandet medför stor energianvändning. Ökad anläggningsmassa skall underhållas.
Hälsa 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.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Bullerskyddsåtgärder ingår i projektet. Nytt läge innebär att några får ökad störning men att fler får minskad.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Bullerskyddsåtgärder ingår i projektet
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Finns inga områden med hög ljudkvalitet inom utredningsområdet.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Ny lokalväg möjliggör lokala transporter för gång/cykel samt t.ex. landsvägscyklning längs sträckan
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Separat gång- och cykelvägnät samt lokalvägnät. Säkrare kopplingar mellan och inom samhällena.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Separat gång- och cykelvägnät samt lokalvägnät. Säkrare kopplingar mellan och inom samhällena.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Ökat trafikarbete och högre hastighet.
	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: Ej tätort med åtgärdsprogram eller där övre utvärderingströskeln överskrids
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Ej aktuellt
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: All vägdagvatten fördröjs. Där orenat vägdagvatten kan tränga ner i grundvattnet tätas diken och dammar för att förhindra att grundvattnet påverkas av vägdagvattnet och eventuellt utsläpp vid olycka.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Positivt bidrag: Ett område kring stärkelsefabriken är utpekade som klass 4. Hanteras i projektet.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Förekommer inte.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Förekommer inte.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Tillkommande trafikplats innebär negativt inslag
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Viltstängsel samt viltpassage
	Betydelse för barriärer	Positivt bidrag: Viltpassager tillförs

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Befintlig korridor.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Viss förbättring och viss försämring innebär totalt sett neutralt bidrag.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Bibehållen struktur
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: För kulturvärdena hos framförallt Snedstigen och alléerna kommer dessa kulturmiljövärden att vårdas och tas omhand.
	Betydelse för uträdering	Negativt bidrag: Finns alltid risk, vet inget förrän arkeolog utrett.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Antalet omkomna och allvarligt skadade kommer att minskas då trafiksäkerheten förbättras.

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)	-3,91	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)	-98,40	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,21	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	6,39	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Mål om ökad tillgänglighet står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och bevarande av landskap.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	13986	97
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	400	3,97
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	23983	238

Bilaga: bilaga 3_vsy202 klimatkalkyl.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
2a	Kostnadskalkyl
2b	Indexomräkning kostnad
2c	Indexomräkning kostnad hög
Klimatkalkyl	
3	Klimatkalkyl
SEA	
4a	Arbets-PM EVA
4b	Arbets-PM EVA, komplettering 2020
4c	Justering EVA-kalkyl
5a	SEK-importkälla
5b	EVA-fil
5c	SEK-importkälla, justering
6a	Trafikomfördelning
6b	Trafikflöden
6c	Trafikuppräknig

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Trafikverket, 2010-08-20, MKB E22 Kristianstad - Bromölla delen Fjälkinge - Gualöv
SEB-ID, ursprunglig SEB	af1223d4-2ecc-45ea-a5b5-0d5388020fca

System-ID, nummer för identifikation i databas: 6043b66b-6524-4cc0-9d7b-582efa86f603

Utskriftsdatum : 2021-06-15