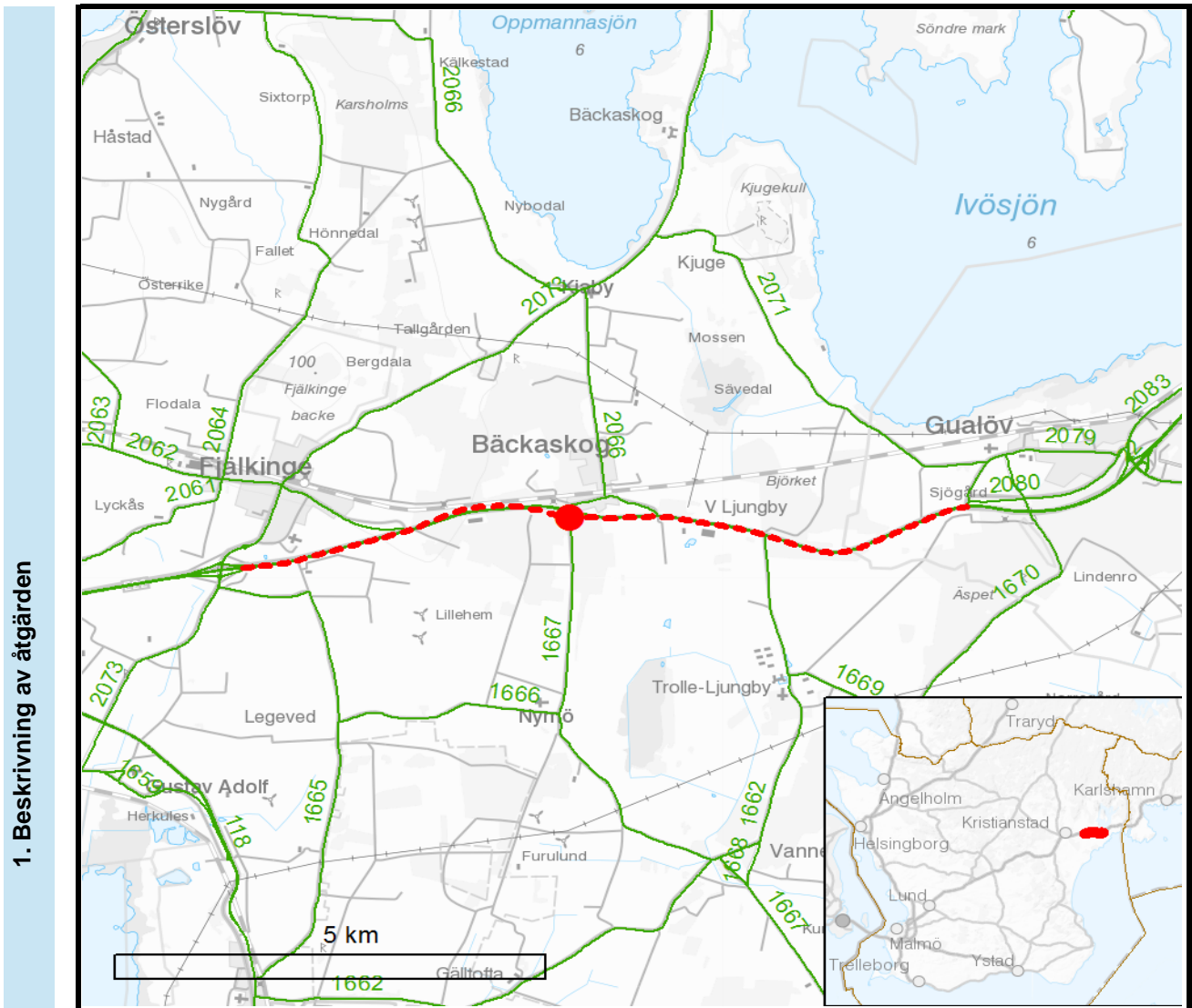


E22 Fjälkinge - Gualöv, VSY202



Nuläge och brister: E22 mellan Trelleborg och Norrköping ingår i det nationella stamvägnätet och utgör en viktig förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten upp till Norrköping. Inom Skåne är E22 en betydelsefull regional förbindelse och pendlingsväg. E22 genom Skåne byggs etappvis 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.

Åtgärdens syfte: Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet samt förbättrad boendemiljö. SEB framtagna som underlag för långsiktig plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 407 mnkr i prisnivå 2015-06.

Utbyggnad till motorväg i befintlig korridor. Ny trafikplats vid Bäckaskog. Lokalvägnätet kompletteras. Oförändrad väglängd för den genomgående trafiken på E22.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
1062		Negativt		Försumbart		Lönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid personbil: -103 kftim/år	1 095		
Godstransporter	Restid lastbil: -6,5 kftim/år	-36		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -2,28 DSS/år	841		
Klimat	CO2-utsläpp: 1,502 kton/år	-112		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	-88		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 2,9 mnkr/år	-72		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 22,7 mnkr/år	-567		
Nettonuvärde		1 062		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,87	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i _{KA} *=	1,6	NNK-idu=	1,66	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Positivt		Bättre skydd av grundvattentäkt
	Landskap	Negativt		Ökat intrång i landskapet
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Negativt	Det ökade intrånget bedöms vara den största effekten

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Män	Regionalt	Skåne	Kristianstad	Resenärer	Neutralt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej bedömt
(störst) negativ nytta/nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Klimat: Externt berörda	Jordbruk	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

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
	Funktionshindre	Kollektivtrafknätet	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
		Befolkning	Positivt
		Luft	Negativt
		Vatten	Positivt
		Mark	Positivt
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

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

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Positiv påverkan på social hållbarhet med säkrare väg och på ekonomisk hållbarhet med minskade transportkostnader. Den ekologiska hållbarheten kan påverkas negativt då mark tas i anspråk och ökad framkomlighet för bil kan på marginalen bidra till ökad trafik.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Fjälkinge - Gualöv	
Ärendenummer	TRV 2015/6662	
Objekt-id	VSY202	
Sammanhang	Del av utbyggnad av E22 genom Skåne till motorväg.	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	454 394	6 210 134
Koordinater målpunkt	462 918	6 210 929

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför val av lokaliseringalternativ/Typfall 5
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ej relevant
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Okänt (beslut om lokalisering är dock taget 2016)
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Ja, se referens 1
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



1.3 Nuläge och brister

E22 mellan Trelleborg och Norrköping ingår i det nationella stamvägnätet och utgör en viktig förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten upp till Norrköping. Inom Skåne är E22 en betydelsefull regional förbindelse och pendlingsväg. E22 genom Skåne byggs etappvis 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.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Kristianstad är den stora orten i nordöstra Skåne dit infrastruktur och verksamheter är koncentrerade. Mellan Kristianstad och Bromölla ligger Fjälkinge, Bäckaskog och Gualöv. Bäckaskog är ett stationssamhälle, uppbyggt kring järnvägen. Fjälkinge har idag knappt 2000 invånare och Gualöv har ca 600 invånare. Bäckaskog är en mindre tätort med drygt 300 invånare. Östra Fjälkinge är en samlad bebyggelsegrupp som idag delas av E22.
Lokalisering av service och handel	Stormarknaden EKO ligger i anslutning till nuvarande E22, mellan Fjälkinge och Bäckaskog.
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas
Gångvägens längd:	Ej relevant
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant
Cykelvägens längd:	Ej relevant
Cykelvägens standard:	Ej relevant
Cykeltrafik:	Ej relevant
Väglängd:	9 km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 70-90 km/h
Vägtrafik:	15 000 f/d (mätår 2014), 13% tung trafik

1.4 Fyrstegsanalys

Steg 1 Tänk om - åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
Idag går det inte att lösa de problem som finns längs E22 sträckan mellan Fjälkinge-Gualöv enbart genom att påverka transportbehov och transportsätt. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 1 åtgärder.

Steg 2 Optimera - åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
Eftersom kapacitetsgränsen inom en snar framtid kommer att överskridas räcker det inte att utföra åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon utan det krävs en standardökning. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 2 åtgärder.

Steg 3 Bygg om - begränsade ombyggnadsåtgärder
En ombyggnad från dagens vägstandard till motorväg är för stor omfattning för att kunna betraktas som en förbättringsåtgärd. Vägen kommer att behöva justeras i plan, profil och längslutning vilket medför att det utgör ett nybyggnadsalternativ med större ombyggnadsåtgärder. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 3 åtgärder.

Steg 4 Bygg nytt – nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder
Standardökning från 2+1 väg till motorväg bedöms omfatta nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. De nationella målen och projektmålen bedöms kunna uppfyllas med steg 4 åtgärder.

1.5 Syfte

SEB framtagen i arbetet med vägplan men har uppdaterats för att utgöra underlag för långsiktig plan.

Trafikverket har för avsikt att öka framkomligheten och trafiksäkerheten genom att bygga ut E22 genom Skåne. Vald målstandard är fyrfältig motorväg för hela sträckan. Målet är att genom utbyggnaden av väg E22 till motorväg, öka framkomligheten, få en säkrare väg och en bättre miljö för dem som bor utmed vägen.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Utbyggnad till motorväg i befintlig korridor. Ny trafikplats vid Bäckaskog. Lokalvägnätet kompletteras. Oförändrad väglängd för den genomgående trafiken på E22.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Motorväg i befintlig vägkorridor. Lokalvägat. En ny trafikplats.</i>

Gångvägens längd:	<i>Ej relevant</i>
Gångvägens standard:	<i>Ej relevant</i>
Gångtrafik:	<i>Ej relevant</i>

Cykelvägens längd:	<i>Ej relevant</i>
Cykelvägens standard:	<i>Ej relevant</i>
Cykeltrafik:	<i>Ej relevant</i>

Väglängd:	<i>9 km</i>
Vägstandard:	<i>Motorväg, 21,5 m, 110 km/h</i>
Vägtrafik:	<i>14 000 f/d (mätår 2014), 13 % tung trafik</i>

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnads-kalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	VSY202 E22 Fjälkinge-Gualöv FKS 170118	387	2017-01-18	2016-01	Successiv kalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärdskostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Namngiven i gällande nationell plan 2014-2025	407	407	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Vägplan, val av lokalisering är gjort.

Namngiven i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 för produktion 2020-2025.

1.9 Relation till andra åtgärder

En delsträcka i ambitionen att hela E22 genom Skåne skall vara motorväg.

1.10 Övrigt

Ej angett

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarioinformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2015-09-01	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2017-01-20

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

En stor del av trafiken flyttas till motorvägen. Vissa lokala strömar kommer att få omvägar då anslutning till E22 stängs.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	44%	64%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	51%	92%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Gällande uppräkningsstal för Skåne län, europavägar.

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej relevant		Successiv kalkyl 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	407		Ej angett		450			
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		567				627		

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonom-isk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		Successiv kalkyl 50 %	567	1 062	1,87	1,66
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 85 %	627	1 002	1,60	1,43
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50 %	567	830	1,46	1,30
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Successiv kalkyl 50 %	567	243	0,43	0,39
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	Successiv kalkyl 50 %	567	1 635	2,88	2,53
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	Successiv kalkyl 50 %	567	138	0,24	0,22

* Nettonu-värdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

** Nettonu-värdeskvoten NNK-i är nettonu-värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonu-värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu-värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggpriser, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svårvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen.

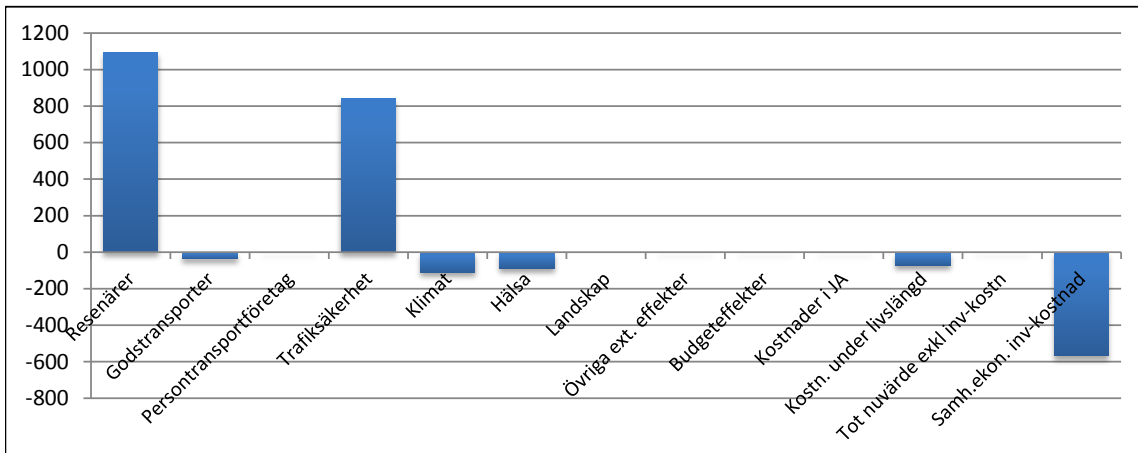
Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettovärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettovärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - personbil	Ej angett	-103,0	kftim/år	1 255	1 095	Eva 2.96
		Reskostnad - personbil	Ej angett	7,9	mnkr/år	-161		Eva 2.96
	GODSTRANSPORTER	Restid - lastbil	Ej angett	-6,5	kftim/år	104	-36	Eva 2.96
		Reskostnad - lastbil	Ej angett	2,8	mnkr/år	-144		Eva 2.96
		Gods-kostnad	Ej angett	-0,1	mnkr/år	4		Eva 2.96
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafik- säkerhet - totalt	Total olyckskostnad	-	-	841	841	Eva 2.96	
	Döda	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade	-0,12	pers/ år	-		Eva 2.96	
	Svårt skadade	Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade	-2,15	pers/ år	-		Eva 2.96	

EXTERNNA EFFEKTER	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Avser koldioxid	1,50	kton/ år	-112	-112	Eva 2.96
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar	-	-	-88		Eva 2.96
		Luft - NOX	Kväveoxider	15,659	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - VOC	Kolväten	0,124	ton/år	-	-88	Eva 2.96
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,007	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - Partiklar	Partiklar	0,167	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	2,9	mnkr/år	-72	-72	Eva 2.96	
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad		23	mnkr/ år	-567	-567	Eva 2.96	
NETTONUVÄRDE							1 062	

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman- vägd bedömning	Bedömt av	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	GODSTRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Marginell påverkan</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp

EXTERNA EFFEKTER (Följdef effekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Ej angett	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	KLIMAT	Ej angett	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - buller	Högre hastighet alstrar mer buller men bullerskyddsåtgärder som motverkar detta ingår i projektet.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Positivt	Expertgrupp
		Vatten	Alternativet innebär förstärkt grundvattenskydd samt en uppfyllnad av målet grundvattenresurser skyddas.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Expertgrupp
	LANDSKAP	Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	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.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Negativt	Expertgrupp
		Intrång i Landskap – effekter på forn- och kulturlämningar	Visst intrång i kulturmiljö kan komma att ske - risk för intrång i fornämningar finns alltid innan utredning/utgrävning av arkeolog genomförts.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Expertgrupp
		Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Vägsträckningen går mestadels genom ett flackt landskap. Tillkommande trafikplats samt bullerskyddade åtgärder som plank innebär ett intrång i landskapet.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Expertgrupp

		Barriäreffekter – djurliv	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.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Expertgrupp
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Ej angett	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Expertgrupp		

Motivering:

Ej angett

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Försumbart		Negativ (stor)		Negativt
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

Motivering:

Separat lokalvägät 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.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Expertgrupp
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	407
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	1,87
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd med förhållandevis säkra effektsamband. Komplicerad trafikomfördelning men svårt att säga om eventuella felbedömningar över- eller underskattar nyttan.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HKLR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 31
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Expertgrupp

Motivering:

Både positiva och negativa ej prissatta effekter vars summa bedöms vara negativ. De stora prissatta nyttorna medför att åtgärden ändå bedöms vara tydligt lönsam.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Kvinnor	-	Män åker i större utsträckning bil än kvinnor	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Minskad restid för genomfartstrafik i första hand	Expertgrupp

Län	Skåne	Blekinge	Neutralt	Aktuell sträckning ligger i Skåne	Expertgrupp
Kommun	Kristianstad	Bromölla	Neutralt	Största delen av sträckan ligger i Kristianstads kommun	Expertgrupp
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Klimat: Externt berörda	Stor andel privatbilar på sträckan även om andelen tung trafik är relativt hög. Ökat trafikarbete totalt ger högre utsläpp.	Expertgrupp
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Jordbruk	Ingen särskild näringsgren som gynnas. Dock krävs intrång i befintlig jordbruksmark.	Expertgrupp
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Stor andel privatbilar på sträckan även om andelen tung trafik är relativt hög.	Expertgrupp
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	Främst de som kör bil som gynnas. Dock inga åtgärder som försvårar för övriga åldersgrupper.	Expertgrupp

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej relevant
-----------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför relativt stora 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

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Lönsam

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	Negativ påverkan: 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 om inte nya busshållplatser eller busslinjer hanteras.	Expertgrupp
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Positiv påverkan: Ökad framkomlighet är positiv för pendlingstrafiken i stråket. Åtgärden uppvisar positiv lönsamhet.	Expertgrupp
	Social hållbarhet	Positiv påverkan: Förbättrad trafiksäkerhet och åtskillnad mellan lokalt och regionalt vägnät.	Expertgrupp

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Positiv påverkan på social hållbarhet med säkrare väg och på ekonomisk hållbarhet med minskade transportkostnader. Den ekologiska hållbarheten kan påverkas negativt då mark tas i anspråk och ökad framkomlighet för bil kan på marginalen bidra till ökad trafik.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att "inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen "försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "inget bidrag" en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och koncensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p>

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
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.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Hög trafiksäkerhet och genomgående standard med motorväg hela sträckan. Lokalvägnät separerat från E22.	Expertgrupp

<p>Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</p>	Tillförlitlighet	<p>Positivt bidrag: Högre tillförlitlighet med genomgående standard med motorväg på hela sträckan samt kompletterande lokala länkar för övrig trafik. Minskad olycksrisk.</p>	Expertgrupp
	Kvalitet	<p>Positivt bidrag: Hög trafiksäkerhet och genomgående standard med motorväg hela sträckan. Lokalvägnät separerat från E22.</p>	Expertgrupp
<p>Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</p>	Pendling	<p>Positivt bidrag: Motorväg som medger högre hastighet och därmed minskad restid.</p>	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	<p>Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till Malmö.</p>	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	<p>Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till exempel till Kastrups flygplats.</p>	Expertgrupp
<p>Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p>	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	<p>Inget bidrag: Neutralt</p>	Expertgrupp
	Lika påverkansmöjlighet	<p>Inget bidrag: Neutralt</p>	Expertgrupp
<p>Funktionshindrede. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p>	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede	<p>Positivt bidrag: Separat gång- och cykelvägnät förusatt kollektivtrafik på lokalvägar</p>	Expertgrupp
<p>Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	<p>Positivt bidrag: Separat gång- och cykelvägnät. Säkra kopplingar mellan samhällena.</p>	Expertgrupp
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	<p>Positivt bidrag: Separat gång- och cykelvägnät. Säkra kopplingar mellan samhällena.</p>	Expertgrupp
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	<p>Positivt bidrag: Nytt lokalvägnät underlättar möjlighet för eventuell lokal linje samt gör det lättare att ta sig till hållplats.</p>	Expertgrupp

Hänsynsmål ²				
<p>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.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>		Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Negativt bidrag: Viss ökning av trafikarbetet på grund av överflyttning till lokalvägnät. Gäller främst personbil.	Expertgrupp
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Negativt bidrag: Ökad hastighet ger ökad bränsleförbrukning, men motorvägens ostörda trafikströmmar leder till minskad acceleration/retardation.	Expertgrupp
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Byggandet medför stor energianvändning. Ökad anläggningsmassa skall underhållas.	Expertgrupp
	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.	Expertgrupp
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Bullerskyddsåtgärder ingår i projektet	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Finns inga områden med hög ljudkvalitet inom utredningsområdet.	Expertgrupp
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Ny lokalväg möjliggör lokala transporter för gång/cykel samt t.ex. landsvägscyckling längs sträckan	Expertgrupp
	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.	Expertgrupp
		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.	Expertgrupp

<p>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.</p>	<p>Luft</p>	<p>Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).</p>	<p>Negativt bidrag: Ökat trafikarbete och högre hastighet.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.</p>	<p>Inget bidrag: Ej tätort med åtgärdsprogram eller där övre utvärderingströskeln överskrids</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>	<p>Inget bidrag: Ej aktuellt</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Vatten</p>	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p>	<p>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.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>
	<p>Mark</p>	<p>Betydelse för förorenade områden</p>	<p>Positivt bidrag: Ett område kring stärkelsefabriken är utpekade som klass 4. Hanteras i projektet.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden</p>	<p>Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt metaller</p>	<p>Inget bidrag: Förekommer inte.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar</p>	<p>Inget bidrag: Förekommer inte.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede</p>	<p>Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Materiella tillgångar</p>	<p>Betydelse för areella näringar.</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>	
	<p>Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>	
<p>Landskap</p>	<p>Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.</p>	<p>Negativt bidrag: Tillkommande Trafikplats innebär negativt inslag</p>	<p>Expertgrupp</p>	

Landskap	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Positivt bidrag: Viltstängsel samt viltpassage</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Positivt bidrag: Viltpassager tillförs</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Befintlig korridor.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Viss förbättring och viss försämring innebär totalt sett neutralt bidrag.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Bibehållen struktur</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: För kulturvärdena hos framförallt Snedstigen och alléerna kommer dessa kulturmiljövärden att vårdas och tas omhand.</i>	<i>Expertgrupp</i>
		Betydelse för utradering	<i>Negativt bidrag: Finns alltid risk, vet inget förrän arkeolog utrett.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Antalet omkomna och allvarligt skadade kommer att minska då trafiksäkerheten förbättras.</i>	<i>Expertgrupp</i>	

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹ Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

² Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbudömning framöver eftersom de här används vid bedömningar av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads- effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-7,1	D/ mdkr	Eva 2.96
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-130,2	DSS/ mdkr	Eva 2.96
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,3	tim/ tkr	Eva 2.96
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	85,9	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål- uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Ej angett</i>

4.5 Målkonflikter

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

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	16 155	139	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	291	3	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	17 460	186	

Kommentar:

Klimatkalkylen är uppdaterad till version 4 men indata kommer från klimatkalkylen till tidigare SEB (v140503).

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-01-20, Patrik Lundqvist, Trafikplanerare - Structor Mark Stockholm AB

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-03-10 Patrik Lundqvist, Trafikplanerare - Structor Mark Stockholm AB

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

2016-02-04

Johan Månsson, projektledare, Trafikverket

Niklas Alvaeus, trafikanalytiker, Trafikverket

Christina Nyström, markförhandlare, Trafikverket

Annelie Rossander, miljöspecialist, Trafikverket

Peter Fredriksson, planerare, Trafikverket

Patrik Lundqvist, trafikanalytiker, Structor

Henrik Säre, uppdragsledare, Structor

Zubair Haya, projektingenjör, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-10-20

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-02-13 Emma Rosklint, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-02-14 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-20 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-02-21 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

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

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

- a) *Darvish Fattahi, Trafikverket, 2017-01-18, VSY202 E22 Fjälkinge-Gualöv FKS 170118*
- b) *Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-01-20, VSY202_omräkn invkostnad*
- c) *Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-01-20, VSY202_omräkn invkostnad_85proc*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-10-19

- a) *VSY202 klimatkalkyl resultat*
- b) *VSY202 klimatkalkyl indata*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

- a) *Patrik Lundqvist, Structor, 2016-03-11, VSY202_EVA Arbets-PM 20160311*
- b) *Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-01-20, VSY202 kompletterande arbets-PM_170120*

Bilaga 5: EVA-kalkyl

*Patrik Lundqvist, Structor, 2017-01-20, E22-Fjälkinge-Gualöv_Alt_1_E
(+känslighetsanalyser enligt ASEK 6)*

Bilaga 6: Trafikomfördelning

Patrik Lundqvist, Structor, 2016-03-11

- a) *Trafikomfördelning_Alt_1.pdf*
- b) *Trafikflöden_Alt_1.pdf*

Bilaga 7: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2016-10-19, VSY202 FKB_161019

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Trafikverket, 2010-08-20, MKB E22 Kristianstad - Bromölla delen Fjälkinge - Gualöv

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering