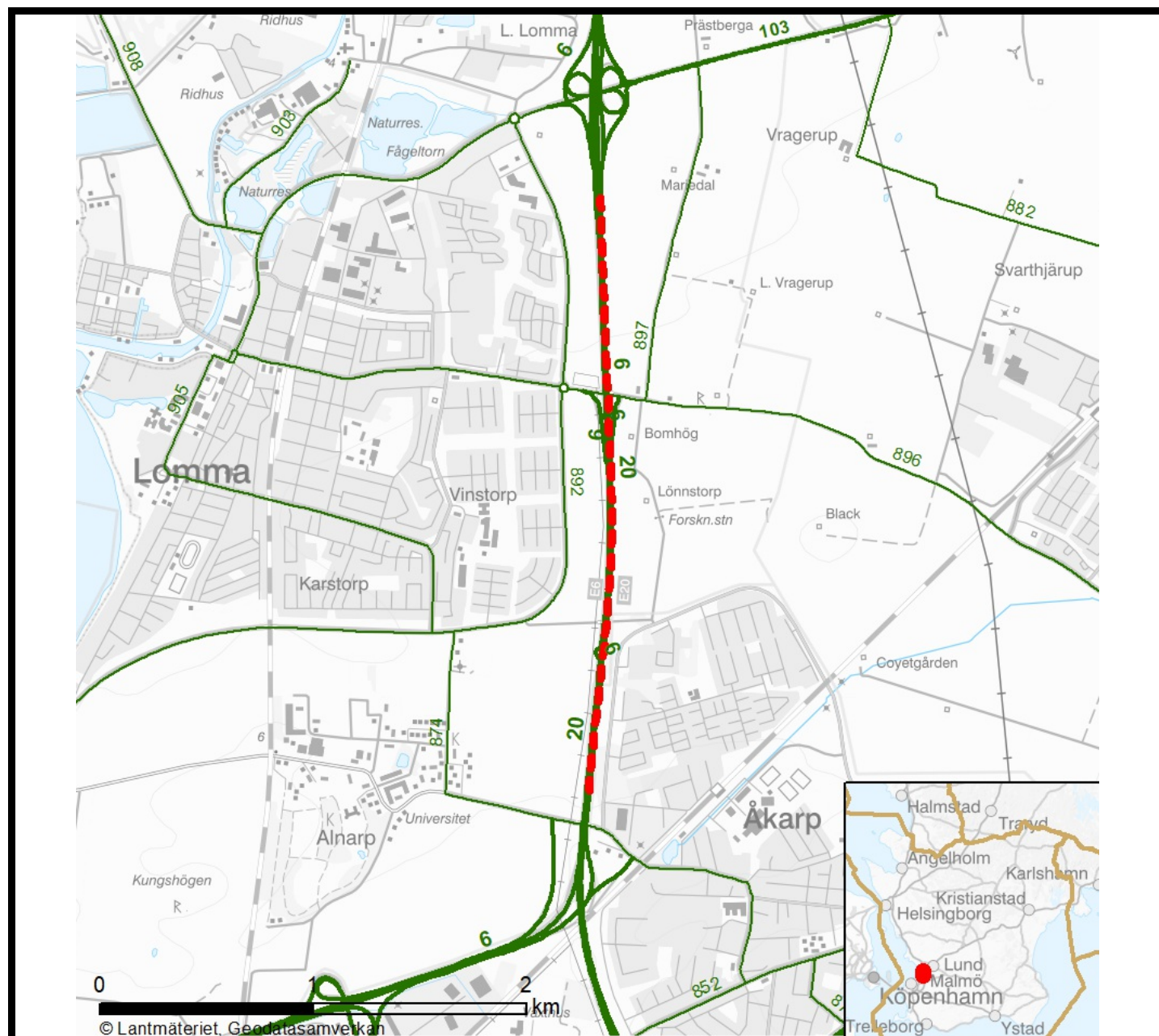


E6 Trafikplats Alnarp – Trafikplats Lomma, additionskörväg



Nuläge och brister:

E6 är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig nationell pulsåder. Den är även viktig för regional arbetspendling och sträckan mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma är den mest belastade motorvägssträckan i Skåne. Omfattande nationell och internationell godstrafik samsas med lokal och regional pendlingstrafik samt nyttotrafik.

Sträckan närmar sig sitt kapacitetstak. Analyser visar på stora störningar och låga hastigheter under relativt lång tid vid rusningstrafik samt en hög frekvens av incidenter som skapar ytterligare störningar och stopp i trafiken.

<u>Väglängd:</u>	3 km
<u>Vägstandard:</u>	Motorväg 2+2 kf, 27 - 28,5 m, 110 km/h
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	52 600 f/d varav 17 % lastbilar (2018)

Åtgärdens syfte:

Att minska risken för störningar genom att öka kapaciteten och framkomligheten.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 337,98 mnkr i prisnivå 2019-06

Ett extra körfält i vardera riktningen på befintlig motorväg mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma.

<u>Väglängd (km):</u>	3 km
<u>Vägstandard:</u>	Motorväg 3+3 kf, 34,5 m (om befintligt vägområde ej kan nyttjas), 110 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	52 600 f/d varav 17 % lastbilar (2018)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	891	Positivt	Minskad restidsosäkerhet
Godstransporter	198	Positivt	Minskad osäkerhet av transporttiden
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Minskad risk för upphinnandeolyckor.
Klimat	-	Försumbart	-
Hälsa	-	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	-
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Ökad vägyta att underhålla.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	453		
	Nettonuvärde	Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	636	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,40	636	Bara restid ingår i kalkylen men den bedöms utgöra stor del av de faktiska effekterna. Trafikutvecklingen i kalkylen är lägre än basprognosen vilket kan bidra till underskattning av nyttorna. Trafikprognosen är dock osäker.
KA högre invkostnad	0,85	500	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-152	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Stora beräknade restidsnyttor och ytterligare positiva ej beräknade effekter gör att åtgärden bedöms vara lönsam. Utan trafiktillväxt minskar nyttorna och lönsamheten blir mer osäker.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Skåne	Neutralt
Kommun	Malmö	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Regional arbetspendling med bil bedöms gynnas mest.

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Förbättrad tillgänglighet för biltrafiken vilket dock kan bidra till ökad trafik.

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 restidsnyttor och ytterligare positiva ej beräknade effekter gör att åtgärden bedöms vara lönsam. Utan

trafiktillväxt minskar nyttorna och lönsamheten blir mer osäker.

Ökad framkomlighet kan på marginalen bidra till ökad biltrafik och därmed ytterligare koldioxidutsläpp. Viss ytterligare mark kan behöva tas i anspråk men då ganska marginellt.

Den samhällsekonomiska analysen pekar på att åtgärden är lönsam. Ökad framkomlighet kan bidra till regional utveckling, dock i en region som redan har hög tillväxt.

Ökad kapacitet bedöms förbättra trafiksäkerheten. Påverkan på jämlikhet och jämställdhet bedöms vara marginell.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E6 Trafikplats Alnarp – Trafikplats Lomma, additionskörväg
Objekt-id	VSY2202
Ärendenummer	
Län	Skåne
Kommun	Lomma
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

E6 är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig nationell pulsåder. Den är även viktig för regional arbetspendling och sträckan mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma är den mest belastade motorvägssträckan i Skåne. Omfattande nationell och internationell godstrafik samsas med lokal och regional pendlingstrafik samt nyttotrafik.

Sträckan närmar sig sitt kapacitetstak. Analyser visar på stora störningar och låga hastigheter under relativt lång tid vid rusningstrafik samt en hög frekvens av incidenter som skapar ytterligare störningar och stopp i trafiken.

En betydande andel av trafiken som passerar området trafikerar endast sträckan mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma.

Väglängd (km):	3 km
Vägstandard:	Motorväg 2+2 kf, 27 - 28,5 m, 110 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn):	52 600 f/d varav 17 % lastbilar (2018)

Syfte

Att minska risken för störningar genom att öka kapaciteten och framkomligheten.

Ett extra körfält i vardera riktningen skulle markant minska belastningen och störningskänsligheten på E6 och frigöra kapacitet för den genomgående trafiken. Betydande vinster finns även för trafikanter vid av- och påfart. De extra körfälten ger ett större vävnings- respektive avvecklingsfönster än konventionella avfarter/påfarter. Trafikmängderna kommer efter åtgärd vara fortsatt höga och sannolikt kommer medelhastigheten på sträckan under peaktid fortsatt ligga under skyltad hastighetsgräns, men störningskänsligheten kommer att minska jämfört med dagens situation.

Förslag till åtgärd

Ett extra körfält i vardera riktningen på befintlig motorväg mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma.

Eventuellt kommer skyltad hastighet sänkas till 100 km/h vilket skulle ge ytterligare något högre kapacitet. Det är dock inte en följd av denna åtgärd så här förutsätts att 110 km/h behålls.

Väglängd (km):	3 km, km
Vägstandard:	Motorväg 3+3 kf, 34,5 m (om befintligt vägområde ej kan nyttjas), 110 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn):	52 600 f/d varav 17 % lastbilar (2018)

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-05-18	dec-20	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	323,5	97,1	338,0

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie för E6 genom Skåne slutfördes 2018. Objektet är inte namngivet i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Anpassad prognos
Avvikelse från prognos persontrafik	ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Anpassad prognos
Avvikelse från prognos godstrafik	ja
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	Restidsnyttor Mikro- mesomodeller: 2020-06
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-05-05
Trafiktillväxttal Lastbil period 2017-2040	1,25
Trafiktillväxttal Lastbil period 2017-2065	1,25
Trafiktillväxttal Personbil period 2017-2040	1,15
Trafiktillväxttal Personbil period 2017-2065	1,15

Kommentar

Uppräkning av trafik enligt basprognos medför orimligt långa restider. I en sådan situation skulle vissa trafikanter förmodligen välja annan resväg, färdmedel, målpunkt eller att inte resa alls. Basprognosens uppräkning 2017-2040 har därför minskats med 20 procentenheter, se även arbets-PM.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	453	636	1,40
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	589	500	0,85
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	453	-152	< 0
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

Känslighetsanalys med 50 % högre trafiktillväxt har inte gjorts då redan basprognosen innebär så mycket trafik att det inte kan hanteras av kalkylverktyget på ett realistiskt sätt.

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							
Restid - personbil	-140	kftim/år	890,8	891	-	Positivt	Minskad restidsosäkerhet
Restidsosäkerhet	-	-	-		Positivt: Med ökad kapacitet minskar restidens variation.		
Godstransporter							
Godskostnad	-29	kftim/år	9,4	199	-	Positivt	Minskad osäkerhet av transporttiden
Restid - lastbil	-29	kftim/år	189,1		-		
Restidsosäkerhet	-	-	-		Positivt: Med ökad kapacitet minskar transporttidens variation.		
Persontransportföretag							
Effekter saknas						Försumbart	-
Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: Minskade köer bedöms minska risken för upphinnandeolyckor och körfältsbyten med små marginaler. Additionskörfält minskar dessutom behovet av körfältsbyten.	Positivt	Minskad risk för upphinnandeolyckor.
Klimat							
Effekter saknas						Försumbart	-
Hälsa							
Effekter saknas						Försumbart	-
Landskap							
Effekter saknas						Försumbart	-
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringkostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Negativt: Ökad vägyta att underhålla.	Negativt	Ökad vägyta att underhålla.

SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	453		
NETTONUVÄRDE	636	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Bara restid ingår i kalkylen men den bedöms utgöra stor del av de faktiska effekterna. Trafikutvecklingen i kalkylen är lägre än basprognosen vilket kan bidra till underskattning av nyttorna. Trafikprognosen är dock osäker.</p>		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Minskad restidosäkerhet och förbättrad trafiksäkerhet utgör de största ej beräknade effekterna. Det fysiska ingreppet är förhållandevis begränsat vilket bidrar till att övriga effekter bedöms vara små.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Stora beräknade restidsnyttor och ytterligare positiva ej beräknade effekter gör att åtgärden bedöms vara lönsam. Utan trafik tillväxt minskar nyttorna och lönsamheten blir mer osäker.

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 bilresenärer. Män kör idag något mer bil än kvinnor men skillnaden är liten och minskande.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	En stor del av trafiken under högtrafik bedöms vara regional arbetspendling. Även betydande långväga trafik förekommer på sträckan.
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Trafik inom Skåne bedöms utgöra en stor majoritet av trafiken under högtrafik.
Kommun	Malmö	Kävlinge	Neutralt	Flera kommuner längs E6 får nytta av åtgärden och det är inte självklart vilka som gynnas mest. Malmö som inpendlingsort bedöms här gynnas mest. Kävlinge är en av flera kommuner norr om Malmö som gynnas.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Godstransporter och annan yrkestrafik gynnas men svårt att särskilja specifika näringsgrenar.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Personbilstrafiken dominerar under högtrafik och bedöms därmed få större nytta än godstrafiken.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Arbetspendlare gynnas mest.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Regional arbetspendling med bil bedöms gynnas mest.

Objektnummer: VSY2202 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Bårström Jack, PLSys, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-15

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Ökad framkomlighet kan på marginalen bidra till ökad biltrafik och därmed ytterligare koldioxidutsläpp. Viss ytterligare mark kan behöva tas i anspråk men då ganska marginellt.

Ekonomisk hållbarhet

Den samhällsekonomiska analysen pekar på att åtgärden är lönsam. Ökad framkomlighet kan bidra till regional utveckling, dock i en region som redan har hög tillväxt.

Social hållbarhet

Ökad kapacitet bedöms förbättra trafiksäkerheten. Påverkan på jämlikhet och jämställdhet bedöms vara marginell.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för kö och osäkra restider.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Jämnare hastighet bedöms upplevas som mer bekvämt.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för kö och osäkra restider.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Kortare transporttider.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Minskad restid i viktigt pendlingsstråk.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Minskad restid till Malmö norrifrån.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Minskad restid mellan till exempel västsverige och Malmö, Köpenhamn respektive Kastrup
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Funktionshindre Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindre	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Ökad framkomlighet för bil kan bidra till överflyttning från tåg till bil. Dock förbättras framkomligheten även för buss.

	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: Ökad framkomlighet kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: Minskade köer kan minska energiförbrukningen för framförallt fordon med förbränningsmotor.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggandet medför energianvändning. Ökad vägyta kan öka energianvändning i driftskede.
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	Inget bidrag: Utflyttning av trafik närmare bebyggelse och högre hastigheter kan öka bullret. Bullerskyddsåtgärder kommer dock genomföras vid behov.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Om sådana nivåer kommer uppkomma genomförs åtgärder.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvaliteten	Inget bidrag: Omgivningen är redan utsatt för buller.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Minskade köer kan minska utsläppen från fordon med förbränningsmotor.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Bedöms inte påverka luften i tätorterna.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Bedöms inte påverka luften i tätorterna.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Även om åtgärden kan kräva att tytterligare mark tas i anspråk är skillnaden mot nuläget marginell.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inga utpekade områden har identifierats.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för uttradering	Inget bidrag: Marken intill vägen är jordbruksmark och risken att det finns okända fornlämningar bedöms vara liten.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Minskade köer bedöms minska risken för upphinnandeolyckor och körfältsbyten med små marginaler. Additionskörfält minskar dessutom behovet av körfältsbyten.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	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)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-10,29	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Förbättrad tillgänglighet för biltrafiken vilket dock kan bidra till ökad trafik.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	4223	23
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	157	1,14
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	6291	45,8

Bilaga: bilaga 5_klimatkalkyl vsy2202 e6 alnarp-lomma.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
4a	Kostnadskalkyl
4b	Förutsättningar kostnadskalkyl
4c	Indexomräkning kostnad
Klimatkalkyl	
5	Klimatkalkyl
SEA	
1a	Nyttoberäkning huvudanalys
1b	Nyttoberäkning KA utan trafikökning
2	Vissim-modell
3a	Arbets-PM simulering
3b	Dokumentation simulering
3c	Trafikberäkning
3d	Underlag hastighetsspridning
3e	Resultat simulering

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 7f0d4a42-d03b-46e1-b9b4-aba45b89e436

Utskriftsdatum : 2021-06-15