

## E22 Förbi Bergkvara



### Nuläge och brister:

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Aktuell sträcka saknar mötesseparering och har mycket randbebyggelse. I Bergkvara orsakar genomfartstrafiken boendemiljöproblem och olycksrisker för framförallt oskyddade trafikanter. Långa sträckor med 50-70 km/h orsakar fördröjningar för genomfartstrafiken. Söder och norr om aktuell sträcka är vägen mötesseparerad.

Väglängd: 14

Vägstandard: Vanlig väg, 7 - 9 m, 50 - 80 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 3700-4200 f/d, varav ca 12-13 % lastbilar (2017)

**Åtgärdens syfte:**

Ökad framkomlighet för genomfartstrafiken och förbättrad trafiksäkerhet och boendemiljö längs befintlig väg.

**Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 426,7 mnkr i prisnivå 2019-06

I söder ombyggnad till mötesfri landsväg i befintlig sträckning (6 km). Förbi Bergkvara mötesfri motortrafikled i ny sträckning (8 km) väster om befintlig väg. Trafikplats i korsningen med Torsåsvägen (lv 504). Faunastängsel längs hela sträckan. Redovisad linje är bara en av flera tänkbara i korridoren.

<u>Väglängd (km):</u>	14 km
<u>Vägstandard:</u>	Mötesfri landsväg/motortrafikled, 13-14 m, 100 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	3700-4200 f/d, varav ca 12-13 % lastbilar (2017)

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	399	Försumbart	-
Godstransporter	64	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	485	Försumbart	-
Klimat	-1	Försumbart	-
Hälsa	153	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Ökat intrång av ny väg.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	-61	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	572		
	<b>Nettonuvärde</b>	<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	466	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,74	466	Viss osäkerhet i trafikomfördelning men vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Betydande såväl positiva (barriäreffekt i Bergkvara) som negativa (intrång i landskap) saknas i kalkylen men sammantaget bedöms de utgöra en mindre del av effekterna.
KA högre invkostnad	0,37	295	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>
Trafiktillväxt +50%	-	-	Trots att ej beräknade effekter sammantaget bedömts vara negativa, till följd av stort intrång i landskapet, är den samlade bedömningen att de stora prissatta effekterna, i form av framförallt restid och trafiksäkerhet, gör att åtgärden ändå är lönsam. Med högre kostnad är lönsamheten mer osäker.
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Lönsam</b>

**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	Kalmar	Neutralt
Kommun	Torsås	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Framförallt regional biltrafik får nytta av åtgärden.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

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

#### Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden medför förbättrad framkomlighet, en förbättrad miljö genom Bergkvara samt ökad trafiksäkerhet. Samtidigt innebär åtgärden intrång i landskapet, ökad energianvändning och ökade utsläpp.

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:

Trots att ej beräknade effekter sammantaget bedömts vara negativa, till följd av stort intrång i landskapet, är den samlade bedömningen att de stora prissatta effekterna, i form av framförallt restid och trafiksäkerhet, gör att åtgärden ändå är lönsam. Med högre kostnad är lönsamheten mer osäker.

Åtgärden innebär intrång i landskapet. Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade utsläpp.

Åtgärden minskar res- och transportkostnaden, kan stärka regionens utveckling och bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.

Åtgärden bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och bättre boendemiljö.

# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Förbi Bergkvara
Objekt-id	YSY004
Ärendenummer	
Län	Kalmar
Kommun	Torsås
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Aktuell sträcka saknar mötesseparering och har mycket randbebyggelse. I Bergkvara orsakar genomfartstrafiken boendemiljöproblem och olycksrisker för framförallt oskyddade trafikanter. Långa sträckor med 50-70 km/h orsakar fördröjningar för genomfartstrafiken. Söder och norr om aktuell sträcka är vägen mötteseparerad.

Väglängd (km): 14

Vägstandard: Vanlig väg, 7 - 9 m, 50 - 80 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 3700-4200 f/d, varav ca 12-13 % lastbilar (2017)

## Syfte

Ökad framkomlighet för genomfartstrafiken och förbättrad trafiksäkerhet och boendemiljö längs befintlig väg.

## Förslag till åtgärd

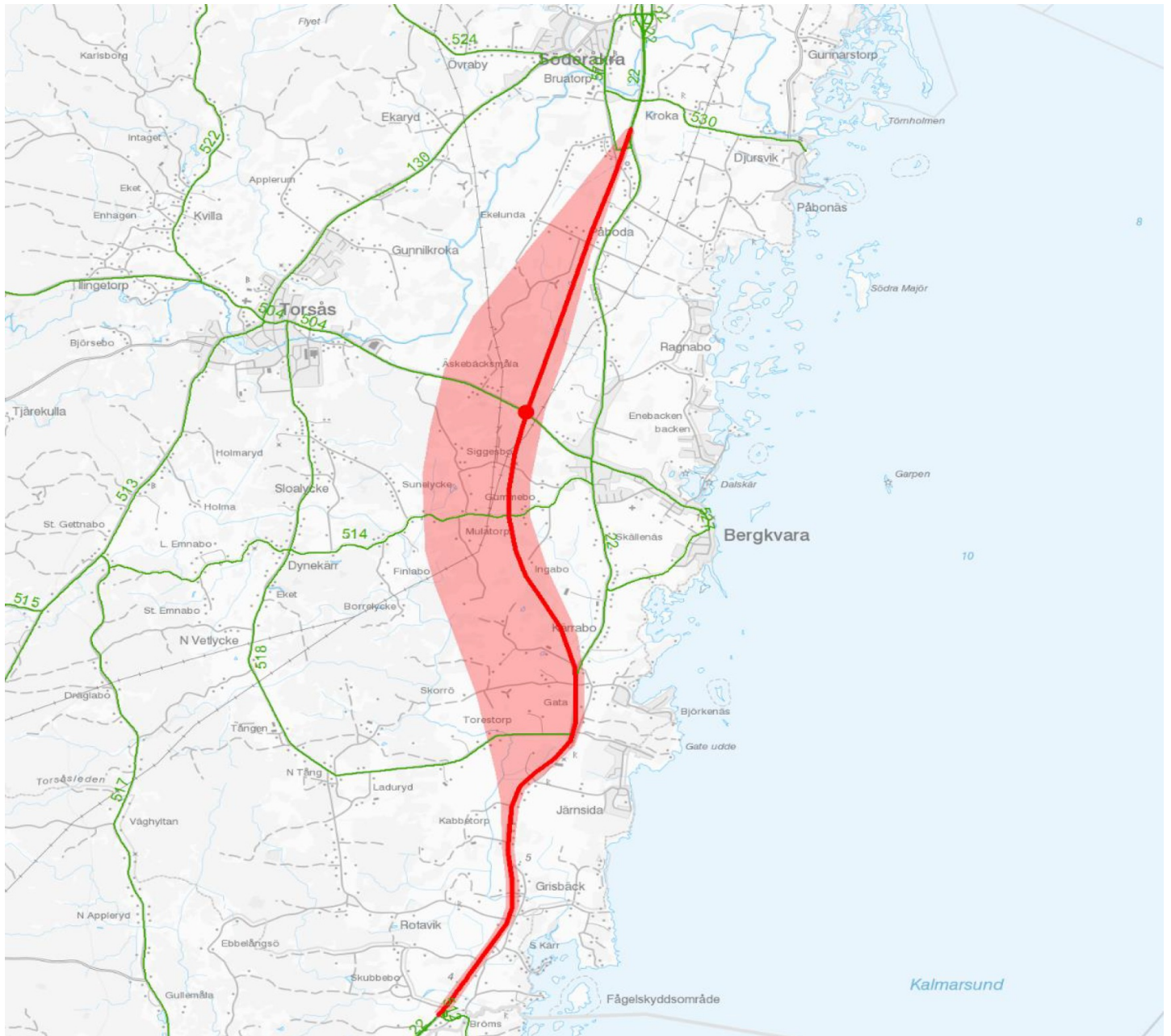
I söder ombyggnad till mötesfri landsväg i befintlig sträckning (6 km). Förbi Bergkvara mötesfri motortrafikled i ny sträckning (8 km) väster om befintlig väg. Trafikplats i korsningen med Torsåsvägen (lv 504). Faunastängsel längs hela sträckan. Redovisad linje är bara en av flera tänkbara i korridoren.

**Väglängd (km):** 14 km, km

**Vägstandard:** Mötesfri landsväg/motortrafikled, 13-14 m, 100 km/h

**Vägtrafik (fordon per dygn):** 3700-4200 f/d, varav ca 12-13 % lastbilar (2017)





Analyserad sträckning är bara en av flera tänkbara. Bilden visar ungefärligt utredningsområde för ny sträckning. : Analyserad sträckning är bara en av flera tänkbara. Bilden visar ungefärligt utredningsområde för ny sträckning.

### Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prinsnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-02-04	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	396,5	118,9	426,7

### Planeringsläge

ÅVS avslutad. Ingår som namngiven investering i nationell plan för transportsystem 2018-2029.

### Övrigt

## 2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	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, BEVA: 2020.1.0
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-03-10
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,39
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,83
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,21
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,39

### Kommentar

**Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi**

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	572	466	0,74
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	744	295	0,37
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

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

\*\*Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

**Kommentar**

## Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
<b>Trafikanteffekter</b>						
<b>Resenärer</b>						
Reskostnad - personbil	1,28 mnkr/år	-52,8	399	-	Försumbart	-
Restid - personbil	-52,57 kftim/år	451,7		-		
<b>Godstransporter</b>						
Godskostnad	-0,12 mnkr/år	3,3	64	-	Försumbart	-
Reskostnad - lastbil	0,25 mnkr/år	6,3		-		
Restid - lastbil	-7,04 kftim/år	54,8		-		
<b>Persontransportföretag</b>						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
<b>Trafiksäkerhet</b>							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,27	AS/år	-	485	-	Försumbart	-
Döda	-0,03	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-1,3	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,07	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	484,7		-		
<b>Klimat</b>							
CO2-ekvivalenter	0	kton/år	-0,9	-1	-	Försumbart	-
<b>Hälsa</b>							
Luft - Avgaspartiklar	0	ton/år	1,1	153	-	Försumbart	-
Luft - NOX	-0,015	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0,106	ton/år	34,4		-		
Människors hälsa - buller	-244	Antal utsatta ≥55 dBA	117,3		-		
<b>Landskap</b>							
Barriär för människor	-	-	-	-	Positivt: Minskad trafik genom Bergkvara	Negativt	Ökat intrång av ny väg.
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär	-	-	-		Negativt: Viltstängsel och mittseparering med räcken skapar barriär för fauna. Faunapassage minskar barriäreffekten.		
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning	-	-	-		Negativt: Intrång i område som ingår i Länsstyrelsens naturvårdsplan.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Väg i ny sträckning medför intrång i det öppna landskapet.		
<b>Övriga externa effekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Ekonomiska effekter</b>							
<b>Budgeteffekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Inbesparade JA-kostnader</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd</b>							
Drift och Underhåll	2,36	mnr/år	-61,1	-61	-	Försumbart	-
<b>SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>				572			
<b>NETTONUVÄRDE</b>				466	<b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>	Negativt	
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Viss osäkerhet i trafikomfördelning men vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Betydande såväl positiva (barriäreffekt i Bergkvara) som negativa (intrång i landskap) saknas i kalkylen men sammantaget bedöms de utgöra en mindre del av effekterna.</p>					<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter De negativa effekterna barriäreffekt för fauna, intrång i landskapet och intrång i område som ingår i Länsstyrelsens naturvårdsplan bedöms sammanvägt vara större än de positiva effekter som uppnås av minskad barriär i Bergkvara.</p>		

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

### Motivering:

Trots att ej beräknade effekter sammantaget bedömts vara negativa, till följd av stort intrång i landskapet, är den samlade bedömningen att de stora prissatta effekterna, i form av framförallt restid och trafiksäkerhet, gör att åtgärden ändå är lönsam. Med högre kostnad är lönsamheten 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	Män	Kvinnor	Neutralt	Åtgärden gynnar i första hand bilresenärer. Generellt åker män mer bil än kvinnor och bedöms därför få en större andel av nyttan.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Trots att vägen ingår i det nationella stamvägnätet bedöms den regionala trafiken dominera på sträckan. Dessutom uppstår lokala nyttor i form av förbättrad boendemiljö i Bergkvara.
Län	Kalmar	Blekinge	Neutralt	E22 är en viktig förbindelse för Kalmar län men även för östra delarna av Blekinge norrut mot Stockholm.
Kommun	Torsås	Kalmar, Karlskrona	Neutralt	För Torsås kommun förbättras attraktiviteten som bostadsort.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Åtgärden ger främst effekter för trafikslag på E22.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	I första hand gynnas bilresenärer men även skolungdom i Bergkvara.

**Bedömningarna är gjorda av:**

Upprättare med stöd från föregående SEB (2016)

**Kommentar:**

Framförallt regional biltrafik får nytta av åtgärden.

Objektnummer: YSY004 Ärendenummer: TRV 2020/66057;  
Kontaktperson: Bjarting Lovisa, IVsy2, 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

Åtgärden innebär intrång i landskapet. Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade utsläpp.

#### Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden minskar res- och transportkostnaden, kan stärka regionens utveckling och bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.

#### Social hållbarhet

Åtgärden bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och bättre boendemiljö.

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

Upprättare med stöd från föregående SEB (2016)

## Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Funktionsmål</b>		
<b>Medborgarnas resor</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för störningar i trafiken när olycksrisken minskar.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Mötesseparerad väg och jämnare hastighet bedöms ge tryggare och bekvämare körning.
<b>Näringslivets transporter</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för störningar i trafiken när olycksrisken minskar.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Minskad restid, jämnare hastighet.
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Minskade restider för arbetspendlare i regionen.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inga storstäder i regionen
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Minskad restid från sydöstra delarna av landet mot Stockholm och Öresundsregionen.
<b>Jämställdhet</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
<b>Funktionshindrade</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Minskad trafik i Bergkvara ger bättre förutsättningar för att anpassa miljön för funktionshindrade.
<b>Barn &amp; unga</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Minskad trafik i Bergkvara ger säkrare trafikmiljö för barn och unga.
<b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Mindre trafik på befintlig väg skapar bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Åtgärden kan öka bilens framkomlighet i förhållande till busstrafiken.

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Hänsynsmål</b>		
<b>Klimat</b> Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Negativt bidrag: Antagen sträckning medför ökat trafikarbete.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Högre hastighet ökar bränsleförbrukningen.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggande och ökad vägyta medför ökad energianvändning.
<b>Hälsa</b> Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	<b>Människors hälsa</b>	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Ett antal fastigheter i Bergkvara ligger enligt buller databasen över riktvärden. De bedöms bli färre när genomfartstrafiken flyttas ut. Åtgärden inkluderar bullerskyddsåtgärder längs del av anläggningen, vilket kan bidra positivt till antalet personer som exponeras för buller.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Osäkert om sådana bullervärden förekommer. Åtgärden inkluderar bullerskyddsåtgärder längs del av anläggningen, vilket kan bidra positivt till antalet personer som exponeras för buller.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Inga sådana områden har påträffats i närheten av åtgärden.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik när genomfartstrafiken flyttas ut.
	<b>Befolkning</b>	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Minskad trafik längs befintlig väg.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Minskad trafik längs befintlig väg.
<b>Luft</b>		

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Högre hastighet och ökat trafikarbete ger större utsläpp.
	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: Gränsvärden bedöms ej överskridas.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Ingen MKN bedöms överskridas.
	<b>Vatten</b>	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Befintlig väg går genom ett vattenskyddsområde i Bergkvara. Längs en ny vägsträckning förutsätts att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas.
	<b>Mark</b>	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inga kända förorenade områden påverkas.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
<b>Landskap</b>	<b>Landskap</b>	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Väg i ny sträckning ger ökat intrång i landskapet.
	<b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Åtgärden inkluderar viltstängsel längs 14 km och detta tillsammans med överflyttning från befintlig väg till ny väg innebär positivt bidrag för mortalitet.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Den nya vägen skapar en ny barriär för flora och fauna. Faunapassage minskar barriäreffekten.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Ökad bullerutbredning i tidigare ostörda områden.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Inga utpekade områden bedöms beröras.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	<b>Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse</b>	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Positivt bidrag: Trafiken minskar genom Bergkvara som är riksintresse för kulturmiljövård.
	Betydelse för strukturomvandling	Negativt bidrag: Vägen kommer att skära av gamla vägar mellan byar i området.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Ingen infrastruktur i området är utpekad för kulturmiljövärden.
	Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Vägen berör ett antal kända fornlämningar som riskerar att förstöras.
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Skaderisken minskar med en säkrare väg och överflyttning från befintlig väg.

**Bedömningarna är gjorda av:**

Upprättare med stöd från föregående SEB (2016)

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)	-2,37	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)	-21,53	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,38	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-0,10	ton/mnkr

#### Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden medför förbättrad framkomlighet, en förbättrad miljö genom Bergkvara samt ökad trafiksäkerhet. Samtidigt innebär åtgärden intrång i landskapet, ökad energianvändning och ökade utsläpp.

## Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	12819	79
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	287	2,41
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	17220	145

Bilaga: bilaga 3\_klimatkalkyl\_ysy004 e22 förbifart bergkvara\_210112.pdf

Kommentar:

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK	
2a	Kostnadskalkyl
2b	Indexomräkning kostnad
Klimatkalkyl	
3	Klimatkalkyl 210112
SEA	
1a	SEK-importkälla
1b	SEK-importkälla, justering
4	Arbets-PM EVA
5	Trafikomfördelning
6a	Bullerberäkning
6b	Kartunderlag bullerberäkning
7	EVA-fil
8	Justering EVA-kalkyl

### Referenser

Beteckning	Beskrivning
SEB-ID, ursprunglig SEB	4cf1de61-effd-4dc1-8658-a19f323fa3f2

System-ID, nummer för identifikation i databas: 2dce14b8-d1d2-4ffa-89e5-c60eccc24744

Utskriftsdatum : 2021-06-15