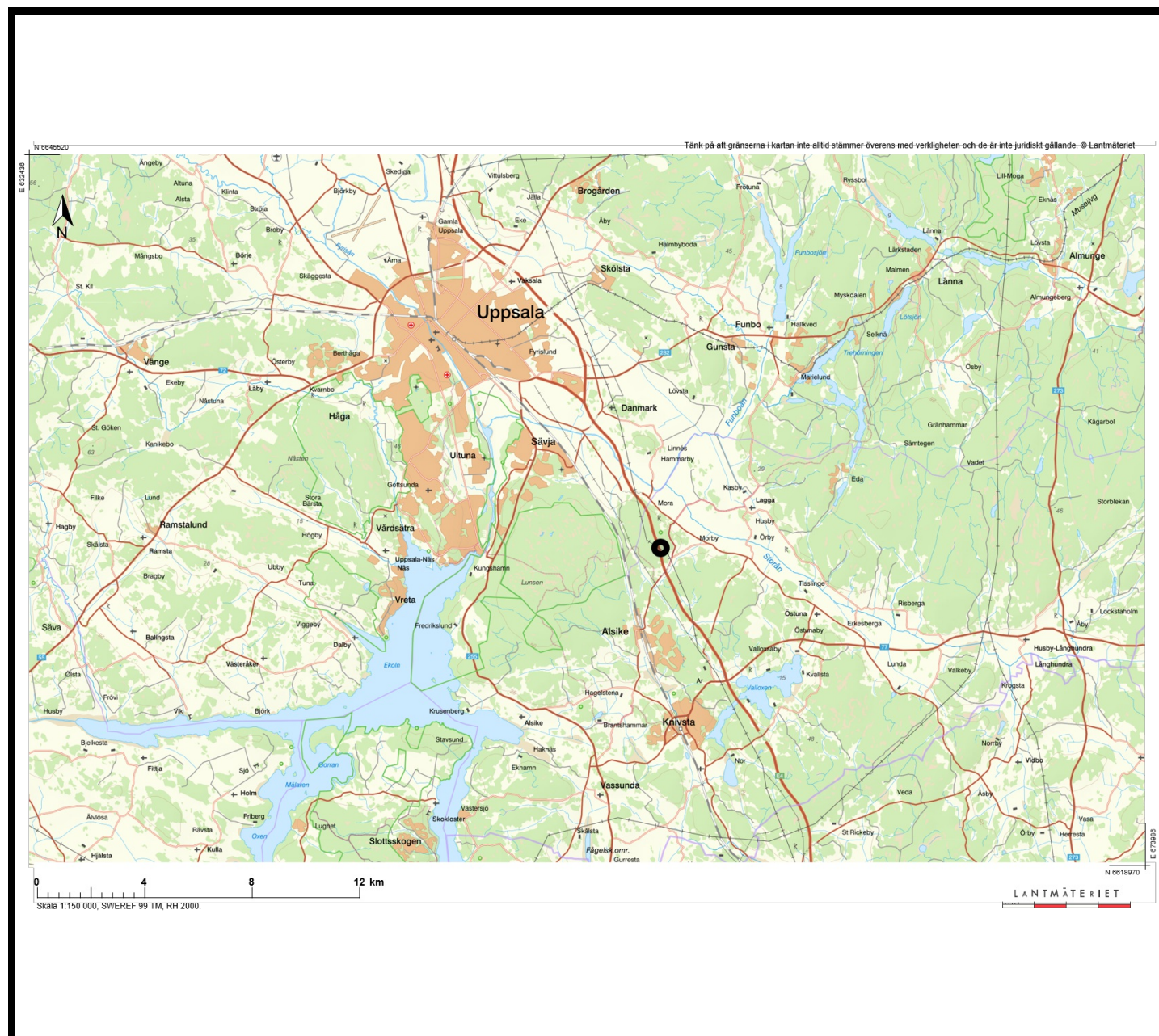


E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta



Nuläge och brister:

Det nuvarande vägnätet har inte anpassats för de ökade trafikflöden som väntas i samband med exploateringar i området. Utan åtgärder kommer det i framtiden att uppstå kapacitetsproblem på det vägnät i de tre orterna som matar trafik till och från nuvarande trafikplatser. Avsaknad av trafikplats komplicerar även exploateringarna och om den permanenta trafikplatsen inte hunnit anläggas kan en tillfällig byggväg behöva anläggas för att ge möjlighet till transporter.

Väglängd: Saknas

Vägstandard: Saknas

Vägtrafik (fordon per dygn): Saknas

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att avlasta vägnätet i de tre orterna. Om åtgärden genomförs innan exploateringen kan den även användas för att underlätta exploateringen och minska antalet godstransporter.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 237,56 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden innefattar en ny trafikplats med anslutande väg. Tidigare har två lägen (två trafikplatser) diskuterats, en vid Mora Stenar och en norr om Alsike (vid 1051). Val av läge ger olika förutsättningar för anslutande vägar. Kostnadsbedömningen bygger på ett genomsnitt.

Väglängd (km): 2-5,3 km beroende på vart trafikplatsen byggs.

Vägstandard: Ny trafikplats och anslutningvägar med GC-väg, vägbredd 12 meter.

Vägtrafik: Okänt

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Resenärerna bedöms påverkas positivt av åtgärden till följd av minskade reskostnader samt minskade restider.
Godstransporter	-	Positivt	Godstransporter bedöms påverkas positivt av åtgärden till följd av minskade reskostnader samt minskade restider.
Persontransportföretag	-	Positivt	Positiv effekt på persontrafiksårtföretagen till följd av lägre trafikeringskostnad.
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Åtgärden påverkar trafiksäkerheten positivt till följd av kortare resväg.
Klimat	-	Negativt	Männen CO2-ekvivalenter bedöms öka till följd av åtgärden.
Hälsa	-	Positivt	Åtgärden bedöms ha positiv effekt på hälsan till följd av exponeringen för utsläpp minskar då utsläppen flyttas bort från tät bebodda områden.
Landskap	-	Negativt	Åtgärden påverkar landskapet negativt på grund av nya barriärer och störningar för växt- och djurlivet samt förändringar av landskapets visuella karaktär.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	-	Negativt	Åtgärden leder till ökade drift- och underhållskostnader.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	319		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	
Trafiktillväxt +50%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats. De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara positiva. Trafikplatsen nyttjande bedöms på sikt bli stor dock är det oklart när trafikflödet blir tillräckligt stort för att värdet av de ej beräknade effekterna överstiger investeringskostnaden.

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet - endast bedömd

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

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

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärder innebär en ny anslutning till E4 vilken bedöms öka trafiken på E4 norr om trafikplatsen och minska trafiken söder om den. Åtgärden främjar främst biltrafik och nyttan bedöms främst vara lokal.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Positivt bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Funktionsmålet och trafiksäkerheten som bedöms påverkas positivt av åtgärden står i konflikt med flera av hänsynsmålets undermål som påverkas negativt av åtgärden.

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:

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats. De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara positiva. Trafikplatsen nyttjande bedöms på sikt bli stor dock är det oklart när trafikflödet blir tillräckligt stort för att värdet av de ej beräknade effekterna överstiger investeringskostnaden.

Åtgärden bedöms sammantaget påverka den ekologiska hållbarheten negativt då den ökar vägnätets kapacitet. Åtgärden leder till ökad energianvändning, utsläpp och intrång under byggandet, drift samt underhåll.

Åtgärden bedöms på sikt bidra till den ekonomiska hållbarheten genom att den regionala arbetsmarknaden främjas.

Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt av åtgärden primärt genom att de lokala vägnäten i exploateringsområdena miskar.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta
Objekt-id	VO2271
Ärendenummer	
Län	Uppsala
Kommun	Uppsala och Knivsta
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

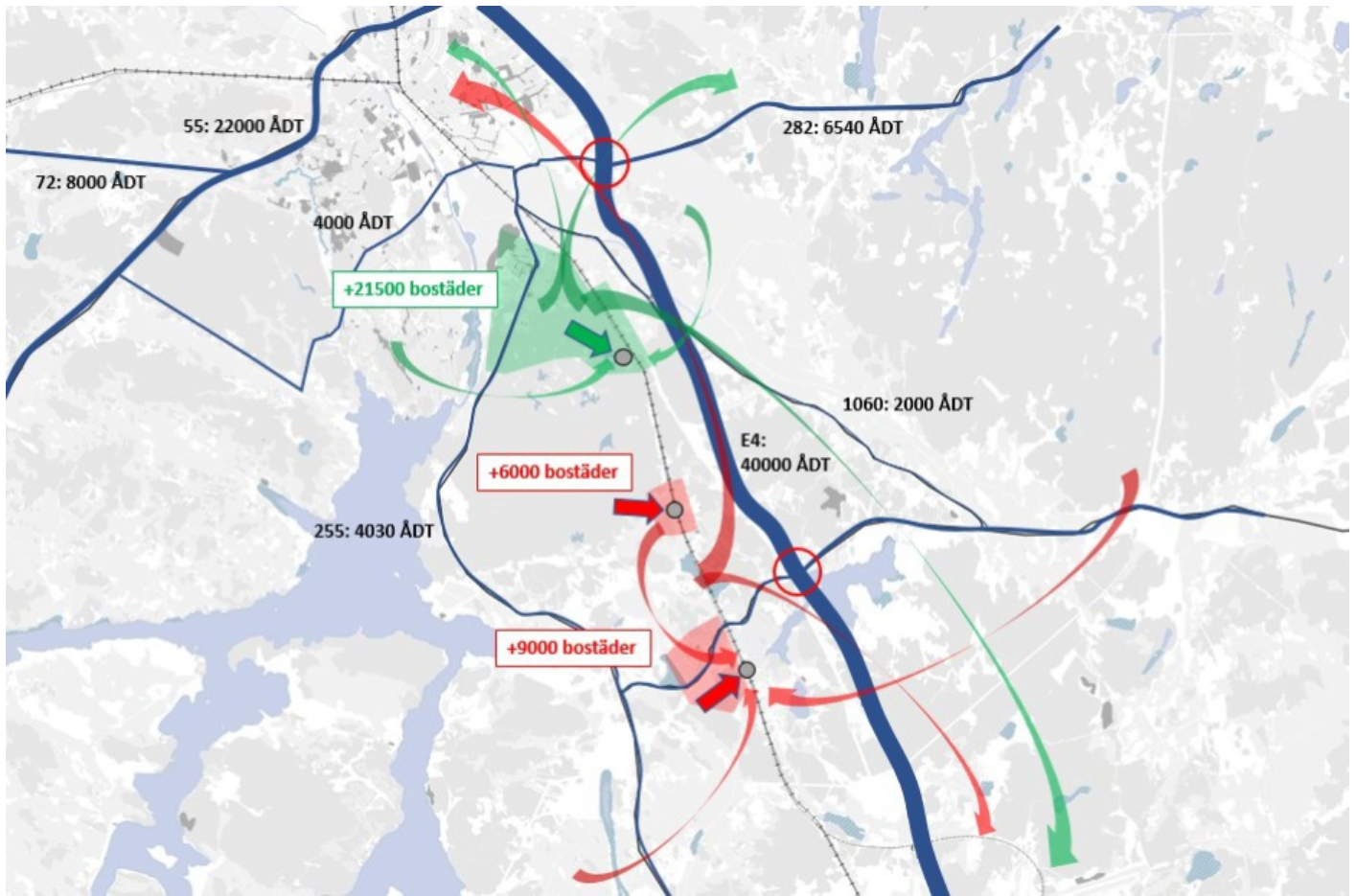
Det nuvarande vägnätet har inte anpassat för de ökade trafikflöden som väntas i samband med exploateringar i området. Utan åtgärder kommer det i framtiden att uppstå kapacitetsproblem på det vägnät i de tre orterna som matar trafik till och från nuvarande trafikplatser. Avsaknad av trafikplats komplicerar även exploateringarna och om den permanenta trafikplatsen inte hunnit anläggas kan en tillfällig byggväg behöva anläggas för att ge möjlighet till transporter.

I nationell plan 2018-2029 ingår utbyggnad till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län. I samband med denna utbyggnad kommer också nya stationer att anläggas i Bergsbrunna (Uppsala södra) och Alsike. Ett avtal har slutits mellan staten, berörda kommuner (Uppsala och Knivsta) och Region Uppsala, där kommunerna förbinder sig att planera för 48 000 nya bostäder, varav strax under 40 000 inom ÄVSens utbredningsområde i de tre stationsorterna Bergsbrunna (Uppsala södra), Alsike och Knivsta. I avtalet med kommunerna ingår att bostadsområdena i Bergsbrunna och Alsike ansluts till E4:an med 1-2 nya trafikplatser.

Väglängd (km): Saknas

Vägstandard: Saknas

Vägtrafik (fordon per dygn): Saknas



Översiktskarta över antalet planerade bostäder inom utbredningsområdet

Syfte

Syftet med åtgärden är att avlasta vägnätet i de tre orterna. Om åtgärden genomförs innan exploateringen kan den även användas för att underlätta exploateringen och minska antalet godstransporter.

Förslag till åtgärd

Åtgärden innefattar en ny trafikplats med anslutande väg. Tidigare har två lägen (två trafikplatser) diskuterats, en vid Mora Stenar och en norr om Alsike (vid 1051). Val av läge ger olika förutsättningar för anslutande vägar. Kostnadsbedömningen bygger på ett genomsnitt.

Väglängd (km): 2-5,3 km beroende på vart trafikplatsen byggs., km

Vägstandard: Ny trafikplats och anslutningvägar med GC-väg, vägbredd 12 meter.

Vägtrafik (fordon per dygn): Okänt

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-04-25	jun-19	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	237,6	71,3	237,6

Planeringsläge

Samlad effektbedömning tas fram i samband med ny plan.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos godstrafik	-
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	-
Kalkylverktyg	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	319	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	414	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

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

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Reskostnad - total	-	-	-	-	Positivt	Resenärerna bedöms påverkas positivt av åtgärden till följd av minskade reskostnader samt minskade restider.
Restid - total	-	-	-			
Godstransporter						
Reskostnad - lastbil	-	-	-	-	Positivt	Godstransporter bedöms påverkas positivt av åtgärden till följd av minskade reskostnader samt minskade restider.
Restid - lastbil	-	-	-			
Persontransportföretag						
Trafikeringskostnad	-	-	-	-	Positivt	Positiv effekt på persontrafiksårtföretagen till följd av lägre trafikeringskostnad.
						Positivt: På sikt bedöms trafikplatsen möjliggöra en större andel biltrafik samtidigt som det lokala nätet avlastas och trafikplatsen även kan användas av de som reser kollektivt. Då kollektivtrafiken är beroende av en högre framkomlighet i nätet som helhet bedöms åtgärden positiv.

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: Trafiksäkerheten bedöms öka totalt till följd av kortare resväg. Den nya trafikplatsen medför dock viss ökad risk för olyckor på väg E4 till följd av fler avfarter och påfarter, men det bedöms ge mindre effekter jämfört med kortare resväg.	Positivt	Åtgärden påverkar trafiksäkerheten positivt till följd av kortare resväg.
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Negativt: Åtgärden möjliggör kortare resvägar men med högre hastigheter. Då det förväntas uppstå framtida kapacitets brist i exploateringsområdena bedöms trafikplatsen möjliggör en högre trafikering och därigenom leda till ökade utsläpp.	Negativt	Månden CO2-ekvivalenter bedöms öka till följd av åtgärden.
Hälsa							
Luft - Partiklar	-	-	-	-	Positivt: Trafikplatsen bedöms på sikt möjliggöra en större andel biltrafik och därmed ökade utsläpp dock är bilarna i systemet under en kortare tid samtidigt som det lokala nätet avlastas vilket bedöms som positivt.	Positivt	Åtgärden bedöms ha positiv effekt på hälsan till följd av exponeringen för utsläpp minskar då utsläppen flyttas bort från tät bebodda områden.
Människors hälsa - buller	-	-	-		Försumbart: Trafikplatsen bedöms på sikt möjliggöra en större andel biltrafik och därmed ökad buller. Samtidigt avlastas det lokala nätet vilket bedöms som positivt.		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär och störning	-	-	-	-	Negativt: Åtgärden tar mer mark i anspråk och kommer på sikt att leda till en kraftig trafikökning i området. Detta skapar nya barriärer samt störningar för växt- och djurliv.	Negativt	Åtgärden påverkar landskapet negativt på grund av nya barriärer och störningar för växt- och djurlivet samt förändringar av landskapets visuella karaktär.
Forn- och kulturlämningar	-	-	-		Försumbart: Få forn och kulturlämningar är kända i området dock existerar risken att tidigare okända forn och kulturlämningar påträffas under byggandet.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Åtgärden tar ny odlings- och skogsmark i anspråk. Vägarna som ansluter till trafikplatsen löper i vad som nu är skogsmark med låg befolkning eller är redan existerande vägar. Vägarna bedöms dock på sikt få hög trafikering vilket förändrar den visuella karaktären.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-

Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Negativt: Drift och underhållskostnaderna ökar till följd av att anläggningsmassan ökar.	Negativt	Åtgärden leder till ökade drift- och underhållskostnader.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				319			
NETTONUVÄRDE				-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara positiva. Med hänsyn till de förväntade biltrafikflödena som kommer att få förbättrad framkomlighet och kortad resväg bedöms restidsvinsterna överväga de negativa effekterna för klimat, landskap och växt- samt djurliv.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Osäker lönsamhet - endast bedömd
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats. De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara positiva. Trafikplatsen nyttjande bedöms på sikt bli stor dock är det oklart när trafikflödet blir tillräckligt stort för att värdet av de ej beräknade effekterna överstiger investeringskostnaden.

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 såväl kvinnor som män.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	De största nyttorna bedöms tillfalla lokalt då trafikplatsen skapar bättre förutsättningar att nå E4:an och avlastar de lokala vägnäten.
Län	Uppsala	Stockholm	Neutralt	Åtgärder underlättar transport inom Uppsala län och till övriga intilliggande län.
Kommun	Uppsala	Knivsta	Uppsala	Den största nyttan bedöms uppstå i Bergsbrunna genom den nya anslutningen till E4:an nya anslutningen som även avlastar alternativa vägar och det lokala vägnätet. Knivsta kommun bedöms påverkas positivt till följd av att trafikplats Brunnby får mindre trängsel till följd av den nya trafikplatsen. Samtidigt bedöms trafiken på E4:en norr om den nya trafikplatsen att öka vilket bedöms som negativt för Uppsala.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas för att kunna bedöma vilken eller vilka näringsgrenar som gynnas eller missgynnas av åtgärden.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Motorfordon bedöms få störst nytta av åtgärden, då majoriteten av dessa utgörs av bilar bedöms dessa få störst nytta följt av gods på väg. Andra trafikslag bedöms få nytta av att de lokala vägnäten avlastas.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Åtgärderna medför störst positiv förändring för personer med tillgång till bil.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärder innebär en ny anslutning till E4 vilken bedöms öka trafiken på E4 norr om trafikplatsen och minska trafiken söder om den. Åtgärden främjar främst biltrafik och nyttan bedöms främst vara lokal.

Objektnummer: VO2271 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Hedström Mattias, PLöu, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-04

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden bedöms sammantaget påverka den ekologiska hållbarheten negativt då den ökar vägnätets kapacitet. Åtgärden leder till ökad energianvändning, utsläpp och intrång under byggandet, drift samt underhåll.

Samtidigt möjliggör åtgärden för kortare resvägar och minskad trängsel. Om åtgärden genomförs innan exploateringen kan den även användas för att underlätta exploateringen och minska antalet godstransporter.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bedöms på sikt bidra till den ekonomiska hållbarheten genom att den regionala arbetsmarknaden främjas.

Social hållbarhet

Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt av åtgärden primärt genom att de lokala vägnäten i exploateringsområdena miskar.

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: En ny anslutning till E4:an ökar tillförlitligheten genom ökad möjlighet att nå E4 och områdena. Anslutningen bedöms även minska belatsningen på andra delar av vägnätet t.ex. trafikplats Brunby, Björkkällvägen, väg 1060 och väg 255.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Tryggheten och bekvämligheten påverkas positivt genom den nya anslutningen till E4 samt till följd av att de lokala vägnäten i exploateringsområdena avlastas.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: En ny anslutning till E4:an ökar tillförlitligheten och möjligheten att nå E4 och exploateringsområdena. Anslutningen bedöms även minska belatsningen på andra delar av vägnätet t.ex. trafikplats Brunby, Björkkällvägen, väg 1060 och väg 255.
	Kvalitet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas av åtgärden.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en ny trafikplats vilken förbättrar ökar möjlighet att nå E4 och områdena vilket bedöms påverka pendling positivt.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Den nya trafikplatsen gör att resenärerna från exploateringsområdena får det enklare att nå E4 för att ta sig vidare till Uppsala och Stockholm.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Den nya trafikplatsen gör att resenärerna enklare kan nå E4 för att ta sig vidare mot interregionala resmål, dock bedöms bidraget vid interregional resor som begränsat.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Målet bedöms inte påverkas av åtgärden.
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Öppen planläggningsprocess ger alla oavsett kön möjlighet att påverka.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha direkt påverkan på målet.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
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: Åtgärden bedöms inte ha direkt påverkan på målet.
	Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)

	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 fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Negativt bidrag: Den nya vägen medför kortare resväg för alla trafikslag på väg, men den nya kopplingen till E4 ökar framkomligheten för biltrafik väsentligt vilket bedöms motverka minskning av bil-trafiken. Då kapacitetsbrist bedöms uppstå utan anslutningen påverkas antalet fordonskilometrar negativt.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Hastighetsgränsen på de alternativa vägarna är lägre än på väg E4, bättre förutsättningar att ansluta till E4:an bedöms därför öka energianvändningen per fordonskilometer.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Energianvändningen vid byggande, drift och underhåll ökar till följd av att en ny trafikplats med anslutande vägar anläggs.
Hälsa 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.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Kunskap saknas på antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, det finns ingen uppgift om personer som är exponerade för bullernivåer över riktvärde.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Kunskap saknas på antalet exponerade för bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena, det finns ingen uppgift om personer som är exponerade för bullernivåer över riktvärde.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Kunskap saknas på betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet, då ingen uppgift om sådana områden finns.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka målet direkt.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka målet direkt.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka målet direkt.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Trafikplatsen bedöms möjliggöra en större andel biltrafik och därmed ökade utsläpp dock är bilarna i systemet under en kortare tid samtidigt som det lokala nätet avlastas vilket bedöms som mittigerande då färre exponeras för utsläppen.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Negativt bidrag: Trafikplatsen bedöms möjliggöra en större andel biltrafik och därmed ökade utsläpp dock är bilarna i systemet under en kortare tid samtidigt som det lokala nätet avlastas vilket bedöms som mittigerande då färre exponeras för utsläppen.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Kunskap saknas om hur antalet personer exponerade för halter över MKN påverkas.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Kunskap saknas om påverkan av kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas av åtgärden.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas av åtgärden.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas av åtgärden.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas av åtgärden.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas av åtgärden.
Landskap	Landskap	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Den nya trafikplatsen med anslutanden vägar bedöms påverka upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter negativt då mer mark tas i anspråk samt mer trafik genereras.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Mer mark tas i anspråk samtidigt som mer trafik genereras vilket påverkar mortaliteten för växt och djurliv negativt.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Åtgärden innebär att existerande vägar i anslutning till den nya trafikplatsen breddas samtidigt som nya anslutningsvägar anläggs. Detta i samband med ökad trafikmängd har negativt bidrag på växt- och djurlivets barriärer.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms leda till ökade trafikmängder vilket ökar störningarna.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Bedöms som negativt i detta skede, i anslutning till ett av de föreslagna trafikplatslägena finns artrik vägmiljö hur denna kan komma att påverkas är i detta läge okänt.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Bedöms som negativt i detta skede, i anslutning till ett av de föreslagna trafikplatslägena finns artrik vägmiljö hur denna kan komma att påverkas är i detta läge okänt.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas då utpekade värdeområden saknas.
	Betydelse för strukturuomvandling	Negativt bidrag: Anläggandet av trafikplats med anslutande vägar kommer att generera mer trafik.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Påverkas inte av åtgärden.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas inte av åtgärden.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Biltrafik kan välja kortare resväg vilket medför med mindre exponering för risk för olycka. Indirekt positiv effekt till följd av att de lokala vägnäten avlastas.

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)	Ej angett	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

Funktionsmålet och trafiksäkerheten som bedöms påverkas positivt av åtgärden står i konflikt med flera av hänsynsmålets undermål som påverkas negativt av åtgärden.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	2269	18
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	51,7	0,546
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: bilagasebinkmängder-ic3845-2021-05-31.pdf

Kommentar:

Om åtgärden genomförs innan exploateringen kan den även användas för att underlätta exploateringen och minska antalet godstransporter.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2	GKI
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 9991372e-386b-43fa-b3df-f3d7a140e3a8

Utskriftsdatum : 2021-06-04