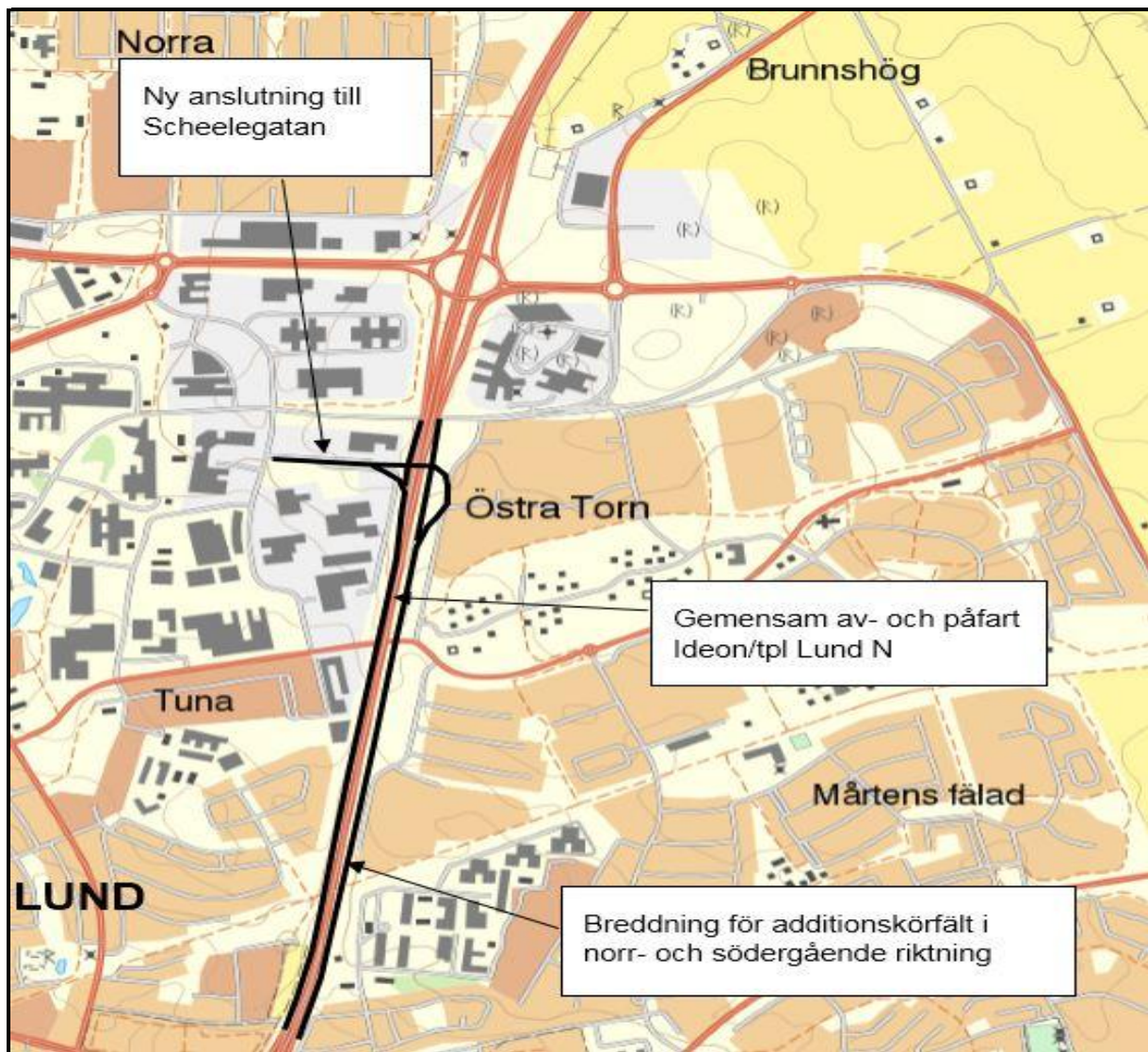


E22 Trafikplats Ideon, VSK042

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: E22 genom Lunds östra delar är en viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nordsydlig riktning. Idag är det kapacitetsproblem i trafikplats Lund Norra under rusningstrafik och köer bildas då på ramperna. Problemen kommer att bli större med de utbyggnadsplaner som finns för verksamhetsområdet Ideon/Pålsjö och den nya stadsdelen Lund NE/Brunns hög. På sikt kan inte trafikförsörjningen av Ideon- och Pålsjöområdet säkerställas. Risk för köbildning på ramperna och ut på E22 medför ökad olycksrisk.

Åtgärdens syfte: Förbättrad framkomlighet, minskad risk för upphinnandelyckor samt ökad tillgänglighet till de nordöstra delarna av Lund. SEB framtagen som underlag för långsiktig plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 232 mnkr i prisnivå 2015-06.

En ny (halv) trafikplats byggs vid Ideon/Pålsjö. För att klara körfältsbyte vid på- och avfartsramp byggs additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Gastelyckan och trafikplats Lund Norra. Ny trafikplats Ideon byggs strax söder om trafikplats Lund Norra och ansluter till det kommunala vägnätet vid Scheelegatan. Avståndet mellan trafikplats Ideon och trafikplats Lund Norra är kort och gemensamma av- och påfarter behöver anläggas. I norrgående riktning behövs två körfält på den gemensamma avfarten på en del av sträckan innan de två körfälten delas i en avfart till Ideon och en till Lund norra. Bussprioritering i sekundärvägsanslutningarna kan bli aktuell. Åtgärder för ökad kollektivtrafik och minskat ensamåkande i bil under byggskedet övervägs.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
623		Positivt		Positivt		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	874		
Godstransporter	Godstidsvärde	73		
Persontransp.företag		0		
Trafiksäkerhet		0		
Klimat		0		
Hälsa		0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt		0		
SamEk Inv.	Anläggningskostnad	-324		
Nettonuvärde		623		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,93	Informationsvärde NNK =	LÅG	
		NNK-i _{KA} *=	1,56	
		NNK-idu=	1,93	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Positivt	Positivt	Minskade CO2-utsläpp p g a mindre köer
	Hälsa	Positivt		Minskade övriga utsläpp p g a mindre köer
	Landskap	Försumbart		Visst visuellt intrång av de nya ramperna
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Minskade fordonskostnader
	Godstransporter	Positivt		Minskade fordonskostnader
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Positivt		Minskad risk för upphinnandeolyckor
	Övrigt	Positivt		Skapar förutsättning för utveckling av NÖ Lund
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Summan bedöms som betydande positiv

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nternationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Män: (70 %)	Regionalt	Skåne	Lund	Resenärer	Forsknings- intensiv verksamhe t	Bil	Personer mellan 18 och 65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Cykel	Personer under 18 år	Ej relevant

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Inget totalt 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	Kollektivtrafiken	Negativt bidrag
	Barn och unga	Skolväg	Negativt bidrag
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Negativt 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	Positivt&Negativt
		Befolkning	Negativt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Positivt
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
		Landskap	Landskap
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv		Inget bidrag
	Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse		Inget bidrag
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Målen om ökad tillgänglighet står i det här fallet i konflikt med målet om överflyttning till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vidare påverkar den nya trafikplatsen målet om god trafiksäkerhet negativt för oskyddade trafikanter.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och förbättrar trafiksäkerheten totalt men kan missgynna oskyddade trafikanter. Den ökade framkomligheten för biltrafik kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Trafikplats Ideon	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	VSK042	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Skåne	
Koordinater startpunkt	387 963	6 173 946
Koordinater målpunkt	388 413	6 176 268

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför granskning/Typfall 4
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	Ställningstagande till fortsatt arbete, Samrådsunderlag Väg E22 - Trafikplats E22, TRV 2013/89789, Trafikverket, 2013-12-09.
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Ja, MKB 2015-06-23
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Nej
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Ej relevant
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

E22 genom Lunds östra delar är en viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nordsydlig riktning. Idag är det kapacitetsproblem i trafikplats Lund Norra under rusningstrafik och köer bildas då på ramperna. Problemen kommer att bli större med de utbyggnadsplaner som finns för verksamhetsområdet Ideon/Pålsjö och den nya stadsdelen Lund NE/Brunnshög. På sikt kan inte trafikförsörjningen av Ideon- och Pålsjöområdet säkerställas. Risk för köbildning på ramperna och ut på E22 medför ökad olycksrisk.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Östra Torn och Mårtens Fälad ligger på den östra sidan av utredningsområdet och utgörs av radhus, villor och flerfamiljshus. Brunnshög ligger norr om utredningsområdet och består till större delen av verksamheter som har växt fram under 2000-talet. På västra sidan av utredningsområdet ligger stadsdelen Tuna och verksamhetsområdet Ideon- och Pålsjöområdet. Ytterligare väster om Ideon- och Pålsjöområdet finns Lunds tekniska högskola som är en viktig målpunkt för både för studenter och anställda. På universitetet finns cirka 8 000 studenter och cirka 1 400 är anställda.
Lokalisering av service och handel	Tunaskolan ligger strax väster om utredningsområdet. På skolan går det cirka 650 elever, från förskoleklass till årskurs 9. På östra sidan av E22 finns Östratornskolan och Flygelskolan med elever från förskola till årskurs 9 respektive från förskola till årskurs 5. Skolorna har cirka 370 elever respektive 130 elever. Även Maria Montessoriskolan och Mårtensskolan finns på östra sidan om utredningsområdet. Skolorna har elever från förskola till årskurs 9 respektive förskola till årskurs 5, totalt cirka 140 elever respektive 120 elever. Gymnasieskolan Vippan ligger också på östra sidan av utredningsområdet. Där går cirka 1 300 elever. En större livsmedelshandel finns på Tunavägen.
Distansarbete	Trafiken i området är till stor del arbetsresor vilket bidrar till markanta trafikflödestoppar förmiddag och eftermiddag samt en ojämn riktningsfördelning. Flera boende i Lund arbetspendlar till Malmö. Flera boende i Malmö arbets- och studiependlar till Lund. E22 via trafikplats Lund Norra mot Lund är en vanlig resväg för dessa pendlare.
Resvanor och/eller godsflöden	Inom Ideon/Pålsjö och Brunnshög fanns år 2011 cirka 8500 verksamma och en övervägande del av de anställda i området är män, drygt 70 procent. Genomsnittligt avstånd till arbetet för alla anställda i området är omkring 20 km. En dryg fjärdedel av alla anställda har mindre än 5 kilometer till arbetet. Omkring hälften av de anställda reser huvudsakligen med bil, nästan 30 procent reser kollektivt och resterande går eller cyklar. Transportsystemet och stadsstrukturen inom influensområdet är utformat så att tillgängligheten är god för gång, cykel- och fordonstrafik varför det kan ses som ett jämförbart transportsystem både med avseende på resmönster och på resbehov.
Färdmedelsfördelning persontrafik	Inom Ideon/Pålsjö och Brunnshög fanns år 2011 cirka 8500 verksamma. Omkring hälften av de anställda reser huvudsakligen med bil, nästan 30 procent reser kollektivt och resterande går eller cyklar.
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas
Gångvägens längd:	Ej studerat
Gångvägens standard:	Ej studerat
Gångtrafik:	Ej studerat
Cykelvägens längd:	Ej studerat
Cykelvägens standard:	Ej studerat
Cykeltrafik:	Ej studerat
Väglängd:	2,3 km (sträckan mellan bef tpl Gastelyckan och tpl Lund N)
Vägstandard:	Motorväg 4 kf, 110 km/h
Vägtrafik:	38 550 f/d (2015) varav 10 % lastbilar (på E22)

1.4 Fyrstegsanalys

Under åtgärdsplaneringen 2010-2020 genomfördes en fyrstegsanalys enligt nedan:

Tidigare genomförda åtgärder

Steg 1: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

- Etablering av regionaltåg. Introduktion av expressbusslinjer som attraherar resenärer utanför tågen upptagningsområde. Ökad turtäthet tåg och bussar. Översyn av biljettaxor. Realtidsinformation vid terminaler.

- Inrättande av kommunalt mobilitetskontor och motsvarande regionalt kontor med syfte att påverka medborgare och näringsliv att välja hållbara transportlösningar.

Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga vägnät och fordon

- Installation av VMS-skylltar på E22 delen Malmö – Lund.

- Installation av trafiksäkerhetskameror på väg 108 Staffanstorps-Lund.

- Information om framkomligheten till allmänheten via radio och IT.

Steg 3: Begränsade ombyggnadsåtgärder

- Utbyggnad av cirkulationsplats och gc-port i korsningen väg 16/Getingevägen.

- Kapacitetshöjande åtgärder i tpl Lund S.

Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

- Utbyggnad av ny trafikplats Råby mellan tpl Lund S och tpl Gastelyckan samt utbyggnad av en fördelande länk Ruben Rausings gata/Sydöstra vägen i Lund.

Motivering av föreslagna åtgärder

Åtgärden är en pusselbit i en helhetslösning för att klara den komplicerade trafiksituationen. Alternativa lägen för en trafikplats har studerats. Det valda läget innebär att trafikplatsen även kan utnyttjas för en framtida spårväg (Lundalänken).

1.5 Syfte

SEB framtagen som underlag för långsiktig plan 2018-2029.

Syftet med åtgärden är förbättrad framkomlighet, minskad risk för upphinnandeolyckor samt ökad tillgänglighet till Ideon- och Pålsjöområdet samt de nordöstra delarna av Lund.

1.6 Förslag till åtgärd/er

En ny (halv) trafikplats byggs vid Ideon/Pålsjö. För att klara körfältsbyte vid på- och avfartsramp byggs additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Gastelyckan och trafikplats Lund Norra. Ny trafikplats Ideon byggs strax söder om trafikplats Lund Norra och ansluter till det kommunala vägnätet vid Scheelegatan. Avståndet mellan trafikplats Ideon och trafikplats Lund Norra är kort och gemensamma av- och påfarter behöver anläggas. I norrgående riktning behövs två körfält på den gemensamma avfarten på en del av sträckan innan de två körfälten delas i en avfart till Ideon och en till Lund norra. Bussprioritering i sekundärvägsanslutningarna kan bli aktuell. Åtgärder för ökad kollektivtrafik och minskat ensamåkande i bil under byggskedet övervägs.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	Inga
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	Inga
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	Inga
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	Inga
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	Inga
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	Ny halv trafikplats, additionskörfält

Gångvägens längd:	Ej studerat
Gångvägens standard:	Ej studerat
Gångtrafik:	Ej studerat

Cykelvägens längd:	Ej studerat
Cykelvägens standard:	Ej studerat
Cykeltrafik:	Ej studerat

Väglängd:	2,3 km (sträckan mellan bef tpl Gastelyckan och tpl Lund N)
Vägstandard:	Planskild trafikplats, additionskörfält
Vägtrafik:	38 550 f/d (2015) varav 10 % lastbilar (på E22)

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad 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	VSK042 E22 Trafikplats Ideon, FKS	232	2016-05-03	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad 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	Kandidat till Nationell plan 2018- 2029 Lunds kommun skall medfinansiera en mindre del men diskussion pågår om hur stor.	232	232	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Trafikverket har gjort ställningstagande av lokalisering. Vägplan pågår. Övergripande ÅVS för stråket Malmö-Lund genomförd.

1.9 Relation till andra åtgärder

Trafikplatsen kan ses som en åtgärd för att minska framtida problem i trafikplats Lund Norra i samband med att Lund NE byggs ut. Enligt Lunds ÖP finns framtida planer att anlägga en trafikplats norr om Lund Norra för att trafikförsörja norra delen av Lund NE.

Lunds kommun planerar för spårvägen i Lund som ska gå Lund C - ESS. Sträckningen planeras dras via Sölvegatan. Mer trafik kan tänkas uppstå i samband med ny trafikplats vilket kan försämra framkomligheten för spårvägen i området kring Ideon.

Inom ramen för ÅVS stråket Malmö-Lund ingår åtgärder i steg 1-4 som påverkar aktuellt område. Dessa åtgärder har även utretts i samrådsunderlaget.

1.10 Övrigt

Komplex i avseendet att området har mycket trafik som måste hanteras under byggtiden, ställer stora krav på genomförandet.

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	Projektspecifik uppräknig, nivå som TRV bas 2016-04-01	
Avvikelse från prognos persontrafik	Statlig genomfartstrafik och nytillkommen trafik exploatering grund för prognos	
Prognosverktyg - persontrafik	Uppräkningstal+trafikalstringsverktyg	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Projektspecifik uppräknig, nivå som TRV bas 2016-04-01	
Avvikelse från prognos godstrafik	Statlig genomfartstrafik och nytillkommen trafik exploatering grund för prognos	
Prognosverktyg - godstrafik	Uppräkningstal+trafikalstringsverktyg	
Befolkningsscenario	Enligt Lunds kn planer för Lund NE och Ideon/Pålsjö	
Ekonomiskt scenario	Se TRV Basprognos	
Näringslivsscenario	Se TRV Basprognos	
Övrig scenarioinformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Ej relevant	
Trafikering - gods	Ej relevant	
Infrastrukturnät	Enligt Vissimkörning 2016-11	
ASEK-version	ASEK6	
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	20	
Kalkylperiod från startår för effekter	20	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Restidsnytta micro- och mesomodell 2016-03-01 2016-11-08

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Kalkylen omfattar bara restidseffekter. Restidsberäkningen bygger på en vissimulering som är gjord för år 2040. Kalkylperioden är satt till 20 år då man börjar närma sig/överstiga kapacitetstaket vid denna tidpunkt. Då vägnätet i jämförelsealternativet inte klarar av prognostiserad trafikmängd i maxtimmarna har andelen trafik i dessa timmar fått reduceras i modellörningarna. Detta för att inte få ett totalt samambrott i trafiksystemet. Därmed kommer beräkningarna att underskatta effekterna av åtgärden.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2020-2040	2040-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	41%	Ej relevant	Ej angett	Ej angett
Lastbil	41%	Ej relevant	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Trafiktillväxten har beräknats objektsspecifikt. För statlig genomfartstrafik har gällande uppräkningsstat använts. Tillkommande exploateringar inom utredningsområdet har beräknats separat efter vilken trafik tillkommande yta genererar. Den kommunala trafiken har hållits oförändrad, vilket ligger i linje med den utveckling som funnits över en längre tid i Lunds kommun enligt omfattande trafikmätningar. Den totala summan av traiktillväxt ligger i nivå med Trafikverkets gällande trafik tillväxttal.

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	232		0		265			
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		324				370		

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärds-kostnad	Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	324	623	1,93	1,93
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>Successiv kalkyl 85 %</i>	370	577	1,56	1,56
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	324	477	1,47	1,47
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	324	1 015	3,14	3,14
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	<i>Successiv kalkyl 50 %</i>	324	44	0,14	0,14

* Nettonu-värdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nytteeffekter (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

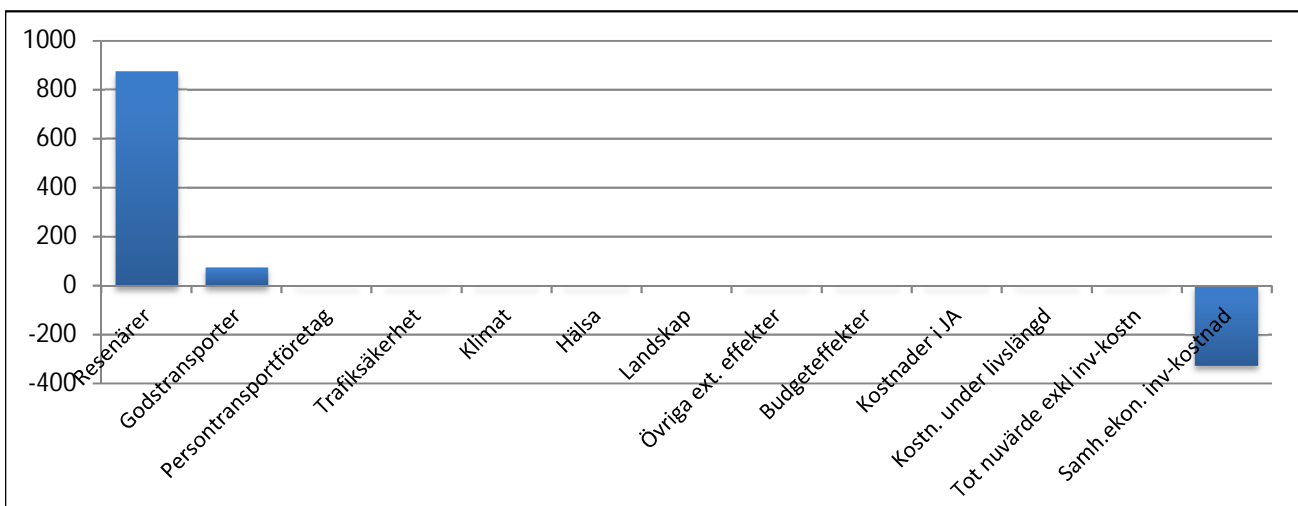
I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade 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 nettonuvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
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	<i>Restid - personbil</i>	<i>Avser restid för hela dygnet</i>	<i>Ej angett</i>	<i>mnkr/år</i>	874	874	<i>Vissim</i>
	GODS- TRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Avser restid för hela dygnet</i>	<i>Ej angett</i>	<i>mnkr/år</i>	69	73	<i>Vissim</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Godstid, hela dygnet</i>	<i>Ej angett</i>	<i>mnkr/år</i>	4		<i>Vissim</i>
	PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
EXTERNA EFFEKTER	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
BUDGETEFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>	

INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	0	0	Ej angett
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS- KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	Investeringskostnad		Ej angett	mnkr/ år	-199	-324	Ej angett
NETTONUVÄRDE						623	

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	Reskostnad - total	<i>Minskade fordonskostnader p g a minskad trängsel och kortare resväg</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt	Positivt	Expertgru pp
	GODS- TRANSPORTER	Reskostnad - lastbil	<i>Minskade fordonskostnader p g a minskad trängsel och kortare resväg</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt	Positivt	Expertgru pp
	PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG	Biljett- intäkter	<i>Bedöms inte påverkas märkbart</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgru pp

EXTERNA EFFEKTER (Följdeflekter för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafik-säkerhet-totalt	Minskad risk för upphinnandeolyckor	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Minskade utsläpp p g a mindre köer och kortare resväg	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafik-säkerhet)	Luft	Minskade utsläpp p g a mindre köer och kortare resväg	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp
		Buller	Åtgärden kommer att kräva bullerskyddsåtgärder för idag störda områden	Ej angett	Ej angett	Positivt		Expertgrupp
	LANDSKAP	Landskap	Ramperna kommer att bli ett visuellt intrång i ett landskap som dock redan idag är präglad av infrastruktur.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Regional utveckling	Trafikplatsen är en förutsättning för att nordöstra Lund skall kunna utvecklas. I ett samhällsekonomiskt perspektiv bedöms dock den utvecklingen till stor del ske på bekostnad av utveckling i andra regioner. Dock kommer även forskningsanläggningar med internationell marknad att vara en viktig del av utvecklingen.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Expertgrupp
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Någon form av åtgärd kommer att krävas under kalkylperioden då systemet redan idag är starkt påverkat under högtrafik. Åtgärder kan vara av mindre eller större omfattning.	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Expertgrupp		
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt		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)
Positivt		Positivt		Positiv (stor)		Positivt

Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?	Expertgrupp
--	-------------

Motivering:

Såväl nyttor som normalt beräknas (fordonskostnad, restid) som påverkan av hur NÖ delarna av Lund kan utvecklas bedöms vara betydande.

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 åtgärdskostnad.	232
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärdskostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	1,93
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Underskattar
Motivering	Bara restid värderad.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	LK/LR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	LÅG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 43
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:

De prissatta effekterna visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Övriga effekter som normalt beräknas (fordonskostnad, trafiksäkerhet) bedöms utgöra betydande tillkommande nyttor. Även de ej prissatta effekterna bedöms till största delen vara positiva.

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: (70 %)	Kvinnor: (30 %)	Neutralt	Siffror hämtade från resvaneundersökning i området Ideon/Pålsjö och Brunnsög 2011	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Störst positiv påverkan för regionala transporter följt av lokala.	Expertgrupp
Län	Skåne	Blekinge	Neutralt	E22 påverkar även Köpenhamnsregionen positivt	Expertgrupp
Kommun	Lund	Malmö	Neutralt	Åtgärden ligger i Lunds kommun, stor arbetspendling från bl a Malmö	Expertgrupp
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	TS	Neutralt	Ökad TS för motorfordonstrafik	Expertgrupp

Näringsgren	<i>Forsknings-intensiv verkasamhet</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Stora forskningsanläggningar anläggs i Lund, ESS och MAX Lab, samt koppling till Ideon och forskning vid universitetet och högskolan.</i>	<i>Expertgrupp</i>
Trafikslag	<i>Bil</i>	<i>Buss</i>	<i>Cykel</i>	<i>Störst nytta för motorfordonstrafik</i>	<i>Expertgrupp</i>
Åldersgrupp	<i>Personer mellan 18 och 65 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Personer under 18 år</i>	<i>Störst nytta för personer med bil och behov av att resa via Ideon-området, arbetspendling</i>	<i>Expertgrupp</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>
--------------------	--------------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	<i>Nej</i>
------------------------	------------

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

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärden gynnar biltrafik vilket på sikt kan ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade utsläpp.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärderna gynnar företagande och tillväxt både nationellt, regional och lokalt. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Social hållbarhet	<i>Förbättrad trafiksäkerhet. Förbättrad framkomlighet för både kollektivtrafik och bil gynnar både mäns och kvinnors resvanor. Ökad trafik i området missgynnar oskyddade trafikanter, särskilt barn.</i>	<i>Expertgrupp</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och förbättrar trafiksäkerheten totalt men kan missgynna oskyddade trafikanter. Den ökade framkomligheten för biltrafik kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

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.

Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.

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 kapacitet i trafikplatsen minskar restidsosäkerheten och kan även minska risken för störningar till följd av olyckor.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Inget totalt bidrag: Negativt bidrag: Ökad trafik i området bidrar till minskad trygghet för oskyddade trafiknater i området kring Ideon. Positivt bidrag: Minskad trängsel och minskad risk för olyckor ökar tryggheten för motorfordonstrafiken.	Expertgrupp
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Högre kapacitet i trafikplatsen minskar restidsosäkerheten och kan även minska risken för störningar till följd av olyckor.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Minskad restid.	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Minskad restid på en viktig pendlingsväg.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till Malmö och Köpenhamn.	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Kan påverka framkomligheten även för mer långväga trafik till exempel Danmark.	Expertgrupp

<p>Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p>	<p>Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)</p>	<p>Inget bidrag: Den bilorienterade miljön främjar männens resmönster och kvinnornas resbehov. Biltrafikens anspråk på cykeltrafikens framkomlighet missgynnar kvinnornas resbehov och resmönster.</p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p>Lika påverkansmöjlighet</p>	<p>Inget bidrag: Samrådsunderlaget var på samråd 29/11 2012. Information om mötet har funnits på Skånska dagbladet, Sydsveskan, Trv hemsida och Lunds kommun.</p> <p>Vid samrådet var en mindre majoritet män. Majoriteten var över 65 år.</p> <p>Inget riktat samråd mot barn har gjorts. BKA saknas i det</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p>	<p>Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade</p>	<p>Negativt bidrag: Mer trafik i området bidrar till en svårare miljö att hantra för personer med funktionsnedsättning. Miljön blir stressigare, svårorienterad och stökigare vilket är negativa parametrar för denna grupp.</p>	<p>Expertgrupp</p>
<p>Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p>Negativt bidrag: Mer trafik till området påverkar barns trafiksäkerhet och därmed möjligheten att barn själva kan gå/cykla till skolan. Strax söder om området finns Tunaskolan som har cirka 650 elever, F-9.</p>	<p>Expertgrupp</p>

<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Negativt bidrag: Trafikplatsen bidrar till förbättringar för biltrafiken men försämringar för oskyddade trafikanter i samband med ökad biltrafik.	Expertgrupp
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Trafikplatsen bidrar till förbättrad möjligheter att köra bil. Det gör inte kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig mot biltrafiken.	Expertgrupp
Hänsynsmål²			
<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: Förbättrad framkomlighet för biltrafik kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.	Expertgrupp
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Positivt bidrag: Minskad trängsel och kortare resvägar minskar bränsleförbrukningen.	Expertgrupp
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Ytterligare infrastruktur leder till energianvändning i såväl bygg- som driftsskedet	Expertgrupp
Människors hälsa	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Eventuellt ökade bulleremissioner förutsätts åtgärdas inom projektet. Åtgärder för idag bullerstörda kan genomföras.	Expertgrupp
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: Eventuellt ökade bulleremissioner förutsätts åtgärdas inom projektet. Åtgärder för idag bullerstörda kan genomföras.	Expertgrupp
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Negativt bidrag: Ev något minskad gång- och cykeltrafik	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>	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Negativt bidrag: Mer trafik påverkar framkomligheten negativt.	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Negativt bidrag: Mer trafik påverkar framkomligheten negativt.	Expertgrupp
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Minskade utsläpp p g a mindre trängsel och kortare resvägar.	Expertgrupp
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Ej aktuellt. En kartläggning av luftföroreningarna gjordes 2008 där E22 möter Dalbyvägen. Resultatet visade att luftkvaliteten var god jämfört med gällande miljö kvalitetsnormer.	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Halter över MKN bedöms inte aktuellt inom området.	Expertgrupp
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inget vattenskyddsområde i nära anslutning till området.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Positivt bidrag: Markundersökningar anger ställvis förekomst av markföroreningar, vilka måste omhändertas vid en åtgärd.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag:inga naturvärden inom området	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
		Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
		Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Betydelse för strukturomvandling.		Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
	Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband		Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.		Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Expertgrupp
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Liten risk för konflikt med fornlämningar etc	Expertgrupp	
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Minskad risk för upphinnande-olyckor. Negativa konsekvenser för TS är att mer trafik tillkommer på lokalgatorna vilket påverkar oskyddade trafikanters TS.	Expertgrupp	

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 effektbedömning 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		
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (förändrad effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-67,0	tim/tkr	Vissim

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej angett

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
Förvärsarbetande	Andelen av de förvärsarbetande som har högst 45 minuters restid till arbetet med kollektivtrafik ska öka i alla Skånes kommuner	Positivt bidrag	Expertgrupp
Ökat kollektivtrafiksresande	Kollektivtrafikresandet per invånare ska kontinuerligt öka	Inget bidrag	Expertgrupp
Utbyggnad av E22	Utbyggnad av E22 till motorväg genom hela Skåne ska vara påbörjad senast 2010	Inget bidrag	Expertgrupp
Miljö	Mängden koldioxid förledd av fossila bränslen ska minska i enlighet med de nationella klimatmålen	Positivt bidrag	Expertgrupp
Ökad gång- och cykeltrafik	Gång- och cykeltrafiken per invånare ska öka.	Negativt bidrag	Expertgrupp
Minskad motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare på det statliga och kommunala vägnätet ska minska.	Negativt bidrag	Expertgrupp
Trygg trafikmiljö	Andelen människor som upplever att trafikmiljön är otrygg ska minska.	Inget bidrag	Expertgrupp
TS	Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25 procent till 2013 och 50 procent 2030.	Positivt bidrag	Expertgrupp
Miljö	Utsläppen av koldioxid från trafiken i kommunen ska minska (från 2006-års nivå) per invånare med 40 procent till 2030.	Positivt bidrag	Expertgrupp

4.5 Målkonflikter

Målen om ökad tillgänglighet står i det här fallet i konflikt med målet om överflyttning till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vidare påverkar den nya trafikplatsen målet om god trafiksäkerhet negativt för oskyddade trafikanter.

Projektet bidrar i det korta perspektivet till minskade koldioxidutsläpp. Utbyggnadsalternativet bidrar för trafiken ett givet prognosår till minskad köbildning och en effektivare trafikering, med vägförkortning till viktiga målpunkter i Pålsjö- och Ideonområdet, till mindre koldioxidutsläpp än jämförelsealternativet.

I ett större perspektiv underlättar den förbättring av vägtransportsystemet som utbyggnadsalternativet innebär en fortsatt tillväxt av vägtrafiken som motverkar, eller i alla fall inte bidrar, till den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen.

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	4 147	23	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	115	1,2	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	2 305	23	

Kommentar:

Ej relevant

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-11-18; *Sofie Widesjö och Ola Wilhelmsson, trafikanalytiker, Sweco*

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

Uppdaterad SEB 2016-11

Ola Wilhelmsson, samhällsekonomi och effektbedömningar, Sweco.

Ursprunglig SEB 2014

Ola Wilhelmsson, samhällsekonomi och trafiksimulering, Sweco.

Martin Ljungström, expert miljö, Sweco.

Lena Hägg, ansvarig författare samrådsunderlag Tpl Ideon, Sweco.

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

2014-10-20

Thorbjörn Sundgren, projektledare vägplan Tpl Ideon, Trafikverket.

Niklas Alvaeus, trafikanalytiker, Trafikverket.

Martin Houmann, expert miljö, Trafikverket.

Ola Wilhelmsson, samhällsekonomi och trafiksimulering, Sweco.

Martin Ljungström, expert miljö, Sweco.

Lena Hägg, ansvarig författare av samrådsunderlag Tpl Ideon, Sweco.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-01-16

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-06-07; *Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket*

5.2 Godkänd av:

2017-06-07; *Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket*

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-06-13; *Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket*

6.2 Godkänd av:

2017-06-13; *Håkan Persson, ec Strategisk 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, 2016-03-10, VSK042 E22 Trafikplats Ideon, FKS
- b) Ola Wilhelmsson, Sweco, 2017-01-12, VSK042 omräkn invkostn
- c) Ola Wilhelmsson, Sweco, 2017-01-12, VSK042 omräkn invkostn_85proc

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Ola Wilhelmsson, Sweco, 2017-03-28

- a) VSK042 Klimatkalkyl resultat
- b) VSK042 Klimatkalkyl indata
- c) VSK042 Arbetspm_klimatkalkyl

Bilaga 4: PM Samhällsekonomi

Sofie Widesjö, Ola Wilhelmsson, Sweco, 2017-05-04. VSK042 Arbetspm_Mikro

Bilaga 5: Samhällsekonomisk beräkning av restid med mikromodell

Sofie Widesjö, Ola Wilhelmsson, Sweco 2017-01-12

- a) VSK042 Restidsnytta mikro
- b) VSK042 Restidsnytta mikro_KA 0%
- c) VSK042 Restidsnytta mikro_KA +50%
- d) VSK042 Restidsnytta mikro_KA -12%

Bilaga 6: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-01-16, VSK042 FKB

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

MILJÖKONSEKVENSER, E22 Malmö-Kristianstad, delen trafikplats Gastelyckan-trafikplats Lund N. 2015-06-23

Referens 2: Samrådsunderlag

SAMRÅDSUNDERLAG, Förstudie, Väg E22 – Trafikplats Ideon, Lunds kommun, Skåne län, 2013-04-26, Objekt 10 85 08

Referens 3: Vägplan

SAMRÅDSHANDLING, E22 Malmö-Kristianstad, delen trafikplats Gastelyckan-Lund N (tpl Ideon), Vägplanebeskrivning 2015-06-23, Projektnummer: 108508

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering