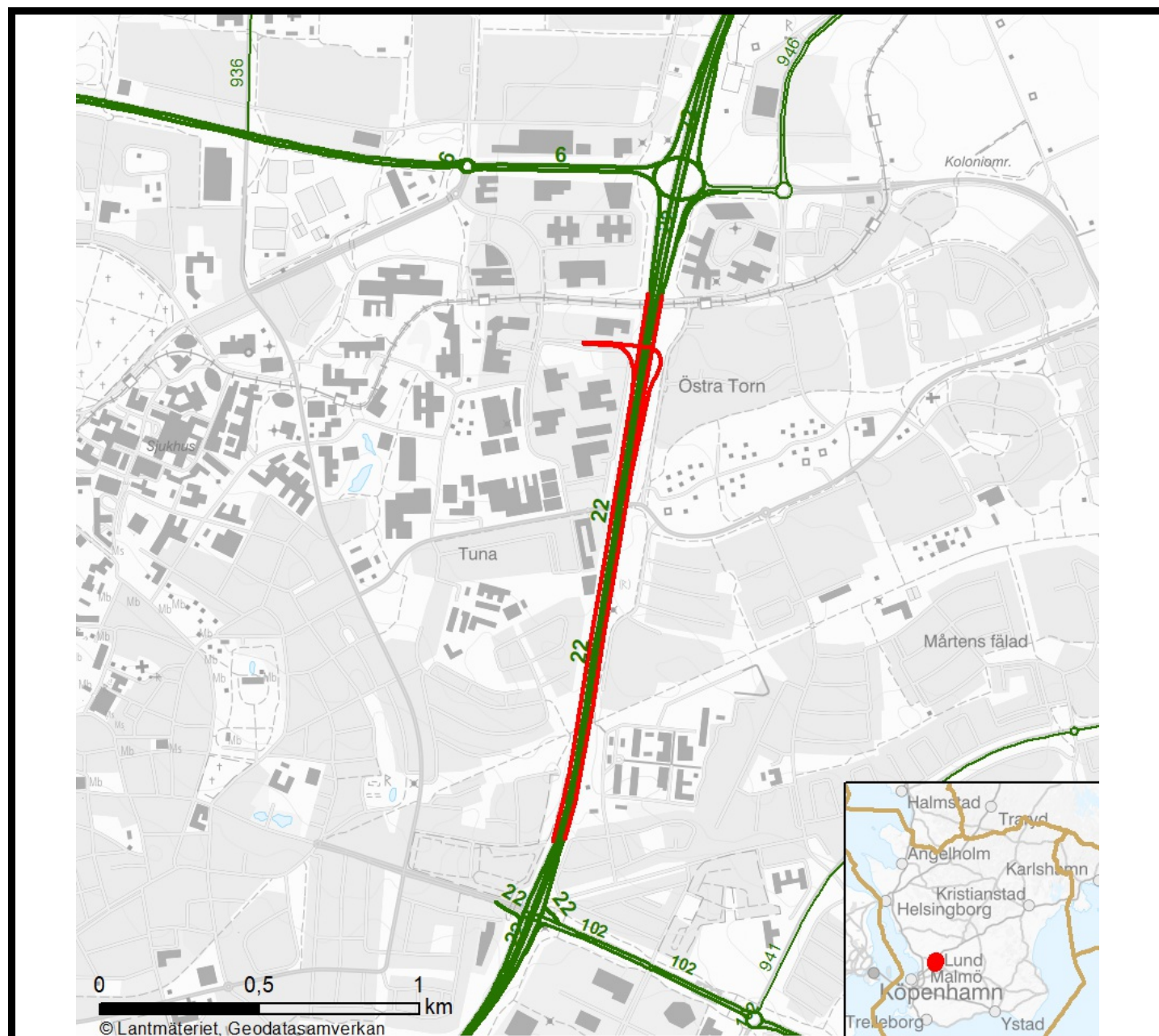


E22 Trafikplats Ideon



Nuläge och brister:

E22 genom Lunds östra delar är viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nordsydlig riktning.

I nuläget bildas det ofta köer vid rusningstider, framförallt i norrgående körfält eftersom en stor del av trafiken skall svänga av vid Lund Norra trafikplats. Trafikflödet ligger i dagsläget nära kapacitetsgränsen. Vidare bidrar uppförslutningen till att lastbilar får långa accelerationer, vilket bidrar till trängselproblem.

<u>Väglängd:</u>	2,3 km
<u>Vägstandard:</u>	Motorväg 2+2 kf, 22 m, 110 km/h
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	21 000 f/d varav 10 % tung trafik (2019)

Åtgärdens syfte:

Förbättrad framkomlighet för både arbetspendling och godstransporter. Ökad trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet i de nordöstra delarna av Lund

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 398,16 mnkr i prisnivå 2019-06

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.

<u>Väglängd (km):</u>	2,3 km
<u>Vägstandard:</u>	Planskild trafikplats, additionskörfält
<u>Vägtrafik:</u>	21 000 f/d varav 10 % tung trafik (2019)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Minskad restid framförallt i högtrafik
Godstransporter	-	Positivt	Minskad transporttid framförallt i högtrafik
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Minskad risk för upphinandeolyckor
Klimat	-	Försumbart	-
Hälsa	-	Positivt	Minskat buller till följd av skyddsåtgärder
Landskap	-	Försumbart	Marginell påverkan i ett landskap präglat av infrastruktur.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Ökad anläggningsmassa
Samhällsekonomisk investeringskostnad	534		
	Nettonuvärde	Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Stora nyttor av framförallt minskad restid under högtrafik. Kvantifiering i tidigare skeden har visat att de är tydligt större än kostnaden.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

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

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärderna ger störst fördel för biltrafiken och godstrafiken. Skåne län och Lunds kommun har störst nytta av dessa åtgärder.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Inget bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafknätet	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 bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Positivt bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Positiva påverkan på funktionsmålet tillgänglighet men viss negativ påverkan för gång- och cykel. Varierande påverkan på hänsynmålet, bland annat positivt för trafiksäkerheten men negativt p g a ökade fordonskilometrar mer energiåtgång.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Stora nyttor av framförallt minskad restid under högtrafik. Kvantifiering i tidigare skeden har visat att de är tydligt större än kostnaden.

Förbättrad framkomlighet kan på marginalen bidra till mer biltrafik och därmed ökade koldioxidutsläpp.

Åtgärderna gynnar företagande och tillväxt både nationellt, regionalt och lokalt. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.

Säkerhet och trygghet ökar för de som trafikerar vägen. Förbättrad framkomlighet för både kollektivtrafik och bil gynnar både mäns och kvinnors resvanor.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Trafikplats Ideon
Objekt-id	VSK042
Ärendenummer	
Län	Skåne
Kommun	Lund
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Bygghandling
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

E22 genom Lunds östra delar är viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nordsydlig riktning.

I nuläget bildas det ofta köer vid rusningstider, framförallt i norrgående körfält eftersom en stor del av trafiken skall svänga av vid Lund Norra trafikplats. Trafikflödet ligger i dagsläget nära kapacitetsgränsen. Vidare bidrar uppförslutningen till att lastbilar får långa accelerationer, vilket bidrar till trängselproblem.

Väglängd (km): 2,3 km
Vägstandard: Motorväg 2+2 kf, 22 m, 110 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn): 21 000 f/d varav 10 % tung trafik (2019)



Syfte

Förbättrad framkomlighet för både arbetspendling och godstransporter. Ökad trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet i de nordöstra delarna av Lund

Vidare skall det ske en förtätning av Ideon-området samt en utbyggnad av stadsdelen Brunnsög. Detta väntas medföra en ökad trafikbelastning också på E22. Eftersom E22 är av riksintresse, samt att den ingår i det transeuropeiska nätet för transporter, TEN-T, så är därmed också framkomlighet av största vikt.

Förslag till åtgärd

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 avfart 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.

Vägen kommer att breddas i varje riktning mellan TPL Gastelyckan och Lund Norra. Hastigheten sänks till 100 km/h. Trafikplats Lund Norra kompletteras med nya av- och påfartsramp i sydlig riktning, med en koppling till Scheelevägen som finns inne på Ideon-området.

Väglängd (km):	2,3 km, km
Vägstandard:	Planskild trafikplats, additionskörfält
Vägtrafik (fordon per dygn):	21 000 f/d varav 10 % tung trafik (2019)



Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-06-16	dec-20	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	381,1	41,9	398,2

Planeringsläge

Vägplan har vunnit laga kraft 2020. Byggstart planeras till 2022. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

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	2020
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	534	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	593	-	-
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: Minskade fordonskostnader på grund av minskad trängsel och kortare resväg.	Positivt	Minskad restid framförallt i högtrafik
Restid - personbil	-	-	-		Positivt: Högre kapacitet och vägförkortning i vissa relationer ger minskad restid, särskilt i högtrafik.		
Godstransporter							
Godskostnad	-	-	-	-	Positivt: Högre kapacitet och vägförkortning i vissa relationer ger minskad transporttid, särskilt i högtrafik.	Positivt	Minskad transporttid framförallt i högtrafik
Reskostnad - lastbil	-	-	-		Positivt: Minskade fordonskostnader på grund av minskad trängsel och kortare resväg.		
Restid - lastbil	-	-	-		Positivt: Högre kapacitet och vägförkortning i vissa relationer ger minskad transporttid, särskilt i högtrafik.		
Persontransportföretag							
Effekter saknas						Försumbart	-
Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: Minskad risk för upphinandeolyckor	Positivt	Minskad risk för upphinandeolyckor
Klimat							
Effekter saknas						Försumbart	-
Hälsa							
Människors hälsa - buller	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden kommer att kräva bullerskyddsåtgärder för idag störda områden	Positivt	Minskat buller till följd av skyddsåtgärder
Landskap							
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Ramperna kommer att bli ett visuellt intrång i ett landskap som dock redan idag är präglad av infrastruktur.	Försumbart	Marginell påverkan i ett landskap präglad av infrastruktur.
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: Nya ramper, broar och additionskörväg ökar ytan som skall driftas och underhållas.	Negativt	Ökad anläggningsmassa
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				534			
NETTONUVÄRDE				-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Framförallt minskade restider under högtrafik men även minskad olycksrisk med högre kapacitet som ger större marginaler.		

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Stora nyttor av framförallt minskad restid under högtrafik. Kvantifiering i tidigare skeden har visat att de är tydligt större än kostnaden.

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 bidrar främst till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för motortrafik. På nationell nivå nyttjar män bil i större utsträckning än kvinnor, vilket indikerar att män kan få något större nytta av åtgärden än kvinnor. Dock saknas underlag för att med säkerhet bedömma hur det fördelar sig i detta fall.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Åtgärder på E22 mellan TPL Gastelyckan och Lund N medför störst fördel för lokal trafik på vägen. Vidare bedöms den underlätta för regional trafik som skall till och från Lund.
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Boende i Skåne får störst nytta av åtgärden.
Kommun	Lund	Neutralt	Neutralt	Störst fördel bedöms tillfalla Lunds kommun.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Alla näringar som transporterar gods eller är beroende av arbets- eller tjänsteresor längs vägen gynnas.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Största fördel bedöms tillfalla trafikslag bil. Därefter bedöms näst största fördel tillfalla godstransporter på väg.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Äldre >65 år	Neutralt	Personer mellan 18 och 65 år bedöms gynnas mest då det är bilister som får störst nytta av åtgärden.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärderna ger störst fördel för biltrafiken och godstrafiken. Skåne län och Lunds kommun har störst nytta av dessa åtgärder.

Objektnummer: VSK042 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Phelan Katja, IVsy6, 0771-921 921
Skede: Bygghandling
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-23

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Förbättrad framkomlighet kan på marginalen bidra till mer biltrafik och därmed ökade koldioxidutsläpp.

Åtgärden höjer trafiksäkerheten och minskar därmed risken för allvarliga olyckor och därmed också risken för att giftiga ämnen kan spridas i naturmiljön. Åtgärden gynnar biltrafik vilket på sikt kan ge ökade utsläpp till natur med påverkan på ekologisk hållbarhet. Då åtgärden genomförs i stadsmiljö är det dock svårbedömt exakt hur påverkan är på djurliv och omgivande natur.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärderna gynnar företagande och tillväxt både nationellt, regionalt och lokalt. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.

Social hållbarhet

Säkerhet och trygghet ökar för de som trafikerar vägen. Förbättrad framkomlighet för både kollektivtrafik och bil gynnar både mäns och kvinnors resvanor.

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: Högre kapacitet i trafikplatsen minskar restidsosäkerheten och kan även minska risken för störningar till följd av olyckor.
	Trygghet & bekvämlighet	Inget bidrag: Bedömning är inget totalt bidrag på grund av följande; Negativt bidrag erhålls till följd av ökad trafik i området bidrar till minskad trygghet för oskyddade trafikanter i området kring Ideon. Positivt bidrag erhålls till följd av minskad trängsel och minskad risk för olyckor vilket ökar tryggheten för motorfordonstrafiken.
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.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Minskad restid för de som färdas på vägen.
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.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till Malmö och Köpenhamn.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Kan påverka framkomligheten även för mer långväga trafik till exempel Danmark.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Eftersom miljön är bilorienterad främjar den männens resmönster och kvinnornas resbehov. Biltrafikens anspråk på cykeltrafikens framkomlighet missgynnar kvinnors resbehov och resmönster.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Varken positivt eller negativt bidrag kan identifieras här.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Negativt bidrag: Mer trafik i området medför en svårare miljö för funktionshindrade att vistas i då miljön blir stressigare, mer svårorienterad och överlag stökigare. Dessa faktorer är negativa för gruppen funktionshindrade.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Negativt bidrag: Mer trafik till området påverkar trafiksäkerheten så till vida att det medför ökad risk för barn att själva gå eller cykla till skolan. Strax söder om området finns Tunaskolan.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Negativt bidrag: Trafikplatsen bidrar till förbättringar för biltrafiken men försämringar för oskyddade trafikanter i samband med ökad biltrafik.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Trafikplatsen bidrar till förbättrade möjligheter att köra bil. Det gör dock inte kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig mot biltrafiken.

	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: Förbättrad framkomlighet för biltrafik kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: Minskad trängsel minskar bränsleförbrukningen.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ytterligare infrastruktur leder till energianvändning i såväl bygg- som driftsskedet.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Eventuellt ökade bulleremissioner förutsätts åtgärdas inom projektet. Åtgärder för idag bullerstörda kan genomföras.
	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.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Negativt bidrag: Eventuellt något minskad gång och cykeltrafik.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Negativt bidrag: Mer trafik påverkar framkomligheten negativt.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Negativt bidrag: Mer trafik påverkar framkomligheten negativt.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Minskade utsläpp pga mindre trängsel och kortare resvägar.
	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: Ej aktuellt. En kartläggning av luftföroreningarna gjordes 2008 där E22 möter Dalbyvägen. Resultatet visade att luftkvaliteten var god jämfört med gällande miljö kvalitetsnormer.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Halter över MKN bedöms inte aktuellt inom området.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Inget vattenskyddsområde finns i nära anslutning till området.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Positivt bidrag: Markundersökningar anger ställvis förekomst av markföroreningar, vilka måste omhändertas vid en åtgärd.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga naturvärden är lokaliserade inom området.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
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.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	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.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Liten risk för konflikt med fornlämningar och liknande.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Minskad risk för upphinnandeolyckor på sträckan. Negativa konsekvenser för trafiksäkerhet är att mer trafik tillkommer på lokalgatorna vilket påverkar oskyddade trafikanters trafiksäkerhet.

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

Positiva påverkan på funktionsmålet tillgänglighet men viss negativ påverkan för gång- och cykel. Varierande påverkan på hänsynmålet, bland annat positivt för trafiksäkerheten men negativt p g a ökade fordonskilometrar mer energiåtgång.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	9408	40
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	190	1,08
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	7598	43,1

Bilaga: 2_klimatkalkyl_e22_gastelyckan_lundn_210406_seb.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
1	Kostnads kalkyl
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 9e6e5084-5880-4acf-87b6-06d1d1730b37

Utskriftsdatum : 2021-06-23