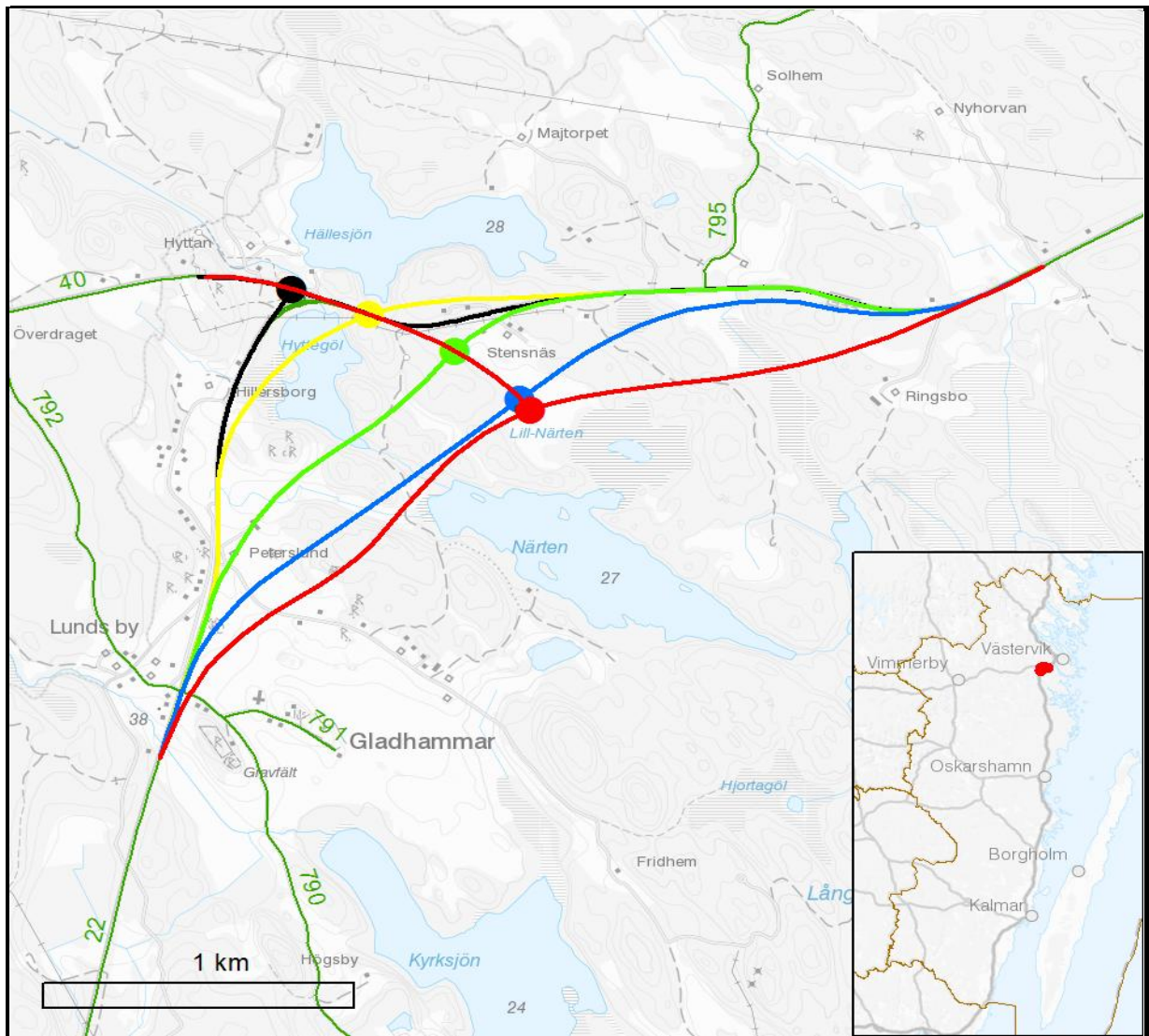


E22 Gladhammar - Verkeback, alt Grön, VSO016

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Rv 40 mellan Jönköping och Västervik är en viktig öst-västlig förbindelse. Korsningen mellan dessa två vägar ligger i en skarp kurva i en lågpunkt vilket skapar olycksrisker. Sträckan är inte mötesseparerad.

Vägstandard: Vanlig väg, 9-13 m, 70-90 km/h
Väglängd: 4,2 km (E22)
Trafik: 4200-7400 f/d, varav 14 % lastbilar (2015)

Åtgärdens syfte: Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten. SEB framtagen i vägplanarbetet men skall även utgöra underlag för långsiktig plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 209 mnkr i prisnivå 2015-06.
E22 dras i delvis ny sträckning enligt alternativ Grön i vägplanen (val inte gjort än). Rv 40 ansluts till den nya sträckningen av E22 i en ny trafikplats. Viltstängsel sätts upp.

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h
Väglängd, E22: 3,8 km varav 1,7 i ny sträckning (Rv 40: 0,8 km varav 0,3 km i ny sträckning)
Trafik: 4200-7400 f/d, varav 14 % lastbilar (2015)

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
134		Negativt		Försumbart		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 personbil: -26 kftim/år	273		
Godstransporter	Restid lastbil: -2,8 kftim/år	41		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,38 DSS/år	123		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,092 kton/år	-6		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	2		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,2 mnkr/år	-6		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 11,7 mnkr/år	-292		
Nettonuvärde		134		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,46	Informationsvärde NNK =	MELLAN NNK-i _{KA} *= 0,22 NNK-idu= 0,45	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Positivt		Minskad risk för påverkan på grundvatten
	Landskap	Negativt		Ökat intrång i landskapet
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt		Minskad risk för påverkan på grundvatten men ökat intrång i landskapet.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, restkostn, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Män	Regionalt	Kalmar	Västervik	Resenärer	Neutralt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Mål om ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet påverkas positivt men åtgärden medför ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ökad klimatpåverkan och intrång i värdefulla livsmiljöer bidrar negativt till ekologisk hållbarhet. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och gynnar regional tillväxt. Förbättrad trafiksäkerhet bidrar till social hållbarhet.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

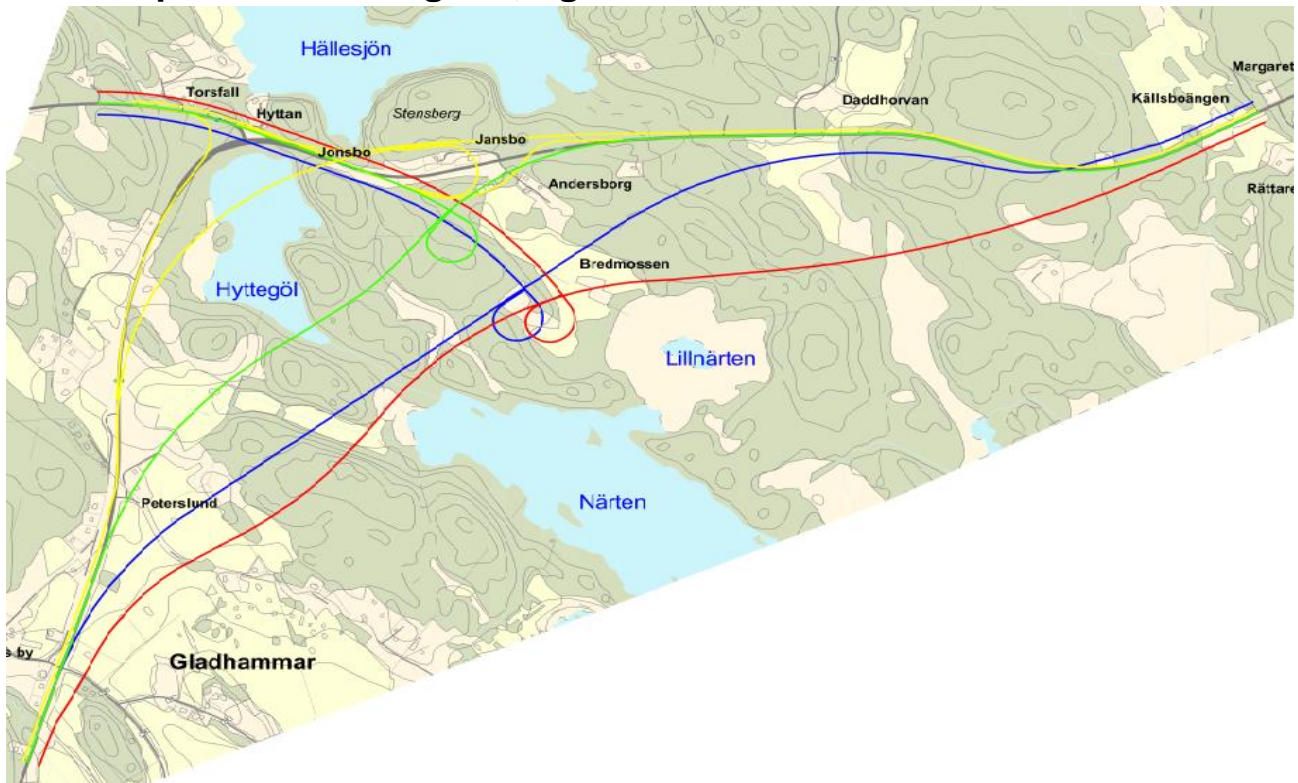
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Gladhammar - Verkeback, alt Grön	
Ärendenummer	TRV2014/37706	
Objekt-id	VSO016	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Kalmar	
Koordinater startpunkt	586 211	6 397 097
Koordinater målpunkt	589 058	6 398 846

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför val av lokaliseringalternativ/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	Länsstyrelsens i Kalmar län beslut om betydande miljöpåverkan 2013-06-19
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Nej
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



Alternativa sträckningar från vägplan.

1.3 Nuläge och brister

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Rv 40 mellan Jönköping och Västervik är en viktig öst-västlig förbindelse. Korsningen mellan dessa två vägar ligger i en skarp kurva i en lågpunkt vilket skapar olycksrisker. Sträckan är inte mötteseparerad.

Vägstandard: Vanlig väg, 9-13 m, 70-90 km/h

Väglängd: 4,2 km (E22)

Trafik: 4200-7400 f/d, varav 14 % lastbilar (2015)

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	E22 delen Gladhammar-Verkeback passerar Lunds By. Några större arbetsplatser finns inte längs sträckan.
Lokalisering av service och handel	Närmaste tätort är Gunnebo med service och handel.
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Väglängd:	4,2 km (E22)
Vägstandard:	Vanlig väg, 9-13 m, 70-90 km/h
Vägtrafik:	4200-7400 f/d, varav 14 % lastbilar (2015)

1.4 Fyrstegsanalys

*Steg 1 Tänk om - åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
Idag går det inte att lösa de problem som finns längs aktuell sträcka enbart genom att påverka transportbehov och transportsätt. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 1 åtgärder.*

*Steg 2 Optimera - åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
Eftersom kapacitetsgränsen inom en snar framtid kommer att överskridas räcker det inte att utföra åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon utan det krävs en standardökning. De nationella målen och projektmålen bedöms inte uppfyllas med steg 2 åtgärder.*

*Steg 3 Bygg om - begränsade ombyggnadsåtgärder
En ombyggnad av korsningen mellan E22 och väg 40 till cirkulationsplats samt breddning av befintlig väg till 2+1 kan betraktas som en förbättringsåtgärd. De nationella målen och projektmålen bedöms uppfyllas med steg 3 åtgärder.*

*Steg 4 Bygg nytt – nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder
En utbyggnad av en nysträckning öster om korsningen mellan E22 och väg 40 bedöms omfatta nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. De nationella målen och projektmålen bedöms kunna uppfyllas med steg 4 åtgärder.*

1.5 Syfte

SEB framtagen i vägplanearbetet men skall även utgöra underlag för långsiktig plan.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten.

Projektmål

Följande projektmål är definierade:

- Trafiksäkerheten ska öka för såväl fordonstrafikanter som oskyddade trafikanter
- De lokala förutsättningarna för jordbruket ska inte försämrats
- Fragmentering av traktens småskaliga och ålderdomliga odlings- och kulturlandskap ska minimeras
- Naturvärdena och landskapsfunktionerna i och intill Venerna, Lill-Närten och Långmalmen ska bibehållas
- Naturvärdena och landskapsfunktionerna ska bibehållas inom området ängs- och hagmarker
- Naturvärdena och landskapsfunktionerna ska bibehållas inom området lövriska skogspartier
- Förutsättningarna för att erbjuda människor en god och hälsosam levnadsmiljö ska förbättras.

1.6 Förslag till åtgärd/er

E22 dras i delvis ny sträckning enligt alternativ Grön i vägplanen (val inte gjort än). Rv 40 ansluts till den nya sträckningen av E22 i en ny trafikplats. Viltstängsel sätts upp.

Vägstandard: Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h

Väglängd, E22: 3,8 km varav 1,7 i ny sträckning (Rv 40: 0,8 km varav 0,3 km i ny sträckning)

Trafik: 4200-7400 f/d, varav 14 % lastbilar (2015)

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Mötesfri landsväg delvis i ny sträckning.</i>

Väglängd:	3,8 km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik:	4200-7400 f/d, varav 14 % lastbilar (2015)

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	VSO016 grön FKS 170308	209	2017-03-15	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 gällande nationell plan 2014-2025	209	209	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Arbetet med vägplan, val av lokaliseringalternativ pågår (samrådshandling klar). Val av alternativ är inte gjort ännu men alternativ Grön bedöms vara ett mellanalternativ när det gäller kostnader och nyttor. Åtgärden är namngiven i gällande nationell plan (2014-2025).

1.9 Relation till andra åtgärder

Söder om denna sträcka planeras också för mötesseparering av E22.

1.10 Övrigt

Ej relevant

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	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2016-01-01	
ASEK-version	ASEK 6.0	
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	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2017-03-17

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

All övergripande trafik flyttas över till ny sträckning.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	16%	20%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	34%	59%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Gällande trafikuppräkningsstal för Kalmar län.

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärdskostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärdskostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej relevant		Successiv kalkyl 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärdskostnad	209		Ej angett		251		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		292		0		349		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonom-isk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***	
Huvudanalys	Successiv kalkyl 50 %	292	134	0,46	0,45	
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 85 %	349	77	0,22	0,22
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50 %	292	121	0,42	0,41
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Successiv kalkyl 50 %	292	53	0,18	0,18
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	Successiv kalkyl 50 %	292	173	0,59	0,58
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	Successiv kalkyl 50 %	292	23	0,08	0,08

* 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

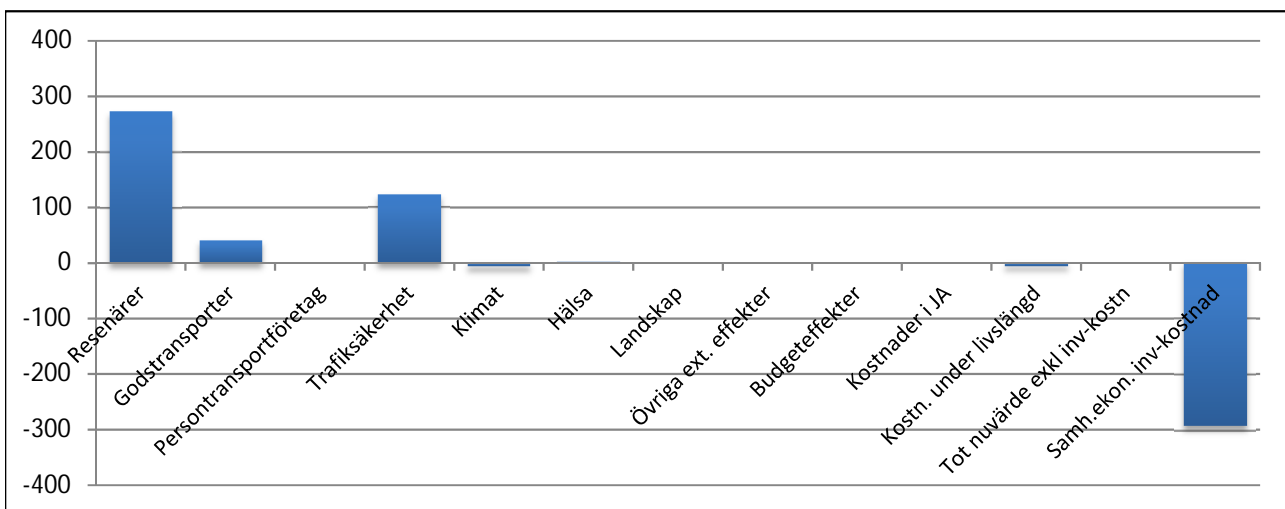
I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska 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>Ej angett</i>	-26,0	<i>kftim/år</i>	268	273	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-0,2	<i>mnkr/år</i>	5		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-2,8	<i>kftim/år</i>	37	41	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-0,2	<i>mnkr/år</i>	2		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods- kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	0,0	<i>mnkr/år</i>	1		<i>Eva 2.96</i>
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	<i>Trafik- säkerhet - totalt</i>	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	123	123	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	-0,02	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-0,36	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
	KLIMAT	<i>CO2-ekvival- enter</i>	<i>Avser koldioxid</i>	0,09	<i>kton/ år</i>	-6	-6	<i>Eva 2.96</i>
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Luft</i>	<i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i>	-	-	2	2	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - NOX</i>	<i>Kväveoxider</i>	-0,013	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - VOC</i>	<i>Kolväten</i>	-0,502	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - SO2</i>	<i>Svaveldioxid</i>	0,000	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - Partiklar</i>	<i>Partiklar</i>	-0,001	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>

ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	0,2	mnkr/år	-6	-6	Eva 2.96
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD		Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad	12	mnkr/ år	-292	-292	Eva 2.96
NETTONUVÄRDE						134	

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	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Upprättar en</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Upprättar en</i>
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Marginell påverkan</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Upprättar en</i>
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Försumbart</i>	<i>Upprättar en</i>

EXTERNA EFFEKTER (Följef effekter för samhället)	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - Dricksvatten	Åtgärden innebär förstärkt grundvattenskydd.	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt	Positivt	Upprättar en
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Påtaglig negativ påverkan med mycket skärningar och bankar. Nya barriär i kulturlandskap av riksintresse.	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt	Negativt	Upprättar en
		Intrång i Landskap – Ekosystemeffekter och biologisk mångfald	Stort ingrepp i, och fragmentering av, landskapsobjekt med högt naturvärde. Stort ingrepp i gårdsmiljö med förekomst av, och trolig fortplantningsplats för, barbastell.	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt		Ej angett
ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en	
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart		Upprättar en	
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart		Upprättar en	

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)
Negativt		Försumbart		Negativ (stor)		Negativt

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

Motivering:

Delen i ny sträckning medför betydande intrång i det kuperade landskapet. Positiva effekter vad gäller grundvattenskydd.

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:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	209
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	0,46
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd med relativt säkra effektsamband. Förhållandevis enkel trafikomfördelning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/LR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 29
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:	Upprättaren

Motivering:

Positiv NNK. De ej prissatta intrångseffekterna bedöms inte vara så stora att åtgärden blir olönsam.

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	Kvinnor	-	Åtgärden gynnar biltrafik. Män åker i genomsnitt något mer bil än kvinnor.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Regional trafik bedöms dominera på sträckan.	Upprättaren
Län	Kalmar	Jönköping	Neutralt	Åtgärd i Kalmar län.	Expertgrupp
Kommun	Västervik	Oskarshamn	Neutralt	Åtgärd i Västerviks kommun.	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Landskap: Externt berörda	Intrång i natur- och kulturmiljö.	Upprättaren
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Kunskap saknas	Upprättaren
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Minskad restid för vägtrafik.	Upprättaren
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Äldre: >65 år	Neutralt	I första hand bilister gynnas.	Upprättaren

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	Ej relevant
-------------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Objektet medför vissa 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>Högre hastighet medför ökad klimatpåverkan. Intrång i värdefulla livsmiljöer och ökad barriär för djurlivet.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till regionens utveckling.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Social hållbarhet	<i>Förbättrad trafiksäkerhet.</i>	<i>Upprättaren</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ökad klimatpåverkan och intrång i värdefulla livsmiljöer bidrar negativt till ekologisk hållbarhet. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och gynnar regional tillväxt. Förbättrad trafiksäkerhet bidrar till social hållbarhet.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>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.</p> <p>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.</p>

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. <i>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</i>	Tillförlitlighet	<i>Positivt bidrag: Minskad olycksrisk i korsning (ny trafikplats) och på sträcka (mötesseparering).</i>	<i>Upprättaren</i>
	Trygghet & bekvämlighet	<i>Positivt bidrag: Säkrare korsning och tydliga omkörningssträckor.</i>	<i>Upprättaren</i>
Näringslivets transporter. <i>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</i>	Tillförlitlighet	<i>Positivt bidrag: Minskad olycksrisk i korsning (ny trafikplats) och på sträcka (mötesseparering).</i>	<i>Upprättaren</i>
	Kvalitet	<i>Positivt bidrag: Minskad restid</i>	<i>Upprättaren</i>

Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Minskad restid mellan bland annat Västervik och Simpevarp.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Långt från storstäder.	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Minskad restid längs två nationella stamvägar.	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Okänt bidrag	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Okänt bidrag	Upprättaren
Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
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: Marginell påverkan	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Negativt bidrag: Busstrafiken får inte lika stor restidsminskning som biltrafik.	Upprättaren
Hänsynsmål²			
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 personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Positivt bidrag: Vägförkortning i huvudstråk.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Negativt bidrag: Höjd hastighet medför ökad bränsleförbrukning.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Byggandet medför stor energiförbrukning. Ökad vägyta och räcken att underhålla.	Upprättaren

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: Bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden. Del av sträckan dras längre från bebyggelse.	Upprättaren
		Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bedöms inte förekomma.	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Negativt bidrag: Ny sträckning genom idag ostört område.	Upprättaren
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Positivt bidrag: Minskat trafikarbete bedöms minska utsläppen.	Upprättaren
		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: Inga tätorter berörs.	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Inga gränsvärden bedöms överskridas.	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Förstärkt grundvattenskydd, minskad olycksrisk.	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Förorenad mark finns i området men förutsätts saneras där den berörs av åtgärden.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte förekomma.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms inte förekomma.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga utpekade områden berörs.	Upprättaren

	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Påtaglig negativ påverkan med mycket skärningar och bankar. Nya barriär i kulturlandskap av riksintresse.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Positivt bidrag: Viltstängsel sätts upp.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Viltstängsel sätts upp och ny barriär av nysträckning.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för störning	<i>Negativt bidrag: Ökat buller i tidigare ostrört område.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Negativt bidrag: Stort ingrepp i, och fragmentering av, landskapsobjekt med högt naturvärde. Stort ingrepp i gårdsmiljö med förekomst av, och trolig fortplantningsplats för, barbastell.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Marginell påverkan</i>	<i>Upprättaren</i>
	kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Negativt bidrag: Stora delar av åtgärden ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövård (Gladhammar). Genom de känsligaste området vid Gladhammars kyrka och Lunds by följer dock åtgärden befintlig väg.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Negativt bidrag: Förstärkt barriär vid Gladhammar.</i>	<i>Upprättaren</i>

	Forn- och kulturlämningar, annat	Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Inga sådana värden har identifierats.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för utradering	<i>Negativt bidrag: Området är rikt på fornlämningar och det finns risk att några förstörs.</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Minskad risk för svåra olyckor på grund av mötesseparering och trafikplats.</i>	<i>Upprättaren</i>

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		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-2,2	D/ mdkr	Eva 2.96
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-42,3	DSS/ mdkr	Eva 2.96
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,2	tim/ tkr	Eva 2.96
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	10,2	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

4.5 Målkonflikter

Mål om ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet påverkas positivt men åtgärden medför ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.

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	5 953	31	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	122	1,0	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	7 310	59	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-03-17, Niklas Alvaeus, Trafikverket

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2017-03-20, Niklas Alvaeus, Trafikverket

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

Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat i och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 2017-03-20 av Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-03-20

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-03-27; Emma Rosklint, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-03-29; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-03-29; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-03-30; 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) Murisa Catak, Trafikverket, 2017-03-15, VSO016 grön FKS 170308*
- b) Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-03-17, VSO016 omräkn invkostnad*
- c) Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-03-17, VSO016 omräkn invkostn_85proc*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

- Lars Hammar, Structor, 2017-02-24*
- a) VSO016 grön_Klimatkalkyl resultat*
 - b) VSO016 grön_Klimatkalkyl indata*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-03-20, VSO016_Arbets-PM_EVA

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-03-17, 22_gladhammar-verkeback_GRÖN

Bilaga 6: ATK-beräkning

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 2017-01-10, VSO016_ATK-justering

Bilaga 7: Trafikomfördelning

Niklas Alvaeus, 2017-01-10, VSO016_trafikomf

Bilaga 8: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Niklas Alvaeus, 2017-01-12, VSO016_FKB

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

Referens 2: Vägplan

Trafikverket, 2016-09-30, Vägplan, inför val av lokaliseringalternativ, Samrådshandling

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering