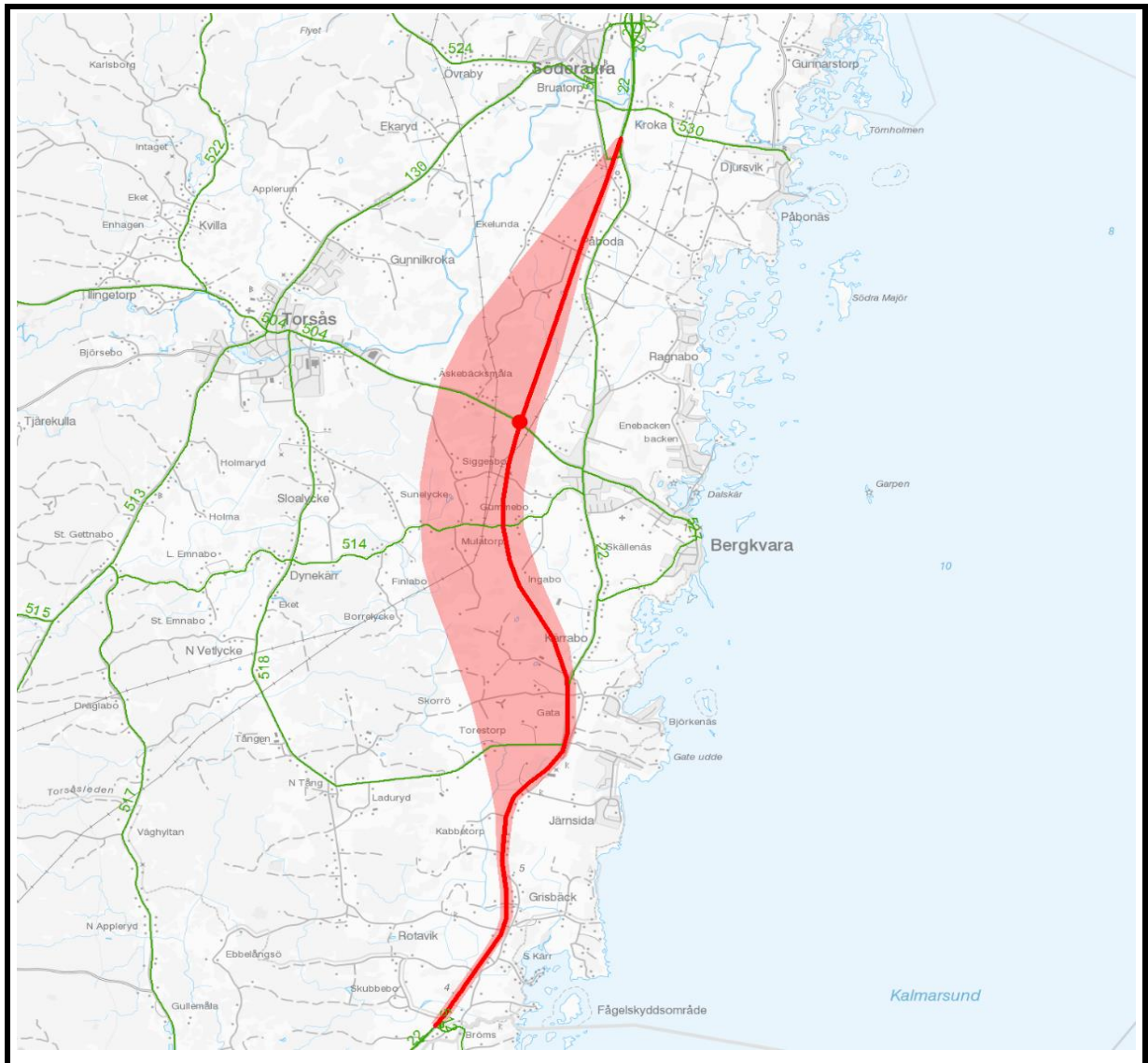


E22 Förbi Bergkvara, YSY004

1. Beskrivning av åtgärden



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

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

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 271 mnkr i prisnivå 2015-06.

I söder ombyggnad till mötesfri landsväg i befintlig sträckning (6 km). Förbi Bergkvara mötesfri motortrafikled i ny sträckning (8 km) väster om befintlig väg. 100 km/h. Trafikplats i korsningen med Torsåsvägen (lv 504). Redovisad linje är bara en av flera tänkbara i korridoren.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
204		Negativt		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 personbil: -35,5 kftim/år	338		
Godstransporter	Restid lastbil: -5 kftim/år	61		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,55 DSS/år	125		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,149 kton/år	-10		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	100		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1,3 mnkr/år	-32		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 15,2 mnkr/år	-378		
Nettonuvärde		204		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,54	Informationsvärde NNK =	MELLAN	
NNK-i _{KA} *=	0,18	NNK-idu=	0,50	
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 barriär genom Bergkvara
	Landskap	Negativt		Ny vägsträckning medför intrång i landskapet
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Positivt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Positivt		Effekt för bussbolag beror på trafikupplägg
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt		Entersom delar av åtgärden innebär helt ny väg genom ett öppet landskap samt att ett område som ingår i Länsnaturvården naturvården kan påverkas bedöms

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nter- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Män	Regionalt	Kalmar	Torsås	Resenärer	Kunskap saknas	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	-	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Landskap: Externt berörda	Kunskap saknas	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

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	Kollektivtrafknätet	Positivt bidrag
	Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, andel		Negativt bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Negativt
		Vatten	Positivt
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Positivt&Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

4. Transportpolitisk målanalys

Målkonflikter

Åtgärden medför förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet men samtidigt intrång i landskapet och ökade utsläpp.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms bidra till en hållbar ekonomisk utveckling men ökad trafik och intrång i landskapsbilden kan påverka den ekologiska hållbarheten negativt. Förbättrad boendemiljö i Bergkvara och trafiksäkerhet kan bidra till social hållbarhet.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E22 Förbi Bergkvara	
Ärendenummer	TRV 2016/59617	
Objekt-id	YSY004	
Sammanhang	Del av ambition att mötesseparera hela E22.	
Län	Kalmar	
Koordinater startpunkt	563 859	6 242 395
Koordinater målpunkt	566 343	6 255 226

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	E22 förbi Bergkvara, 2015-11-12, Trafikverket
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Ej relevant
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Okänt
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Okänt

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

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

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Ej studerat
Lokalisering av service och handel	Ej studerat
Distansarbete	Ej studerat
Resvanor och/eller godsflöden	Ej studerat
Färdmedelsfördelning persontrafik	Ej studerat
Färdmedelsfördelning godstrafik	Ej studerat

Väglängd:	14 km
Vägstandard:	Vanlig väg, 7 - 9 m, 50 - 90 km/h
Vägtrafik:	3 600 - 4 400 f/d, varav 12 % lastbilar (2014)

1.4 Fyrstegsanalys

Under åtgärdsplaneringen för plan 2010-2021 sammanfattades tidigare åtgärder och resonemang:

Historik – Hittills genomförda åtgärder

Steg 1: Bidrag till kommunen för ny uppsamlande gata för att minska antalet utfarer på E22 (2005).

Bidrag till kommunen för ny kollektivtrafikterminal (2008).

Steg 2: Hastighetskameror i Bergkvara (2006)

Steg 3: Trafiksäkerhetsåtgärder genomfart Bergkvara (2004). Breddat befintlig väg mellan Bergkvara och Påboda för GC-fält (2004).

Motiv till föreslagen åtgärd

Tidigare genomförda åtgärder har främst syftat till ökad trafiksäkerhet. Med vägen kvar genom Bergkvara är det dock svårt att uppnå tillfredsställande framkomlighet och boendemiljö.

1.5 Syfte

SEB framtagen som del av ÅVS men gjorts fullständig på grund av att den även skall utgöra underlag för ny långsiktig plan.

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

1.6 Förslag till åtgärd/er

I söder ombyggnad till mötesfri landsväg i befintlig sträckning (6 km). Förbi Bergkvara mötesfri motortrafikled i ny sträckning (8 km) väster om befintlig väg. 100 km/h. Trafikplats i korsningen med Torsåsvägen (lv 504). Redovisad linje är bara en av flera tänkbara i korridoren.

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?	MLV delvis i ny sträckning, en trafikplats
Väglängd:	14 km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg/motortrafikled, 14 m, 100 km/h
Vägtrafik:	3 200 - 3 800 f/d, varav 12 % lastbilar

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 kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	VSY004 E22 Förbi Bergkvara, GKI 160831.xlsx	271	2016-08-31	2015-06	GKI 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	Ej finansierad men skall prövas för nationell plan	271	271	2015-06	GKI 50 %

1.8 Planeringsläge

ÅVS avslutad. Ingår ej i nationell plan 2014 - 2025.

1.9 Relation till andra åtgärder

Mötesseparering av hela E22 pågår. Denna del är en av de som återstår.

1.10 Övrigt

Ej angett

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 2012-06-29 (uppdaterat)	
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 2016-11-29

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Åtgärden antas inte ha någon betydande påverkan på trafikallsträng eller färdmedelsval. För befintlig biltrafik antas all genomfartstrafik flyttas till förbifarten. Mer detaljer i bilaga 5.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

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

Kommentar till tabell 2.2:

Enligt Trafikverkets basprognos.

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	GKI 50 %		Ej relevant		(GKI 50 %) * 1,3		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej relevant	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	271		0		352		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		378		0		492		0

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)	Netto-nuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***	
Huvudanalys	GKI 50 %	378	204	0,54	0,50	
	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	(GKI 50 %) * 1,3	492	91	0,18	0,17

Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	GKI 50 %	378	185	0,49	0,45
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	GKI 50 %	378	98	0,26	0,24
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	GKI 50 %	378	261	0,69	0,63
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå. (Trafikverkets klimatscenario)	GKI 50 %	378	68	0,18	0,17

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

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska 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.

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

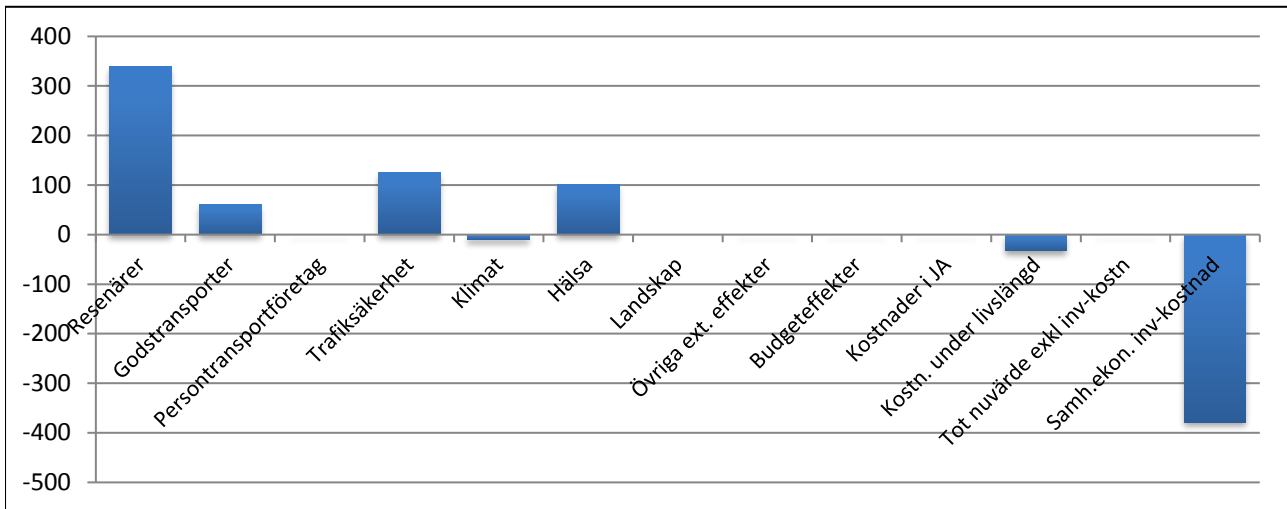
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	<i>Restid - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	-35,5	<i>ktim/år</i>	365	338	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ej angett</i>	1,2	<i>mnkr/år</i>	-27		<i>Eva 2.96</i>
	GODSTRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	-5,0	<i>ktim/år</i>	67	61	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ej angett</i>	0,1	<i>mnkr/år</i>	-8		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods- kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	-0,1	<i>mnkr/år</i>	2		<i>Eva 2.96</i>
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
EXTERNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	<i>Trafik- säkerhet - totalt</i>	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	125	125	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	-0,03	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-0,52	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
	KLIMAT	<i>CO2-ekvival- enter</i>	<i>Avser koldioxid</i>	0,15	<i>kton/ år</i>	-10	-10	<i>Eva 2.96</i>
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Luft</i>	<i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i>	-	-	-3	100	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - NOX</i>	<i>Kväveoxider</i>	1,419	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - VOC</i>	<i>Kolväten</i>	-1,358	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - SO2</i>	<i>Svaveldioxid</i>	0,001	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - Partiklar</i>	<i>Partiklar</i>	0,015	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Människors hälsa - buller</i>	<i>Ej angett</i>	-240	<i>Buller- störda pers. >55 dBA</i>	104		<i>BEVA 2.0</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>Eva 2.96</i>
	BUDGETEFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	<i>Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
	INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Eva 2.96</i>
	DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden</i>	1,3	<i>mnkr/år</i>	-32	-32	<i>Eva 2.96</i>
	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	MINUS SAMHÅLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>		15	<i>mnkr/ år</i>	-378	-378	<i>Eva 2.96</i>
NETTONUVÄRDE							204	

Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

<p>Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.</p>	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	<i>Ej angett</i>

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>Expertgrupp</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>Expertgrupp</i>
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<i>Biljettintäkter</i>	<i>Busstrafik hanteras inte i EVA men busstrafiken kommer att påverkas av åtgärden. Möjligheten till snabbare expresslinjer ger förutsättningar för bättre trafikering och ökat resande.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Positivt</i>	<i>Positivt</i>	<i>Expertgrupp</i>

EXTERNA EFFEKTER (Följdeflexer för samhället)	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Människors hälsa - barriär	<i>Trafikens barriärverkan minskar i Bergkvara</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt	Positivt	Expertgrupp
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	<i>Ny väg medför intrång i det öppna landskapet.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt	Negativt	Expertgrupp
		Intrång i Landskap - Ekosystemeffekter och biologisk mångfald	<i>Intrång i område som ingår i Länsstyrelsens naturvårdsplan.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt		Expertgrupp
OVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp
KOSTNADE R UNDER LIVSLÄNGD	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Expertgrupp

Motivering:

Ej angett

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciella orsaken till att vissa effekter uppstår
Motivering	<i>Ej angett</i>

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		Positivt		Negativ (stor)		Negativt
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Expertgrupp

Motivering:

Eftersom delar av åtgärden innebär helt ny väg genom ett öppet landskap samt att ett område som ingår i Länsstyrelsen naturvårdsplan kan påverkas bedöms intrånget av den nya vägen vara större än den minskade barriären i Bergkvara.

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 åtgärds kostnad.	271
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Expertgrupp
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	0,54
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Osäkerhet finns som alltid i prognosen som bygger på generella uppräkningsstal och manuell trafikomfördelning. Effektberäkningen bedöms dock relativt säker då det är en traditionell åtgärd som analyserats.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HKLR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 31
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:

Trots att ej prissatta effekter sammantaget bedömts vara ej försumbart negativa är den samlade bedömningen att de stora prissatta effekterna gör att åtgärden ändå är lönsam.

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 i första hand bilresenärer. Generellt åker män mer bil än kvinnor och bedöms därför få en större andel av nyttan.	Expertgrupp
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Trots att vägen ingår i det nationella stamvägnätet bedöms den regionala trafiken dominera på sträckan. Dessutom uppstår lokala nyttor i form av förbättrad boendemiljö i Bergkvara.	Expertgrupp
Län	Kalmar	Blekinge	Neutralt	E22 är en viktig förbindelse för Kalmar län men även för östra delarna av Blekinge norrut mot Stockholm.	Expertgrupp
Kommun	Torsås	Kalmar, Karlskrona	Neutralt	För Torsås kommun förbättras attraktiviteten som bostadsort.	Expertgrupp
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Hälsa: Externt berörda	Landskap: Externt berörda	Ej angett	Expertgrupp
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas om berörda näringar	Expertgrupp
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Ej angett	Expertgrupp
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	I första hand gynnas bilresenärer men även skolungdom i Bergkvara.	Expertgrupp
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Expertgrupp

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 långsiktigt 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

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Åtgärden innebär intrång i landskapet. Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade utsläpp.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Åtgärden minskar res- och transportkostnaden och kan stärka regionens utveckling.</i>	<i>Expertgrupp</i>
	Social hållbarhet	<i>Åtgärden bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och bättre boendemiljö.</i>	<i>Expertgrupp</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bedöms bidra till en hållbar ekonomisk utveckling men ökad trafik och intrång i landskapsbilden kan påverka den ekologiska hållbarheten negativt. Förbättrad boendemiljö i Bergkvara och trafiksäkerhet kan bidra till social hållbarhet.

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: Minskad risk för störningar i trafiken när olycksrisken minskar.	Expertgrupp
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Mötesseparerad väg och jämnare hastighet bedöms ge tryggare och bekvämare körning.	Expertgrupp
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för störningar i trafiken när olycksrisken minskar.	Expertgrupp
	Kvalitet	Positivt bidrag: Minskad restid, jämnare hastighet.	Expertgrupp
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Minskade restider för arbetspendlare i regionen.	Expertgrupp
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Inga storstäder i regionen	Expertgrupp
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Minskad restid från sydöstra delarna av landet mot Stockholm och Öresundsregionen.	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan	Expertgrupp
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan	Expertgrupp
Funktionshindrede. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrede	Positivt bidrag: Minskad trafik i Bergkvara ger bättre förutsättningar för att anpassa miljön för funktionshindrede.	Expertgrupp

<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>Positivt bidrag: Minskad trafik i Bergkvara ger säkrare trafikmiljö för barn och unga.</p>	<p>Expertgrupp</p>	
<p>Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- & cykelresor av totala kortväga</p>	<p>Positivt bidrag: Mindre trafik på befintlig väg skapar bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik</p>	<p>Expertgrupp</p>	
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p>Negativt bidrag: Åtgärden kan öka bilens framkomlighet i förhållande till busstrafiken.</p>	<p>Expertgrupp</p>	
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>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p>Negativt bidrag: Antagen sträckning medför något ökat trafikarbete.</p>	<p>Expertgrupp</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p>Negativt bidrag: Högre hastighet ökar bränsleförbrukningen.</p>	<p>Expertgrupp</p>	
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p>Negativt bidrag: Byggande och ökad vägtyta medför ökad energianvändning.</p>	<p>Expertgrupp</p>	
	Människors hälsa	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p>Positivt bidrag: Ett antal fastigheter i Bergkvara ligger enligt buller databasen över riktvärden. De bedöms bli färre när genomfartstrafiken flyttas ut.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p>Inget bidrag: Osäkert om sådana bullervärden förekommer.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.</p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p>Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik när genomfartstrafiken flyttas ut.</p>	<p>Upprättaren</p>

<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	Barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Minskad trafik längs befintlig väg.	Expertgrupp
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Minskad trafik längs befintlig väg.	Expertgrupp
	Luft	Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Negativt bidrag: Högre hastighet och ökat trafikarbete ger större utsläpp.	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: Inga gränsvärden bedöms överskridas.,	Expertgrupp
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Ingen MKN bedöms överskridas.	Expertgrupp
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Befintlig väg går genom ett vattenskyddsområde i Bergkvara. Längs en ny vägsträckning förutsätts att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas.	Expertgrupp
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inga kända förorenade områden påverkas	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	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.	Negativt bidrag: Väg i ny sträckning ger ökat intrång i landskapet.	Expertgrupp
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: En ny väg med högre hastighet och mitträcke riskerar att öka påkörningsrisken. Effekten beror dock på om och hur viltstängsel sätts upp.	Expertgrupp
		Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Den nya vägen skapar en ny barriär för flora och fauna.	Expertgrupp
		Betydelse för störning	Negativt bidrag: Ökad bullerutbredning i tidigare ostörda områden.	Expertgrupp
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag: Inga utpekade områden bedöms beröras.	Expertgrupp
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.	Expertgrupp
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Positivt bidrag: Trafiken minskar genom Bergkvara som är riksintresse för kulturmiljövård.	Expertgrupp
		Betydelse för strukturomvandling.	Negativt bidrag: Vägen kommer att skära av gamla vägar mellan byar i området.	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: Ingen infrastruktur i området är utpekad för kulturmiljövärden.	Expertgrupp
		Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Vägen berör ett antal kända fornlämningar som riskerar att förstöras.	Expertgrupp
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Skaderisken minskar med en säkrare väg.	Expertgrupp	

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

²Definitioner 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)	-2,9	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)	-47,2	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)	-3,5	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)	12,8	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

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

4.5 Målkonflikter

Åtgärden medför förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet men samtidigt intrång i landskapet och ökade utsläpp.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggnad, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	10 143	86	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	272	2,9	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	16320	174	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-09-30, Niklas Alvaeus, Trafikanalytiker, Trafikverket

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2015-06-22, Niklas Alvaeus, Trafikanalytiker, Trafikverket

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

2015-09-08

Niklas Alvaeus, trafikanalytiker, Trafikverket

Peter Sieurin, Projektledare ÅVS, Trafikverket

Lennart Ivarsson, Samhällsplanerare, Trafikverket

Tanja Jevtic, ÅVS-samordnare, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-09-02

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2016-12-08, Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2016-12-09, Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2016-12-13, Agnes von Koch och Lars Eriksson, Strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2016-12-13, Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2015-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

a) Peter Fredriksson, 2016-08-31, VSY004 E22 Förbi Bergkvara, GKI 160831.xlsx

b) Niklas Alvaeus, 2016-09-01, YSY004_indexomr_kapitalisering

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Peter Fredriksson, 2016-09-01

a) VSO004_klimatkalkyl_resultat

b) VSO004_klimatkalkyl_indata

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Niklas Alvaeus, 2016-09-01, YSY004_Arbets-PM EVA

Bilaga 5: Trafikomfördelning

Niklas Alvaeus, 2015-06-11, YSY004_Trafikomfördelning.xlsx

Bilaga 6: Rapport

Trafikverket, 2015-11-12, YSY004_Slutappport Åtgärdsvalsstudie Bergkvara

Bilaga 7: Beräkning

Niklas Alvaeus, 2015-06-11, YSY004_ATK-justering.xlsx

Bilaga 8: Företagsekonomisk konsekvensbedömning

Niklas Alvaeus, 2016-09-01, YSY004_fkb.xlsx

Bilaga 9: Bullerberäkning

a) Niklas Alvaeus, 2016-09-01, YSY004_beva_version_2_0.xlsx

b) Niklas Alvaeus, 2016-06-27, YSY004_bullerkarta

Bilaga 10: EVA-kalkyl

Niklas Alvaeus, 2016-09-30, 22_forbi_bergkvara

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering