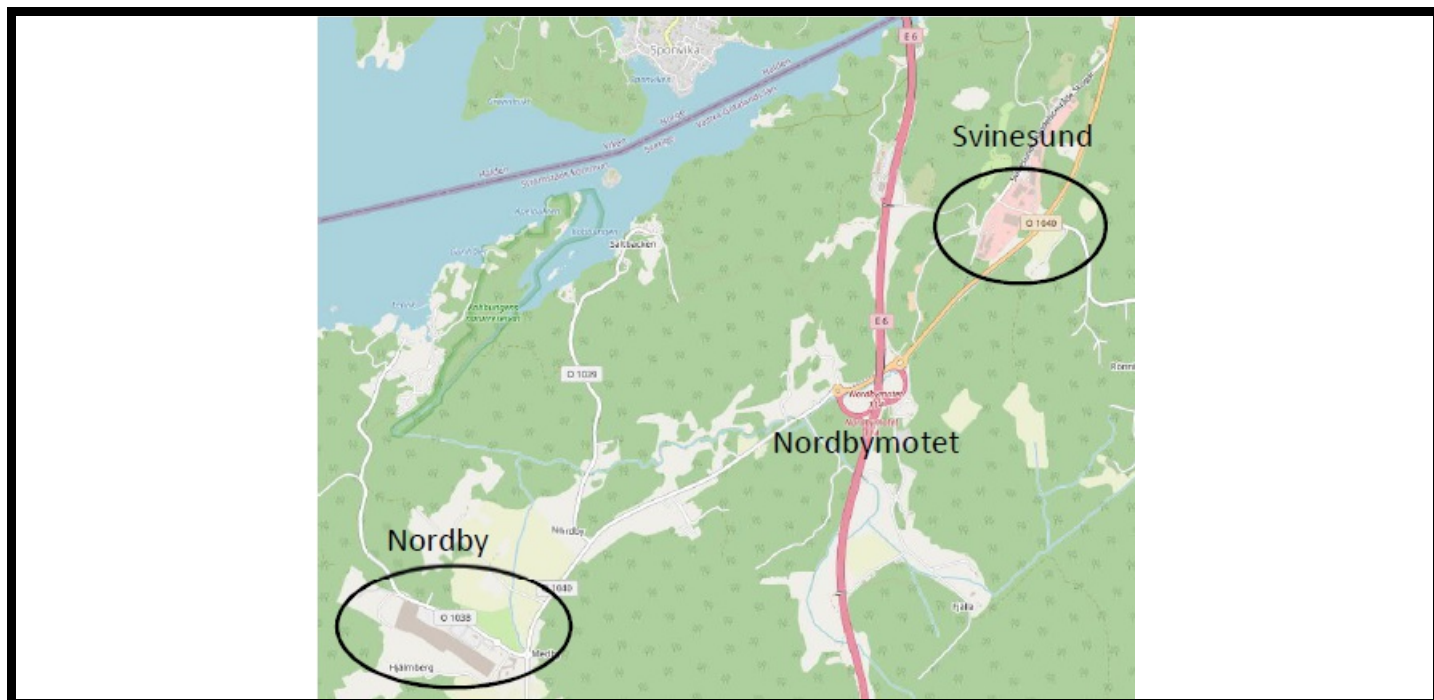


Väg 1040/E6 Nordby, Strömstad



Översiktskarta över aktuellt område, © OpenStreetMaps bidragsgivare

Nuläge och brister:

Aktuellt område ligger strax söder om landsgränsen mellan Sverige och Norge i Strömstads kommun. I området finns externhandel som har en lång historia och har expanderat kraftigt. Ytterligare en större utbyggnad planeras i området vid Nordby och Svinesunds handelsområden, i anslutning till Nordbymotet och E6. För att exploatören ska få utöka handelsområdet med 100 000 kvadratmeter handelsyta krävs en trafiklösning som minimerar kövsansar ut på E6:an för att undvika upphinnandeolyckor på motorvägen.

Annan anläggning dimension:

Trafikplats

Annan anläggning standard: Planskild trafikplats med enfiliga cirkulationsplatser.

Annan anläggning trafik: 4280 fordon passerar genom trafikplats under årets 30:e mest trafikerade timme prognosåret 2040, 4 % tung trafik. Flöde inkluderar genomgående trafik på E6.

Åtgärdens syfte:

Syfte med åtgärden är att säkerställa att framtida trafikallsträng från planerad utökning av handelsområde i Nordby och Svinesund inte påverkar väg E6 med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 37,05 mnkr i prisnivå 2019-06

För att öka kapaciteten i trafikplatsen breddas den västra cirkulationsplatsen från ett till två körfält. Sträckan med dubbla körfält på den södergående avfartsrampen från E6 till cirkulationsplatsen förlängs från ca 90 m idag till ca 240 m.

1750 m ny gång- och cykelväg parallell med befintlig väg dimensionerad för att kunna nyttjas av räddningstjänstens fordon. 275 m ny gång- och cykelväg parallell med befintlig väg, för att ansluta mot befintlig gång- och cykelväg vid Nordby handelsområde.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	1,75 + 0,275 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg 3,5 m bred dimensionerad för att kunna nyttjas av räddningstjänstens fordon (1,75 km) samt Gång- och cykelväg, 2,75 m bred.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Kunskap saknas
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	1,75 + 0,275 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg 3,5 m bred dimensionerad för att kunna nyttjas av räddningstjänstens fordon (1,75 km) samt Gång- och cykelväg, 2,75 m bred.
<u>Cykeltrafik:</u>	Kunskap saknas
<u>Annan anläggning dimension:</u>	Trafikplats
<u>Annan anläggning standard:</u>	Planskild trafikplats där den västra cirkulationsplatsen byggs om till tvåfältig. Södergående avfartsramp breddas till två körfält på en 150 m lång sträcka.
<u>Annan anläggning trafik:</u>	4280 fordon passerar genom trafikplats under årets 30e mest trafikerade timme prognosåret 2040, 4 % tung trafik. Flöde inkluderar genomgående trafik på E6.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Ökad kapacitet i trafikplats leder till minskade restider mot handel under årets mest trafikerade timmar. Minskad risk för kösvansar ut på E6 kan även ge minskade restider för den södergående trafiken på E6.
Godstransporter	-	Försumbart	Minskade restider för godstransporter under årets maxtimmar bedöms leda till marginella positiva nyttor avseende godskostnad.
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Åtgärden inkluderar nya gång- och cykelvägar som till stor del dimensioneras för att kunna nyttjas av räddningstjänst. Siktförhållanden förbättras i den östra cirkulationsplatsen samt risk för kösvansar ut på E6 minimeras genom ökad kapacitet i trafikplatsen.
Klimat	-	Försumbart	Ökad kapacitet i trafikplats leder till färre stopp och därmed minskad utsläpp av CO2. Effekten bedöms som marginell.
Hälsa	-	Försumbart	Ökad kapacitet i trafikplats leder till färre start/stopp för fordonstrafiken och därmed mindre bränsleförbrukning och minskade NOx-utsläpp i utredningsalternativet än i jämförelsealternativet. Effekten bedöms som försumbar.
Landskap	-	Försumbart	Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Försumbart	Ökat vägområde att underhålla när avfartsramp och befintlig cirkulationsplats breddas samtidigt som nya gång- och cykelvägar byggs. Effekten bedöms dock som försumbar.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	48		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	Ökad kapacitet i trafikplatsen bidrar till minskad restid under årets mest trafikerade timmar samt minskad risk för kösvansar ut på E6 vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Åtgärden möjliggör nyetablering i befintliga handelsområden. Osäkerhet finns kring hur mycket trafik nyetableringarna kommer generera varför det även är osäkert om nyttorna överstiger kostnaden.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Internationellt	Neutralt
Län	Västra Götaland	Neutralt
Kommun	Strömstad	Neutralt
Näringsgren	Handel	Neutral
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
Ingen åtgärdsspecifik fördelningsaspekt identifierad	Neutral	Neutral

Kommentar till fördelningstabellen

Nyttor uppstår för bilresenärer till handeln under årets mest trafikerade timmar som bedöms infalla på helger under sommarhalvåret. Under dessa timmar bedöms trafiken till stor del bestå av resande från södra Norge samt längre regionala resenärer.

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	Inget bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Inget bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Funktionsmålet påverkas positivt genom minskade restider för fordonstrafiken under årets mest trafikerade timmar. Negativa effekter under hänsynsmålet främst till följd av energiåtgång vid bygge.

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

Ökad kapacitet i trafikplatsen bidrar till minskad restid under årets mest trafikerade timmar samt minskad risk för kösvansar ut på E6 vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Åtgärden möjliggör nyetablering i befintliga handelsområden. Osäkerhet finns kring hur mycket trafik nyetableringarna kommer generera varför det även är osäkert om nyttorna överstiger kostnaden.

Ökad kapacitet i trafikplatsen leder till färre start och stopp och därmed marginellt minskad bränsleförbrukning i utredningsalternativet jämfört med dagens utformning. Byggskedet medför en ökad klimatpåverkan. Åtgärder görs i befintlig trafikplats varför påverkan på landskapet bedöms som marginell.

Åtgärden bidrar till att stärka den lokala handelns konkurrenskraft genom ökad tillgänglighet. Åtgärden är ett krav för att utöka handelsområdet vilket är positivt med avseende på regeringens mål om utvecklingskraft i alla delar av landet.

Trafiksäkerheten bedöms påverkas marginellt positivt genom bättre förhållanden för oskyddade trafikanter, bättre sikt i trafikplatsen samt minskad risk för kösvansar ut mot E6.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 1040/E6 Nordby, Strömstad
Objekt-id	vva1888
Ärendenummer	
Län	Västra Götaland
Kommun	Strömstad
Trafikverksregion	Region Väst
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Aktuellt område ligger strax söder om landsgränsen mellan Sverige och Norge i Strömstads kommun. I området finns externhandel som har en lång historia och har expanderat kraftigt. Ytterligare en större utbyggnad planeras i området vid Nordby och Svinesunds handelsområden, i anslutning till Nordbymotet och E6. För att exploatören ska få utöka handelsområdet med 100 000 kvadratmeter handelsyta krävs en trafiklösning som minimerar kösvansar ut på E6:an för att undvika upphinnandeolyckor på motorvägen.

Annan anläggning dimension: Trafikplats

Annan anläggning standard: Planskild trafikplats med enfiliga cirkulationsplatser.

Annan anläggning trafik: 4280 fordon passerar genom trafikplats under årets 30e mest trafikerade timme prognosåret 2040, 4 % tung trafik. Flöde inkluderar genomgående trafik på E6.

Syfte

Syfte med åtgärden är att säkerställa att framtida trafikallsträng från planerad utökning av handelsområde i Nordby och Svinsund inte påverkar väg E6 med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Förslag till åtgärd

För att öka kapaciteten i trafikplatsen breddas den västra cirkulationsplatsen från ett till två körfält. Sträckan med dubbla körfält på den södergående avfartsrampen från E6 till cirkulationsplatsen förlängs från ca 90 m idag till ca 240 m.

1750 m ny gång- och cykelväg parallell med befintlig väg dimensionerad för att kunna nyttjas av räddningstjänstens fordon. 275 m ny gång- och cykelväg parallell med befintlig väg, för att ansluta mot befintlig gång- och cykelväg vid Nordby handelsområde.

För den befintliga östra cirkulationsplatsen föreslås mindre åtgärder för ökad orienterbarhet genom förbättrad sikt och vägvisning.

Gångvägens längd(km):	1,75 + 0,275 km
Gångvägens standard:	Gång- och cykelväg 3,5 m bred dimensionerad för att kunna nyttjas av räddningstjänstens fordon (1,75 km) samt Gång- och cykelväg, 2,75 m bred.
Gångtrafik(gående per dygn):	Kunskap saknas
Cykelvägens längd(km):	1,75 + 0,275 km
Cykelvägens standard:	Gång- och cykelväg 3,5 m bred dimensionerad för att kunna nyttjas av räddningstjänstens fordon (1,75 km) samt Gång- och cykelväg, 2,75 m bred.
Cykeltrafik:	Kunskap saknas
Annan anläggning dimension:	Trafikplats
Annan anläggning standard:	Planskild trafikplats där den västra cirkulationsplatsen byggs om till tvåfältig. Södergående avfartsramp breddas till två körfält på en 150 m lång sträcka.
Annan anläggning trafik:	4280 fordon passerar genom trafikplats under årets 30e mest trafikerade timme prognosåret 2040, 4 % tung trafik. Flöde inkluderar genomgående trafik på E6.



Väggårdar för den aktuella åtgärden markeras med blått. : Väggårdar för den aktuella åtgärden markeras med blått.

Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-01-28	sep-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	35,1	10,5	37,1

Planeringsläge

Objektet ligger i gällande länstransportplan

Gång och cykel-/Räddningsväg korsar väg 1039. Kommunen planerar för att bygga om korsningen väg 1040/1039 till en cirkulationsplats i samband med utbyggnad av Nordbyslätten.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	-
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Ingen avvikelse
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	1
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investerings-kostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	48	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

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

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

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Bilaga 2 - Sammanfattning av effekter							
Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter				Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Restid - total	-	-	-	-	Positivt: Ökad kapacitet i trafikplats leder till minskade restider under framförallt årets mest trafikerade timmar för resor mot handel. Minskad risk för kösvansar ut på E6 när handelsområdena är fullt utbyggda kan även ge positiva effekter för den södergående trafiken på E6 under vissa timmar.	Positivt	Ökad kapacitet i trafikplats leder till minskade restider mot handel under årets mest trafikerade timmar. Minskad risk för kösvansar ut på E6 kan även ge minskade restider för den södergående trafiken på E6.
Godstransporter							
Godskostnad	-	-	-	-	Försumbart: Minskade restider för godstransporter under årets maxtimmar när kapaciteten ökar i trafikplatsen. Bedöms leda till marginella positiva nyttor avseende godskostnad.	Försumbart	Minskade restider för godstransporter under årets maxtimmar bedöms leda till marginella positiva nyttor avseende godskostnad.
Persontransportföretag							
Effekter saknas						Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden inkluderar nya gång- och cykelvägar som till stor del dimensioneras för att kunna nyttjas av räddningstjänst. Siktförhållanden förbättras i den östra cirkulationsplatsen samt risk för kösvansar ut på E6 minimeras genom ökad kapacitet i trafikplatsen.	Positivt	Åtgärden inkluderar nya gång- och cykelvägar som till stor del dimensioneras för att kunna nyttjas av räddningstjänst. Siktförhållanden förbättras i den östra cirkulationsplatsen samt risk för kösvansar ut på E6 minimeras genom ökad kapacitet i trafikplatsen.
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Försumbart: Ökad kapacitet i trafikplats leder till färre stopp/start och därmed minskad utsläpp av CO2. Effekten bedöms som marginell.	Försumbart	Ökad kapacitet i trafikplats leder till färre stopp och därmed minskad utsläpp av CO2. Effekten bedöms som marginell.
Hälsa							
Luft - NOx	-	-	-	-	Försumbart: Ökad kapacitet i trafikplats leder till färre start/stopp för fordonstrafiken och därmed mindre bränsleförbrukning och minskade NOx-utsläpp i utredningsalternativet än i jämförelsealternativet. Effekten bedöms som försumbar.	Försumbart	Ökad kapacitet i trafikplats leder till färre start/stopp för fordonstrafiken och därmed mindre bränsleförbrukning och minskade NOx-utsläpp i utredningsalternativet än i jämförelsealternativet. Effekten bedöms som försumbar.
Landskap							
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.	Försumbart	Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Försumbart: Ökat vägområde att underhålla när avfartsramp och befintlig cirkulationsplats breddas samtidigt som nya gång- och cykelvägar byggs. Effekten bedöms dock som försumbar.	Försumbart	Ökat vägområde att underhålla när avfartsramp och befintlig cirkulationsplats breddas samtidigt som nya gång- och cykelvägar byggs. Effekten bedöms dock som försumbar.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				48			
NETTONUVÄRDE				-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt	

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl	Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Positiva restidseffekter under årets mest trafikerade timmar när kapaciteten i trafikplatsen ökar. Positiva trafiksäkerhetseffekter till följd av separata gång- och cykelvägar, förbättrad sikt och minskad risk för kösvansar ut på E6. i Övrigt försumbara effekter då åtgärder görs i befintlig trafikplats.
---	--

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Ökad kapacitet i trafikplatsen bidrar till minskad restid under årets mest trafikerade timmar samt minskad risk för kösvansar ut på E6 vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Åtgärden möjliggör nyetablering i befintliga handelsområden. Osäkerhet finns kring hur mycket trafik nyetableringarna kommer generera varför det även är osäkert om nyttorna överstiger kostnaden.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Restidsnyttor uppstår för handelstrafik under årets mest trafikerade timmar. Denna trafik antas utgöras av lika stor del män som kvinnor.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Internationellt	Regionalt	Neutralt	Nyttor i form av minskade restider uppstår under årets mest trafikerade timmar under helger på sommarhalvåret. Under dessa timmar antas trafiken till stor del bestå av handelsresenärer från Norge och andra delar av regionen.
Län	Västra Götaland	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar handelsresenärer i Västra Götaland. Resandet från andra län antas vara marginellt. Dock nyttor för boende i södra Norge.
Kommun	Strömstad	Neutralt	Neutralt	Nyttor bedöms främst uppstå för boende i södra Norge då dessa antas utgöra en relativt stor andel av trafiken till handelsområdet under årets mest trafikerade timmar. Bland svenska kommuner gynnas Strömstad till följd av bättre möjlighet för den lokala handeln.
Näringsgren	Handel	Neutralt	Neutral	Handeln i Nordby och Svinesunds handelsområden bedöms få störst nyttor genom ökad tillgänglighet under årets mest trafikintensiva dagar. En trafiklösning som minimerar risker för körsansar ut på E6 krävs för att genomföra planerade exploateringar i området.
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Störst nyttor för personbilstrafiken under årets mest trafikerade timmar. Mindre nyttor för godstransporter på väg men även för oskyddade trafikanter till följd av planerad gång och cykelväg.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Restidsnyttor under årets mest trafikerade timmar för biltrafik. Antas till största del tillfalla vuxna med tillgång till bil.
Ingen åtgärdsspecifik fördelningsaspekt identifierad	Neutral	Neutral	Neutral	

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Nyttor uppstår för bilresenärer till handeln under årets mest trafikerade timmar som bedöms infalla på helger under sommarhalvåret. Under dessa timmar bedöms trafiken till stor del bestå av resande från södra Norge samt längre regionala resenärer.

Lokala handlare bedöms få nyttor av åtgärden då tillgängligheten till handelsområden förbättras samtidigt som åtgärden innebär möjlighet till fortsatt exploatering i området.

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

Ingen företagsekonomisk konsekvensbeskrivning gjord. Restidseffekter för godstrafik fångas i de beräknade restidseffekterna.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Ökad kapacitet i trafikplatsen leder till färre start och stopp och därmed marginellt minskad bränsleförbrukning i utredningsalternativet jämfört med dagens utformning. Byggskedet medför en ökad klimatpåverkan. Åtgärder görs i befintlig trafikplats varför påverkan på landskapet bedöms som marginell.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bidrar till att stärka den lokala handelns konkurrenskraft genom ökad tillgänglighet. Åtgärden är ett krav för att utöka handelsområdet vilket är positivt med avseende på regeringens mål om utvecklingskraft i alla delar av landet.

Social hållbarhet

Trafiksäkerheten bedöms påverkas marginellt positivt genom bättre förhållanden för oskyddade trafikanter, bättre sikt i trafikplatsen samt minskad risk för kösvansar ut mot E6.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad tillförlitlighet för fordonstrafiken under årets mest trafikerade timmar när kapaciteten i trafikplatsen förbättras.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Bättre siktförhållanden i trafikplatsen samt separat gång- och cykelväg leder till ökad trygghet.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Ökad tillförlitlighet för näringslivets transporter under årets mest trafikerade timmar. Dock bedöms dessa transporter som relativt få under de aktuella timmarna.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Marginellt positivt till följd av bredare cirkulationsplats samt förbättrad sikt i trafikplatsen.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Pendlingen via trafikplatsen bedöms som ytterst marginell under årets mest trafikerade timmar. Under mindre trafikerade timmar bedöms restidsnyttorna av åtgärden som marginella.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte tillgängligheten till någon storstad.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Nordby och Svinesunds handelsområden antas vara interregionala resmål och tillgängligheten till dessa ökar under årets mest trafikerade timmar.
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 påverka människors möjlighet att utforma sina liv.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade påverkas inte av åtgärden.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Inget bidrag: Åtgärden inkluderar separerade gång- och cykelvägar men bedöms inte påverka barns skolvägar

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden inkluderar separerade gång- och cykelvägar som kan leda till ökad andel kortväga resor för de oskyddade trafikanterna. Samtidigt förbättras tillgängligheten för biltrafik under årets mest trafikerade timmar varför andelen resor till fots eller med cykel är oförändrade.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka resande andelar med olika färdmedel.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Negativt bidrag: Åtgärden medför inga förändrade väglängder. Dock bidrar den till ökad framkomlighet för fordonstrafiken under årets mest trafikerade timmar och därför finns en viss risk för ökat resande.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: Ökad kapacitet i trafikplatsen leder till färre start-stopp när trafiken flyter bättre i utredningsvägnätet. Energianvändningen per fordonskilometer bedöms därför påverkas något positivt.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggskede är energikrävande samtidigt som åtgärden bidrar till något större vägområde att underhålla.
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	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej påverka antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej påverka antalet exponerade för höga bullernivåer.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden inkluderar utbyggnad av gång- och cykelväg som samtidigt knyts an till befintliga gång- och cykelvägar. Den fysiska aktiviteten bedöms därför kunna öka marginellt.
	Befolkning	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Barn och äldre utan tillgång till egen bil ges bättre möjlighet att på egen hand ta sig fram i och med de gång och cykelvägar som byggs. Det bedöms dock inte finnas några målpunkter i området dit dessa grupper tar sig till fots eller med cykel.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Ökad möjlighet för oskyddade trafikanter att resa till/från handelsområden i och med de gång- och cykelvägar som byggs. Denna trafik bedöms dock som relativt liten.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Ökad kapacitet i trafikplats leder till färre start/stop och där med minskad bränsleförbrukning och något minskade emissioner av NOx. Samtidigt finns risk för visst ökat resande när tillgängligheten förbättras. Sammantaget bedöms dessa effekter ta ut varandra.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Inga tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer bedöms påverkas av åtgärden.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats och bedöms inte påverka vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
Landskap	Landskap	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats, breddning av avfartsramp samt cirkulationsplats bedöms inte påverka barriärer för djurlivet.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats som redan är påverkad av trafik.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Betydelse för strukturuomvandling	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Åtgärder görs i befintlig trafikplats.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Siktförhållande i trafikplats förbättras samtidigt som separata gång- och cykelvägar byggs och risken för körsvars ut på E6 minimeras.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Funktionsmålet påverkas positivt genom minskade restider för fordonstrafiken under årets mest trafikerade timmar. Negativa effekter under hänsynsmålet främst till följd av energiåtgång vid bygge.

Effekter på funktionsmålet bedöms som relativt små då effekter framförallt uppstår under ett fåtal timmar per år. Effekterna av åtgärden under hänsynsmålet bedöms som små då åtgärder görs i befintlig trafikplats.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: Ej angett

Kommentar:

Ingen klimatkalkyl gjord då investeringskostnad understiger 50 mnkr.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK

2 Kostnadsunderlag GKI

Övrigt

3 Rapport trafiksimuleringar

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 764c33f3-0ddf-40a8-929d-ba73f0ac148d

Utskriftsdatum : 2021-05-27