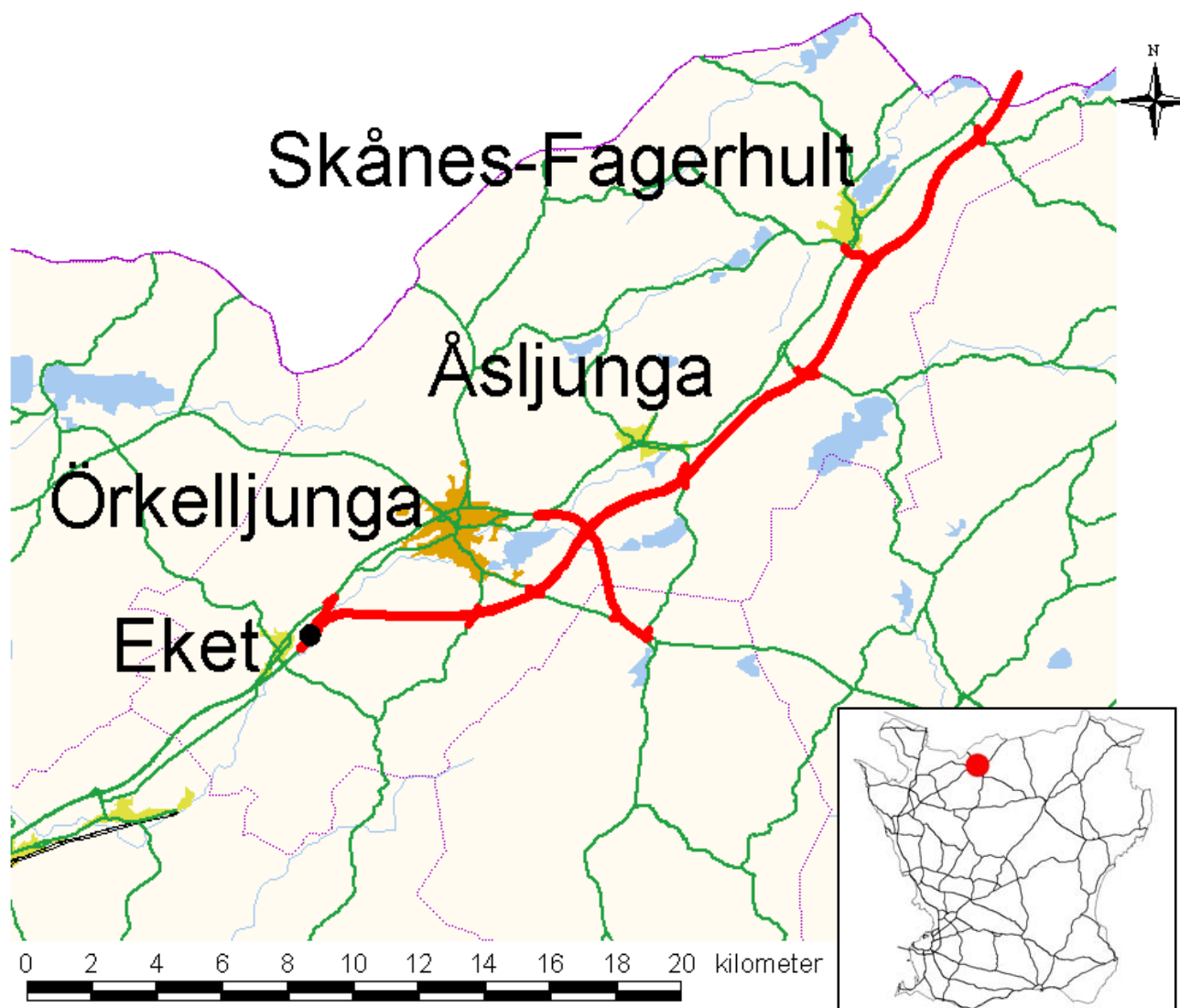


E4 ÖrkeUjunga-Skånes Fagerhult



Nuvarande förhåUanden

E4 på berört avsnitt är en del av den framtida motorvägstriangeln Stockholm-Köpenhamn-Oslo. Trafiken karaktäriseras av långdistanta transporter med stort inslag av internationella transporter. Projektet sträcker sig från Eket i söder till 3 km in i G-län söder om Markaryd. Befintlig E4 är 13 m-väg och har låg trafiksäkerhet, dålig framkomlighet och vållar miljöstörningar i tätorterna längs sträckan.

Väg 24 passerar idag genom ÖrkeUjunga. Denna regionala led trafikeras av stor andel tung trafik (ca 20% lastbilsandel) som ger störningar inne i tätorten.

Syfte

Höja trafiksäkerhet, framkomlighet och minska trafikstörningar i tätorterna längs bef E4.

Förslag till åtgärd

Motorväg i ny sträckning förbi ÖrkeUjunga, Åsljunga och Skånes Fagerhult och ny väg 24 i östlig sträckning förbi ÖrkeUjunga med 9 m sektion.

Investeringskostnad exkl SF: 1000 Mkr

Kalkylperiod: 60 år

Byggtid: 3 år

Åtgärdad väglängd: 30,1 km MV + 7 km 9 m väg

Dagens trafik och trafikutveckling

Trafiken genom ÖrkeUjunga är idag 7600 fordon per dygn och genom Skånes Fagerhult 6800 f/d, lastbilsandelen är ca 30%. Ny E4 får ett flöde på ca 8500 f/d år 2010. Trafikutvecklingen 1998-2010 är för personbil 26% och för lastbil 49%.

Planeringsläge/Fysisk plan

Produktion startades i april 2002. Öppning för trafik sker hösten 2004.

Ekonomisk plan

Finns med i gällande nationell plan 1998-2007.

NYCKELTAL:
Nettonuvärdekvot: 0,3
0 innebär att nyttan och investeringen är lika stora
Trafiksäkerhet: 9 Mkr/DSS
1 innebär att nyttan är dubbelt så stor som investeringen
Restid: 273 kr/restimme
Kostnad för att minska antalet döda och svårt skadade med en
Kostnad för att minska den totala restiden med en timme
Trafikutveckling 1998-2010 för personbil 26% och för lastbil 49%
EFFEKTER
Värderbara enligt EVA
Effekt år 2010
Nuvärde av nytta
Tillgänglighet, transportkvalitet

Restid för fordonstrafik	Minskning med	155 215 timmar/år	595,3 Mkr
- varav tunga fordon	Minskning med	27 116 timmar/år	
Fordonskostnad	Ökning med		- 125,7 Mkr
Godskostnad	Minskning med		21,6 Mkr
Komfort (grusväg till belagd)	Ökning med		0,0 Mkr

Säker trafik

Minskning olyckskostnad totalt

1 027,1 Mkr

Antalet dödade o svårt skadade

 Minskning med **44,9** /10 år

God miljö

Ökning utsläpp totalt

- 138,9 Mkr

Kväveoxid	Ökning med	9 792 kg/år	
Kolväte	Ökning med	2 426 kg/år	
Koldioxid	Ökning med	3 282 ton/år	
Svaveldioxid	Ökning med	50 kg/år	
Partiklar	Ökning med	55 kg/år	

Övriga värderbara effekter

Barriäreffekt

Minskning med

618,9 Mkr

Drift och underhållskostnad

Ökning med

- 128,6 Mkr

SUMMA VÄRDERBARA EFFEKTER
1 869,7 Mkr¹⁾

Effektprofil - Bidrag till måluppfyllelse

Transportpolitiskt mål	Negativt			Positivt			Kommentar
	---	--	-	0	+	++	
Tillgänglighet							
... för gångtrafik och cykeltrafik							Befintlig väg E4 med kraftigt minskad trafik ger ökad tillgänglighet.
... för kollektivtrafik							Restiden minskar till följd av hastighetshöjningen, dock dyrköpt. Tillgänglighet i tätorter kan minska till följd av att bussarna eventuellt flyttas ut till ny E4.
... för personbilstrafik							Restiden minskar till följd av hastighetshöjningen, dock dyrköpt.
... för tung fordonstrafik							Restiden minskar till följd av hastighetshöjningen, dock dyrköpt.
Flexibilitet mellan färdslätt och transportslag							
Markanvändning							
Påverkan på grupper							Tätortsmiljön förbättras på sträckan. Förbättringar för flera grupper.
Transportkvalitet							
Bärlighet, vägytor, väglag							
Säker trafik							
Döda och svårt skadade							Stor minskning, dock dyrköpt.
- varav oskyddade							Trafiksäkerheten i tätorterna ökar.
God miljö							
Utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar							Ökar väsentligt.
Hälsoeffekter av luftföroreningar							Tätortsmiljöerna i Örskelljunga, Skånes Fagerhult och Åsljunga m fl förbättras kraftigt.
Buller och vibrationer							Tätortsmiljöerna i Örskelljunga, Skånes Fagerhult och Åsljunga m fl förbättras kraftigt.
Kretsloppsanpassning/ Naturresurser							Ny sträckning i jungfruelig mark.
Natur, kultur och gestaltning							Ingen konflikt med riksintressen.
Positiv regional utveckling							
Regional tillväxt							Snarare nationell utveckling då denna etapp ingår i "den nordiska motorvägstriangeln".
Regional fördelning							Snarare nationell utveckling då denna etapp ingår i "den nordiska motorvägstriangeln".