

Samlad effektbedömning

Rv 21 Vannebergakorset, SSOR2660



Figur 1-12. Alternativ 2.2, Vägport Befintligt – RV21 Upphöjd – Planskildhet under.



Objektnummer: SSOR2660, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Bilagor och referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrone:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrone uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Skåne län och berör Hässleholm kommun.

Nuläge och brister

Sedan lång tid tillbaka finns framkomlighetsproblem i Vannebergakorset som utgörs av korsningen mellan väg 21 och väg 2004/väg 2030, strax söder om Vinslöv i norra Skåne. Vannebergakorset är en fyrvägs korsning i plan som medger trafikrörelser i samtliga relationer. Trafikflödet på väg 21 innebär att motorfordon som ankommer korsningen från Vannebergavägen och antingen ska korsa vägen eller göra vänstersväng kan få långa väntetider. Lång väntetid kan innebära att bilister tar onödiga risker.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att befintlig fyrvägs korsning i plan byggs om till en planskild korsning med anslutande på- och avfarter.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningspunkten mellan väg 21 och väg 2004/2030.

Investeringskostnad

Kostnaden är 130 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	182 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,58
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framförallt vägtrafiken lokalt, i Kristianstad och Hässleholms kommun samt regionalt i Skåne.

Funktionsmål och hänsynsmål

Den viktigaste positiva målpåverkan är trafiksäkerhet. De viktigaste negativa målpåverkan är intrång och klimat.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Medfinansieringsavtal kring ombyggnation av korsningen tecknades år 2022 med Hässleholms kommun. Avtalet är tecknat utifrån framtagna kalkyl i ÅVS. åtgärden är ny kandidat till länstransportplan 2026-2037

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	0,11 mnkr/år	-2,7
Restid personbil	Högre hastighet på väg 21 och mindre köer till följd av planskild korsning ger kortare restider	-3,2 kftim/år	25

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastighet på väg 21 och mindre köer till följd av planskild korsning ger kortare restider	0 mnkr/år	0,10
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	0,06 mnkr/år	-1,5
Restid lastbil	Högre hastighet på väg 21 och mindre köer till följd av planskild korsning ger kortare restider	-0,20 kftim/år	1,7

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Planskild korsning minskar risken för olyckor	-0,35 LAS/år	
Döda	Planskild korsning minskar risken för olyckor	-0,02 D/år	
Egendomskador	Planskild korsning minskar risken för olyckor	-15 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Planskild korsning minskar risken för olyckor	-2,0 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Planskild korsning minskar risken för olyckor	-0,09 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Planskild korsning minskar risken för olyckor		298

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Marginell ökning av utsläpp av avgaspartiklar	0 ton/år	0
Buller	Åtgärden innebär att anslutningsvägar läggs nära befintliga bostäder och hastigheten på väg 21 genom korsningen höjs. De ökade bullereffekterna minskas dock av bullerskyddsåtgärder.		Försumbart
Kväveoxider	Marginell ökning av utsläpp av kväveoxider	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Marginell ökning av utsläpp av slitagepartiklar	0,06 ton/år	0
Vattenkvalitet	Vattenskyddsområde finns strax norr om utredningsområdet. Påverkan bedöms försumbar.		Försumbart

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Kulturmiljövärden finns inom utredningsområdet, bland annat fornlämningar.		Försumbart
Intrång - människor	Åtgärderna tar mark i anspråk och blir ett storskaligt inslag i landskapet. Påverkar särskilt de bostäder som ligger precis intill den planerade planskilda korsningen.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Barriäreffekt till följd av mitträcke och nya anslutningsvägar till väg 21. Hindrar djur och växter från att röra sig och sprida sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	4,440892098500626E-16
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,07

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,11
---	-------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	11592	33
Reinvestering per år	40	0,32
Drift och underhåll per år	5,0	0,07

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidvinster till följd av höjd hastighetsgräns och planskild korsning.	22 mnkr	0,19

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter på väg 21 ger högre fordonskostnader	0,27 mnkr	0,00

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Planskild korsning minskar risken för olyckor	298 mnkr	2,59

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Marginell ökning av utsläpp av partiklar och kväveoxider	0 mnkr	0,00
Hälsa: Höjd hastighet och nya anslutningsvägar som kommer närmre bebyggelse bidrar till ökade bullernivåer för boende i närheten. Effekten mildras av bullerskyddsåtgärder och bedöms bara påverka enstaka bostäder. I närheten av korsningen finns ett vattenskyddsområde. i detta skede bedöms påverkan bli försumbar.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Ökat intrång i landskapet och barriäreffekt för djur- och växtliv	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-23 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	297 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	113 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	2,4 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	115 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	182 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,58
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden har bedömts som robust lönsam då huvudanalysen och känslighetsanalyserna visar på NNK över 0,1. Beräkningarna ger samhällsekonomisk lönsamhet till följd av ökad trafiksäkerhet. De ej beräknade effekterna bedöms ej förändra lönsamheten.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA är inte optimalt för att studera korsningsåtgärder. Trafiksäkerhetseffekterna bedöms fångas på ett bra sätt men restidseffekterna är osäkra då detaljer i utformningen inte går att lägga in i EVA samt att effekter av trängsel inte beräknas. Intrånget i landskapet fångas inte heller i kalkylen.

Ej beräknade effekter:

EVA-kalkylen fångar inte intrånget i landskapet eller barriäreffekt för djur- och växtliv. De ej beräknade effekterna bedöms total sett som försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

inga beroenden till andra åtgärder

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar framförallt vägtrafiken lokalt, i Kristianstad och Hässleholms kommun samt regionalt i Skåne.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Bättre framkomlighet med bil minskar sannolikheten att välja kollektivtrafik, gång eller cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre framkomlighet och högre hastighet ger mer robusta godstransporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga sådana åtgärder genomförs.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Inga sådana åtgärder genomförs.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Planskild korsning ger förbättrad trafiksäkerhet och minskar risken för olyckor.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden leder till ökade utsläpp på grund av höjd hastighet. Åtgärden ger också upphov till utsläpp i byggskedet.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Högre hastighet ökar utsläppen något.

Buller och vibrationer

Högre hastigheter ökar bullernivåerna, men bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden.

Landskap

Ny planskild korsning innebär stort intrång i landskapet.

Vatten

Åtgärden bedöms ej påverka vattenskyddsområdet norr om utredningsområdet.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Den viktigaste positiva målpåverkan är trafiksäkerhet. De viktigaste negativa målpåverkan är intrång och klimat.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,19431
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<2,58554
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00093

Objektnummer: SSOR2660, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 21 Vannebergakorset
Objekt-id	SSOR2660
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Hässleholm
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Sedan lång tid tillbaka finns framkomlighetsproblem i Vannebergakorset som utgörs av korsningen mellan väg 21 och väg 2004/väg 2030, strax söder om Vinslöv i norra Skåne. Vannebergakorset är en fyrvägs korsning i plan som medger trafikrörelser i samtliga relationer. Trafikflödet på väg 21 innebär att motorfordon som ankommer korsningen från Vannebergavägen och antingen ska korsa vägen eller göra vänstersväng kan få långa väntetider. Lång väntetid kan innebära att bilister tar onödiga risker.

Väg 21 är utformad som 2+1 väg väster och öster om korsningen, och har genom korsningen ett genomgående och ett vänstersvängsfält per riktning. Från Kristianstad finns även fri högersväng mot Vinslöv. Beaktat att väg 21 regionalt är ett viktigt stråk för pendling och godstransporter måste framkomligheten på vägen vara fortsatt god för att gynna den regionala utvecklingen. Väg 21 ingår i det av Trafikverket utpekade funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för såväl godstransporter som dagliga personresor och långväga personresor. Inom utredningsområdet har det under en tioårsperiod (2007-2016) skett totalt nio olyckor varav en dödsolycka.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Ca 1 km
Vägstandard	Väg 21: 2+1 väg, 12 m bred, 100 km/h men lokal sänkning till 70 km/h vid korsningen

Vägtrafik	ÅDT Väg 21 (år 2019): 12 500 motorfordon, varav 9 % tung trafik. ÅDT Väg 2004 (år 2019): 500 motorfordon, varav 7 % tung trafik. ÅDT Väg 2030 (år 2019): 2 600 motorfordon, varav 6 % tung trafik
-----------	---

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att befintlig fyrvägs korsning i plan byggs om till en planskild korsning med anslutande på- och avfarter.

Efter kommunens beslut i Tekniska nämnden har Trafikverket genomfört en effektbedömning av de studerade alternativen i ÅVS:n för att ytterligare studera nyttorna av planskildhet med anslutningar respektive förändringar av korsningsrörelser. Då de beräkningsbara nyttorna är tydligt större för ett alternativ med planskildhet, både genom att trafiksäkerheten ökar och genom att restidsförlusterna är mindre för detta alternativ, förordas att detta alternativ genomförs i enlighet med paket F i ÅVS. Den fördjupade tekniska utredningen som utförts år 2024 har studerat olika utformningsalternativ för en planskildhet. Ett alternativ som förespråkas innebär en vägport under väg 21 som också medför att väg 21 behöver höjas upp på en kortare sträcka.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Ca 1 km
Vägstandard	Väg 21: 2+1 väg, 12 m bred, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT Väg 21 (år 2019): 12 500 motorfordon, varav 9 % tung trafik. ÅDT Väg 2004 (år 2019): 500 motorfordon, varav 7 % tung trafik. ÅDT Väg 2030 (år 2019): 2 600 motorfordon, varav 6 % tung trafik

Syfte och viktigaste effekt

Att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningspunkten mellan väg 21 och väg 2004/2030.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-25	2024-9	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	134	40	130	39

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	113

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer anlagd yta ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-2,4

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Medfinansieringsavtal kring ombyggnation av korsningen tecknades år 2022 med Hässleholms kommun. Avtalet är tecknat utifrån framtagna kalkyl i ÅVS. åtgärden är ny kandidat till länstransportplan 2026-2037

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-12-11

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
113 mnkr	2,4 mnkr	297 mnkr	182 mnkr	1,58

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	158	2,4	288	128	0,80
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	113	2,5	336	221	1,92
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	113	2,2	262	147	1,28
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	113	2,4	294	179	1,55
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	113	2,4	371	256	2,23
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	113	2,4	223	107	0,93
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	113	2,4	297	182	1,58
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	113	2,4	297	182	1,58
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	113	2,4	297	182	1,58

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: inga beroenden till andra åtgärder

Objektnummer: SSOR2660, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
1b	json
1c	ArbetsPM
2a	GKI
2b	indexomräkning
3	Klimatkalkyl

SEB Id: 63c44261-c071-4c8b-9a67-48b3a85193a8

Objektnummer: SSOR2660, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLsöri
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader