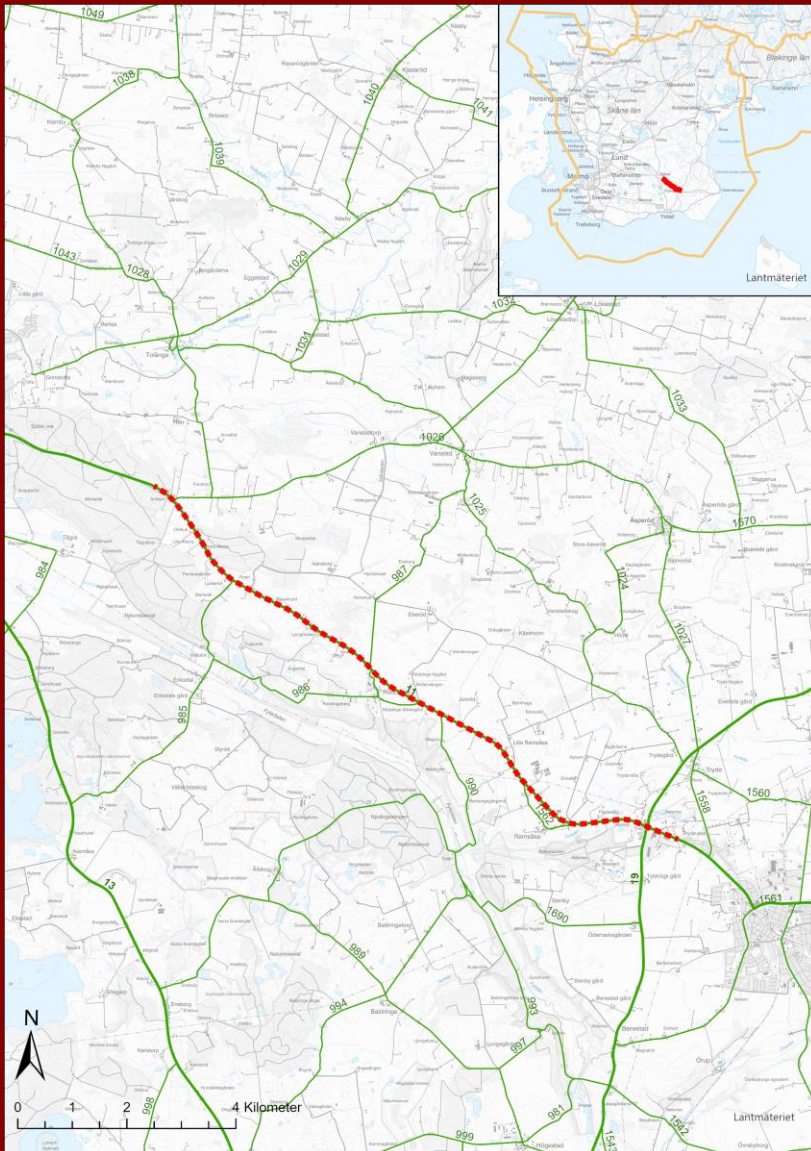


Samlad effektbedömning

Rv 11 Sjöbo (Anklam) - Tomelilla, VSK014a



Objektnummer: VSK014a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Wildt-Persson Katarina, IVsörv2, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wildt-Persson Katarina, IVsörv2

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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 skattekrona:

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

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 skattekrona 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 Tomelilla, Sjöbo kommun.

Nuläge och brister

Väg 11 är en statlig, viktig regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Väg 11 mellan Anklam och Tomelilla har ett körfält i vardera riktningen med en bredd som varierar mellan 9 och 10 meter. Hastighetsgränsen är 80 km/h på sträckan. Vägen är olycksdrabbad och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är bristfällig då vägrenen är smal och trafiken håller en hög hastighet.

Beskrivning av åtgärden

11 km av väg 11 breddas och mötessepareras samt hastighetshöjning till 100 km/h. Tre busshållplatser tillgänglighetanpassas och pendlarparkeringar anläggs. Från Ramsåsa till Svampakorset anläggs parallell gång- och cykelväg som ansluter till befintlig gång- och cykelväg. Projektet omfattar även faunastängsel längs med hela vägsträckan samt fem faunapassager för olika typer av djur. Bullerskyddsåtgärder genomförs.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Trafikverket bygger om väg 11 för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Tomelilla och Anklam.

Investeringskostnad

Kostnaden är 367 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	58 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,15
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom förkortad restid och förbättrad trafiksäkerhet. Regional, genomgående, trafik gynnas medan lokal trafik kan få sämre framkomlighet genom längre resvägar när anslutningar stängs.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger positiva effekter för trafiksäkerhet och tillgänglighet. Detta ställs dock mot en del negativa effekter för landskapet, ökade barriäreffekter samt ökad klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Ingår i länsplan Skåne 2022-2033 som namngivet objekt.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och större slitage på bilar.	1,3 mnkr/år	-31
Restid personbil	Högre hastigheter ger minskade restider.	-43 kftim/år	327

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger minskade transporttider.	-0,09 mnkr/år	2,1
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och slitage på fordon.	0,65 mnkr/år	-15
Restid lastbil	Högre hastigheter ger minskade restider.	-4,5 kftim/år	37

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten.	-0,23 LAS/år	
Döda	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Mitträckesseparering ökar risken för egendomsskador.	2,5 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten.	-0,93 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten.	-0,07 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten.		191

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärdens påverkan på emissionerna av avgaspartiklar är obefintlig eftersom det är få på landsbygd som exponerade.	0 ton/år	0
Buller	Bulleråtgärder så som bullerplank och fastighetsnära åtgärder ingår i objektet.		Försumbart
Kväveoxider	Åtgärden innebär en marginell minskning av emissioner av kväveoxider.	-0,01 ton/år	-0,0013
Slitagepartiklar	Åtgärden innebär en marginell ökning av emissioner av slitagepartiklar.	0,71 ton/år	-0,11

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Landskapsbilden förändras något i samband med breddning av vägen samt nytt parallellt väg- och gång- och cykelvägnät. Effekten bedöms dock vara försumbar då förändringen sker i befintlig sträckning.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Bredare väg samt mitträcke innebär ökad barriäreffekt för djurlivet. Viltstängslet innebär dock minskad mortalitet. Den sammanvägda bedömningen är att effekten är försumbar.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastigheter medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	3,552713678800501E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	8,881784197001252E-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)	0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,84

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-3,08
---	-------

* 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	7328	46
Reinvestering per år	135	1,4
Drift och underhåll per år	23	0,33

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

Inga övriga indikatorer.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade restider men något ökad bränsleförbrukning och slitage.	297 mnkr	0,79
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade restider men något ökad bränsleförbrukning och slitage.	23 mnkr	0,06
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering förbättrar trafiksäkerheten.	191 mnkr	0,51
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden har liten påverkan på emissioner.	-0,11 mnkr	0,00
Hälsa: Bulleråtgärder ingår i åtgärden.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär viss påverkan på landskapsbilden och ökad barriäreffekt för djurlivet. Samtidigt innebär viltstängslet minskad mortalitet. Den sammanvägda effekten är inte så stor att det påverkar åtgärdens lönsamhet.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde 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 skattekrone.	-75 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	435 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	314 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	63 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	377 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	58 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,15
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen samt alla känslighetsanalyser, utom högre investeringskostnad, visar på lönsamhet. Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av förkortade restider och förbättrad trafiksäkerhet.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt. EVA kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna rörande påverkan på landskapsbilden och djurlivet är inte så stora att de påverkar åtgärdens lönsamhet.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra åtgärder

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom förkortad restid och förbättrad trafiksäkerhet. Regional, genomgående, trafik gynnas medan lokal trafik kan få sämre framkomlighet genom längre resvägar när anslutningar stängs.

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

Åtgärden skapar förbättrade förutsättningar för pendling med bil och buss, genom högre hastighet och nya hållplatslägen för buss. Ny gång- och cykelväg ger förbättrade förutsättningar för att fler ska kunna välja cykel mellan Ramsåsa och Tomelilla.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Hastighetshöjningen bidrar ökad framkomlighet för lastbil, vilket ger en liten positiv effekt för kvaliteten på näringslivets transporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Nya busshållplatser tillgänglighetsanpassas.

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

Ny gång- och cykelväg på del av ger förutsättningar för skolungdomar att välja cykel som transportmedel.

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.

Åtgärden ökar trafiksäkerheten med färre olyckor som följd.

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

Energiåtgång i byggskedet samt att underhållsarbetet ökar då väganläggningen byggs ut. Förbättrade förutsättningar för biltrafiken riskerar att öka mängden biltrafik samt att utfarter stängs och parallellt vägnät byggs vilket ökar resvägen för lokaltrafiken. Hastigheten höjs på sträckan vilket innebär en ökad bränsleförbrukning.

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

Hastighetshöjning på sträckan leder till ökade utsläpp. Trots en prognosticerad ökning av trafikflödet på väg 11 är det förväntade trafikflödet fortsatt så lågt att inga miljö kvalitetsnormer bedöms komma att överskridas. Utbyggnadsalternativet bedöms därför inte medföra några konsekvenser för människors hälsa orsakade av försämrad luftkvalitet.

Buller och vibrationer

I utbyggnadsförslaget finns det fastigheter som kommer att exponeras för bullernivåer över något av riktvärdena för nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur, vilket är en fastighet fler än för nollalternativet. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder (bullerplank och fastighetsnära åtgärder) förväntas samtliga riktvärden vid uteplats och inomhus kunna klaras. I det fall åtgärden räknas som väsentlig ombyggnad innebär det att riktlinjer för buller sänks och att bulleråtgärder krävs som kan antas förbättra ljudmiljö kvaliteten.

Landskap

Breddning av vägen samt mötesseparering påverkar landskapsbilden negativt. När den föreslagna gång- och cykelvägen byggs samt det parallella vägnätet anläggs för att kompensera de stängda utfarterna finns risk för att jordbruksmarker fragmenteras vilket ger en negativ påverkan på landskapets karaktär. De nya busshållplatserna med deras planskilda korsningar kan även de påverka den visuella karaktären på landskapet.

Vatten

Ökad trafiksäkerhet minskar risken för utsläpp av miljöförliga ämnen till följd av trafikolyckor. Därmed minskar risken för skador i de känsliga vattenmiljöerna och likaså risken att de orsakar grundvattenpåverkan.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i nuläget.

Förorenade områden och masshantering

Vid utbyggnaden av väg 11 kommer jordmassorna vid samlingsprov 26 (Anklam) att saneras och avlägsnas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger positiva effekter för trafiksäkerhet och tillgänglighet. Detta ställs dock mot en del negativa effekter för landskapet, ökade barriäreffekter samt ökad klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,84817
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,50547
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00816

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 11 Sjöbo (Anklam) - Tomelilla
Objekt-id	VSK014a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Tomelilla, Sjöbo
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

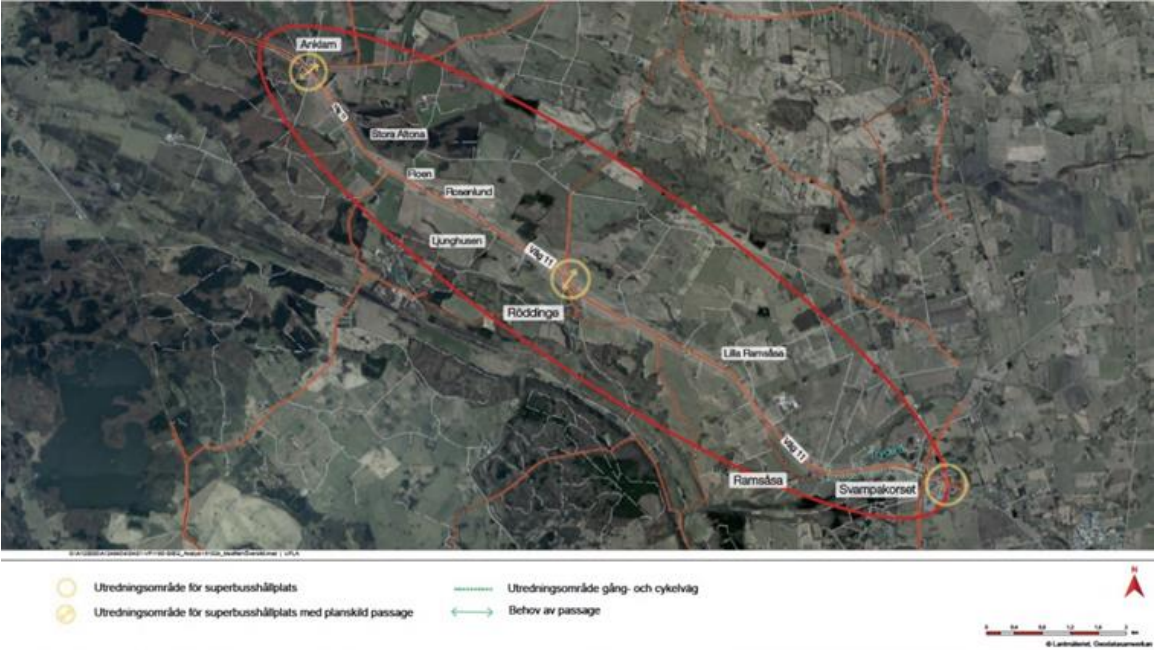
Väg 11 är en statlig, viktig regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Väg 11 mellan Anklam och Tomelilla har ett körfält i vardera riktningen med en bredd som varierar mellan 9 och 10 meter. Hastighetsgränsen är 80 km/h på sträckan. Vägen är olycksdrabbad och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är bristfällig då vägrenen är smal och trafiken håller en hög hastighet.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Ingen gångväg finns i nuläget
Gångvägsstandard	Ej relevant
Gångtrafik	Ingen mätdata tillgänglig
Cykelvägslängd	Ingen cykelväg finns i nuläget
Cykelvägsstandard	Ej relevant
Cykeltrafik	Ingen mätdata tillgänglig

Väglängd	11 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9-10 m, 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4760f/d, 2019, 15 % tung trafik

Beskrivning av åtgärden



Karta över åtgärder

11 km av väg 11 breddas och mötessepareras samt hastighetshöjning till 100 km/h. Tre busshållplatser tillgänglighetanpassas och pendlarparkeringar anläggs. Från Ramsåsa till Svampakorset anläggs parallell gång- och cykelväg som ansluter till befintlig gång- och cykelväg. Projektet omfattar även fauna-stängsel längs med hela vägsträckan samt fem faunapassager för olika typer av djur. Bullerskyddsåtgärder genomförs.

Anslutningar till väg 11 stängs och nya parallella lokalvägar anläggs för att lösa tillgänglighet för fastigheter.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Cykelvägslängd	totalt 2,5 km. Uppdelat på 1,5 km cykelväg mellan Ramsåsa och Svampakorset och 0,9 km gång- och cykelväg vid busshållplatser Anslam och Röddinge.
----------------	---

Cykelvägsstandard	2,5 m bred
Cykeltrafik	Ingen mätdata tillgänglig
Väglängd	11 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4760f/d, 2019, 15 % tung trafik

Syfte och viktigaste effekt

Trafikverket bygger om väg 11 för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Tomelilla och Anklam.

Transportinfrastrukturen ska stärkas för att gynna en sammanhållen region och gemensam arbetsmarknad i Skåne.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-01-10	2024-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	368	37	367	37

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	314

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Större vägområde och korsningar samt mer vägutrustning inklusive mitträcken och viltstängsel innebär större drift- och underhållskostnader.	-63

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Ingår i länsplan Skåne 2022-2033 som namngivet objekt.

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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-11-06

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
314 mnkr	63 mnkr	435 mnkr	58 mnkr	0,15

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	408	63	416	-55	-0,12
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	314	68	477	96	0,25
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	314	59	390	17	0,05
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	314	63	392	15	0,04
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	314	63	483	106	0,28
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	314	63	387	10	0,03
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	314	63	434	57	0,15
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	314	63	435	58	0,15
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	314	63	435	58	0,15

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
------------	------------------

1	SEK-importkälla
1b	json
2a	FKS
2b	Indexomräkning
3	Klimatkalkyl
4	ArbetsPM

Referens 1	Miljökonsekvensbeskrivning, Marianne Lausten, Daniel Rasmusson och Gro Runeman, COWI, 2020-06-05
------------	--

SEB Id: a409d3ce-866b-4c65-b0a8-e5e50e69666f

Objektnummer: VSK014a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Wildt-Persson Katarina, IVsörv2, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Wildt-Persson Katarina, IVsörv2

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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