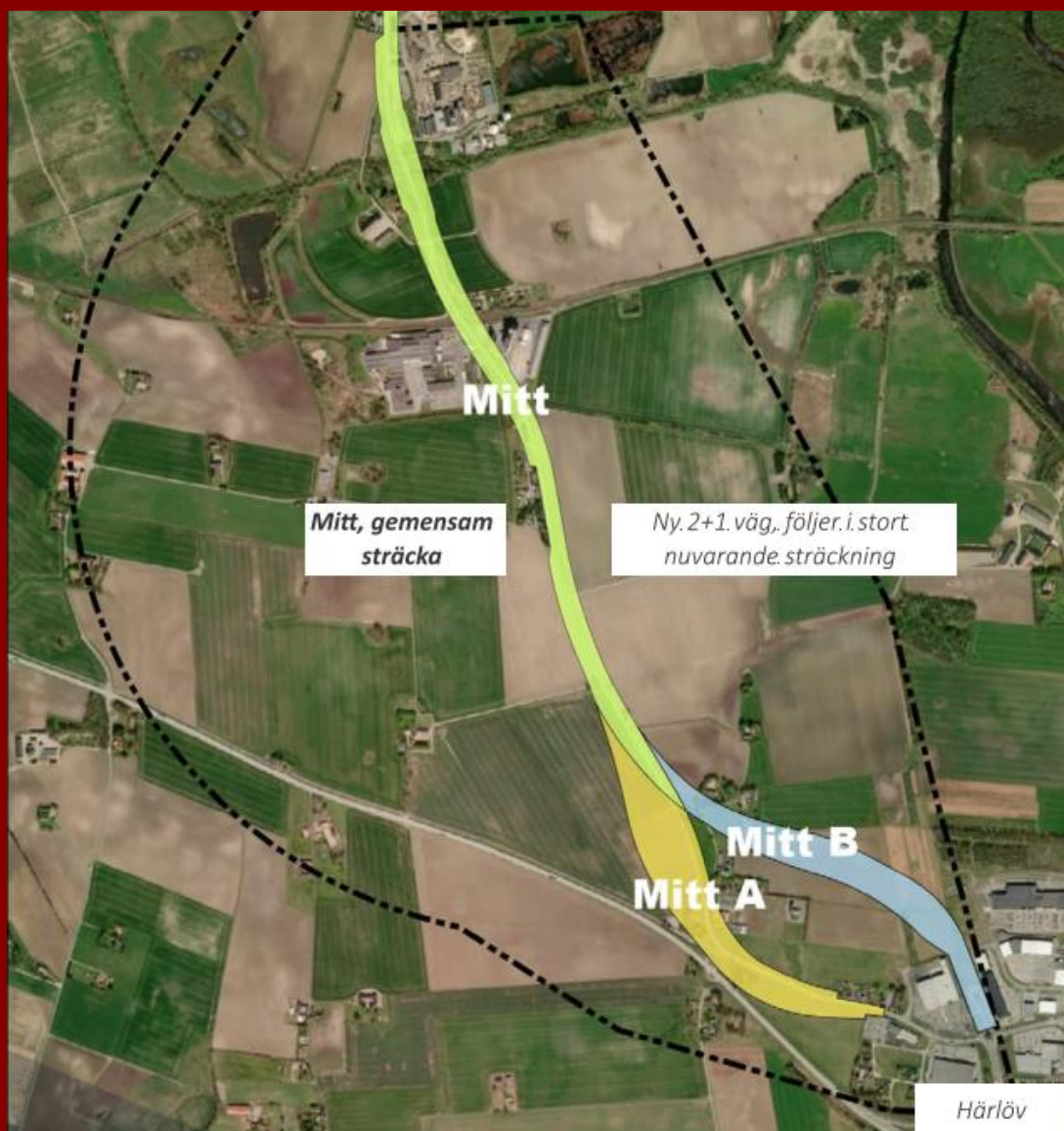


Samlad effektbedömning

Rv 19 Härlöv - Karpalund, VSK023



Objektnummer: VSK023, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-28

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

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 Kristianstad kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 19 är en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen, och används för långväga transporter, inklusive trafik till Polen via Ystad. Vägen är avgörande för gods- och persontransporter, arbetspendling mot Kristianstad, samt för orter och verksamheter längs sträckan. Den är även viktig för kollektivtrafik, cykling och jordbrukstransporter. I Härlöv har vägen låg standard med bristande trafiksäkerhet och avsaknad av mitträcke.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att en ny 2+1 mötesseparerad väg (3,4 km) byggs öster om den befintliga sträckningen, från cirkulationsplatsen vid Långebrogatan och ansluter till Riksväg 19 söder om Karpalund. Den nuvarande vägen behålls för lokaltrafik samt gång- och cykelvägar. Åtgärden omfattar även en ny gång- och cykelväg separerad med räcke, samt allmän tvåfältsväg, enskild tvåfältsväg och ersättningsväg med mötesplatser som där ny korsningspunkt tillkommer, fickhållplatser och fyra nya broar.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Höja trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikanter. Skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik med högre standard på hållplatser samt säker transport till och från dessa.

Investeringskostnad

Kostnaden är 397 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	133 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,38
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst lokala och regionala grupper. Lokalt kommer förbättrad vägstandard och trafiksäkerhet att gynna pendlare, näringslivet och invånare genom minskad restid och förbättrad tillgänglighet. Regionalt kan förbättrade vägförhållanden och minskade restider gynna biltrafiken, men även främja ekonomisk tillväxt genom ökad handel och bättre transportmöjligheter, vilket gynnar både företag och arbetstagare. Geografiskt sett kommer nyttan främst att fördelas lokalt och regionalt, med mindre direkta effekter på nationell nivå.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden leder främst till positiva effekter för trafiksäkerhet och framkomlighet för fordonstrafiken samt fotgängare och cyklister. Området är en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen, och används för bland annat godstransporter och arbetspendling. Fortsatt arbete kräver att minimera risken för negativ påverkan på fornminnen och byggnadsminnen. 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

Aktuellt skede: • Samrådshandling (inför val av lokaliseringsalternativ) 2024. Ny kandidat till länstransportplan 2026-2037. Tidigare utredningar: • Tidigare SEB och EVA framtagen 2021 • ÅVS trafikplats Härlöv och rv 19, 2020 • ÅVS cykel Kristianstad kommun 2015 • Vägutredning väg 19 Kristianstad-Broby delen Kristianstad-Bjärlöv 2011

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Kortare sträcka minskar restid och drivmedelsbehov. Totalt sett minskar drivmedelsförbrukningen, men ökningen i reskostnaden förklaras av ökat fordonsslitage.	0,22 mnkr/år	-4,9
Restid personbil	Kortare sträcka med högre hastighetsgräns genererar kortare restid.	-47 kftim/år	359

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Kortare sträcka och högre hastighet minskar godstidskostnad.	-0,06 mnkr/år	1,3
Reskostnad lastbil	Kortare sträcka genererar kortare restid och minskad förbrukning av drivmedel.	-0,18 mnkr/år	3,1
Restid lastbil	Kortare sträcka med genomsnittlig högre hastighetsgräns genererar kortare restid.	-2,7 kftim/år	22

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Se Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	-0,23 LAS/år	
Döda	Se Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	0 D/år	
Egendomskador	Se Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	-9,7 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Se Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	-1,2 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Se Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	-0,05 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Ny allmän-, enskild och ersättningsväg med mötesplatser, som inte fångas i EVA, ökar trafiksäkerheten för alla resenärer.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten genom ökad separering av flera trafikslag och högre standard på korsningspunkter.		170

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Avgaspartiklar påverkas marginellt positivt av kortare sträcka, jämnare hastighetshållning och trafikseparering.	0 ton/år	0,15
Buller	Genomfartstrafiken minskar längs bostadssträckan, men effekten är försumbar		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	på grund av få bostäder och högre hastigheter i närområdet.		
Kväveoxider	Kväveoxider påverkas marginellt positivt av kortare sträcka, jämnare hastighetshållning och trafikseparering.	-0,01 ton/år	0,24
Slitagepartiklar	Slitagepartiklar påverkas marginellt positivt av kortare sträcka, jämnare hastighetshållning och trafikseparering.	0,39 ton/år	5,6

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Identifierade fornlämningar ligger i området där ny sträckning planeras, trots omhändertagande och förmildrande åtgärder bedöms sammantaget åtgärden leda till en försämring.		Försämring
Intrång - människor	Ny sträckning samt breddningen av den befintliga vägen innebär ett stort intrång i landskapet. Åtgärden gör intrång på värdefull jordbruksmark och byggnadsminne (se bild under avsnitt åtgärdsbeskrivning).		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Ny sträckning och breddning av vägen skapar barriärer för växt- och djurliv och försämrar bland annat spridningsmöjligheter. Den studerade sträckningen ligger utanför identifierade skyddad natur, vilket minimerar negativ påverkan. Broar över Vinne å minskar vägens barriäreffekt och främjar miljömålen		Försämring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	för levande sjöar, vattendrag och biologisk mångfald.		

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". 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)	-0,20
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,02
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)	-0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-0,20

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0,58
---	------

* 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	5030	32
Reinvestering per år	61	0,57
Drift och underhåll per år	24	0,28

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.

Objektnummer: VSK023, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför positiva effekter för personresor genom att körsträckan blir kortare och att hastighetsbegränsningen är högre.	354 mnkr	1,00
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför positiva effekter för godstransporter genom att körsträckan blir kortare och att hastighetsbegränsningen är högre.	26 mnkr	0,08
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten genom ökad separering av flera trafikslag och högre standard på korsningspunkter.	170 mnkr	0,48
Ny allmän-, enskild och ersättningsväg med mötesplatser, som inte fångas i EVA, ökar trafiksäkerheten för alla resenärer	≈ 0	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Ökad standard på väg samt ändrad vägmiljö medför att utsläppen minskar marginellt.	6,0 mnkr	0,02
Hälsa: Sammantaget bedöms effekten på buller att vara försumbart.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Sammantaget försämrar åtgärden förutsättningarna för natur- och kulturmiljö genom fragmentering av livsmiljöer och försämrade spridningsmöjligheter för växt- och djurliv.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Åtgärden minskar motorbränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen, vilket redovisas i nuvärdena för person- 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.	-71 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	486 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	340 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	13 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	353 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	133 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,38
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Enligt den samhällsekonomiska beräkningen är åtgärden lönsam. Känslighetsanalyserna visar övervägande positiva resultat, med undantag för känslighetsanalysen gällande högre investeringskostnader som SEB-portalerna genererar, vilken visar en marginell olönsamhet. Den bedömning som gjorts är att den negativa intrångseffekt som identifierats, samt drift och underhåll för nya broar, inte är tillräckligt stor för att omkullkasta de övriga positiva effekterna. Vissa delar av åtgärden ingår inte i EVA-kalkylen, men dessa är svåra att bedöma mot anläggningskostnaden och förväntas endast medföra ytterligare nyttor. Därför är den sammanvägda lönsamheten av åtgärden positiv. Eftersom omfattningen av identifierade fornlämningar och kostnaden för att hantera och mildra intrång är okänd, kan vi endast anta att denna kostnad inte är signifikant i förhållande till hela anläggningskostnaden.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Åtgärden har bedömts vara lämplig att analysera i EVA och verktyget är bra anpassat för att beräkna många av de effekterna som uppstår. Osäkerheter finns gällande delar av åtgärden som inte kunnat inkluderas i verktyget, bland annat nya vägar och fickhållplatser.

Ej beräknade effekter:

Sammantaget försämrar åtgärden förutsättningarna för natur- och kulturmiljö genom fragmentering av livsmiljöer och försämrade spridningsmöjligheter för växt- och djurliv. Denna effekt är särskilt tydlig på grund av den nya vägsträckan. Dessutom ökar drift- och underhållsbehoven med två nya broar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst lokala och regionala grupper. Lokalt kommer förbättrad vägstandard och trafiksäkerhet att gynna pendlare, näringslivet och invånare genom minskad restid och förbättrad tillgänglighet. Regionalt kan förbättrade vägförhållanden och minskade restider gynna biltrafiken, men även främja ekonomisk tillväxt genom ökad handel och bättre transportmöjligheter, vilket gynnar både företag och arbetstagare. Geografiskt sett kommer nyttan främst att fördelas lokalt och regionalt, med mindre direkta effekter på nationell nivå.

Åtgärden kan också gynna vissa trafikslag mer än andra, särskilt personbilar och lastbilar, kommer att se mest fördelar genom förbättrad vägstandard och minskad trängsel. Kollektivtrafik och cyklister gynnas även genom ökad trafiksäkerhet och potentiellt kortare restider. Sammanfattningsvis innebär åtgärden att en stor andel vägtrafikanter gynnas utan att någon grupp erhåller en försämring.

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

Högre hastighet, kortare körsträcka och mötesseparering förbättrar både framkomlighet och trygghet. Kollektivtrafiken får bättre vägstandard och högre kapacitet. En ny, separerad gång- och cykelväg ökar tillgängligheten för alla åldrar och förbättrar förutsättningarna för att välja gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Minskad restid och reskostnad stärker konkurrenskraften för transporter. Sammantaget så ökar åtgärden tillförlitligheten och kvaliteten på näringslivets transporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgängligheten för funktionshindrade bedöms öka i och med anläggandet av separerade och asfalterade gångvägar i anslutning till Riksväg 19 samt ökad standard på utpekade hållplatser.

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

Åtgärden innebär högre standard på gång- och cykelkopplingar samt minskad trafik i anslutning till bostäder längs sträckan vilket medför högre trafiksäkerhet. Detta förbättrar förutsättningarna för barn och unga att använda transportsystemet på egen hand.

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 minskar områden med blandtrafik, förbättrar anslutningar och skapar en mötteseparerad vägsträcka för fordonstrafiken. Korsningspunkter erhåller högre standard, vilket sammantaget gör sträckan mer trafiksäker för alla resenärer, särskilt för fotgängare och cyklister.

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

Åtgärden förväntas förbättra klimatförutsättningarna något. Den leder till en marginell minskning av trafikarbetet samt minskar risken för köbildningar och trängsel, främst tack vare ökad kapacitet och förbättrad vägstandard.

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

Utsläppen påverkas marginellt enligt EVA-beräkningen, medan bygg- och driftprocesserna påverkas mer markant på grund av den nya sträckningen och broar. Genomfartstrafik kommer att omfördelas från lokalvägar, vilket resulterar i en marginellt positiv effekt på luftkvaliteten för boende.

Buller och vibrationer

Bullernivåerna minskar när genomfartstrafiken försvinner, antalet bostäder som påverkas positivt är lågt, åtgärden ger således inget betydande bidrag till buller och vibrationer. Bulleråtgärder vid bostäder minskar den negativa påverkan där högre hastigheter råder.

Landskap

Att anlägga en ny, eller bredda befintlig vägbana samt ny gång- och cykelväg leder till ökat intrång i landskapet.

Vatten

Bedöms inte att påverkas.

Material och kemiska produkter

Otillräcklig information för att bedöma.

Förorenade områden och masshantering

Att bygga om vägen och broar ökar säkerheten och minskar risken för föroreningsspridning.

Ersättningen av bron över Vinne å minskar vägens barriäreffekt och främjar miljömålen för levande sjöar, vattendrag och biologisk mångfald.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden leder främst till positiva effekter för trafiksäkerhet och framkomlighet för fordonstrafiken samt fotgängare och cyklister. Området är en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen, och används för bland annat godstransporter och arbetspendling. Fortsatt arbete kräver att minimera risken för negativ påverkan på fornminnen och byggnadsminnen.

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)	1,07849
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,49867
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00164

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 19 Härlöv - Karpalund
Objekt-id	VSK023
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Kristianstad
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Riksväg 19 är en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen, och används för långväga transporter, inklusive trafik till Polen via Ystad. Vägen är avgörande för gods- och persontransporter, arbetspendling mot Kristianstad, samt för orter och verksamheter längs sträckan. Den är även viktig för kollektivtrafik, cykling och jordbrukstransporter. I Härlöv har vägen låg standard med bristande trafiksäkerhet och avsaknad av mitträcke.

Sträckan mellan trafikplats Härlöv och cirkulationsplatsen vid Ringelikorsvägen hanterar mycket lokaltrafik, vilket påverkar framkomligheten. Riksväg 19 i utredningsområdet är inte anpassad för den höga trafikbelastningen och saknar separata gång- och cykelvägar, vilket ökar risken för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafiken påverkas negativt av trängsel och otillfredsställande utformning. Avsaknaden av mitträcke utgör en stor olycksrisk. Vägen är utpekad som ett viktigt regionalt stråk i RTI-planen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	3,5 km
Gångvägsstandard	Ca 800 m fullständig separering; 2,7 km målad väggren där gång och cykel sker i blandtrafik

Gångtrafik	Information ej tillgänglig
Cykelvägslängd	3,5 km
Cykelvägsstandard	Ca 800 m fullständig separering; 2,7 km målad väggren där gång och cykel sker i blandtrafik
Cykeltrafik	Information ej tillgänglig
Väglängd	3,5 km
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 8,5-9,5 m, 40–70 km/h
Vägtrafik	6 490 f/d, varav 6 % lastbilar (EVA 2019)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att en ny 2+1 mötesseparerad väg (3,4 km) byggs öster om den befintliga sträckningen, från cirkulationsplatsen vid Långebrogatan och ansluter till Riksväg 19 söder om Karpalund. Den nuvarande vägen behålls för lokaltrafik samt gång- och cykelvägar. Åtgärden omfattar även en ny gång- och cykelväg separerad med räcke, samt allmän tvåfältsväg, enskild tvåfältsväg och ersättningsväg med mötesplatser som där ny korsningspunkt tillkommer, fickhållplatser och fyra nya broar.

Den nya sträckan är 3,400 km lång med en skyltad hastighet på 100 km/tim, jämfört med den tidigare hastigheten på 70 km/tim. I Karpalund kommer den södra korsningen mellan Karpalundsvägen och Riksväg 19 att stängas, och trafiken kommer att ledas till en ny trevägskorsning, belägen norr om den nuvarande korsningen. Den nya korsningen kommer att vara av typ C med stopplikt.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	3,4 km
Gångvägsstandard	Fullständig separering med räcke
Gångtrafik	Information ej tillgänglig
Cykelvägslängd	3,4 km
Cykelvägsstandard	Fullständig separering med räcke
Cykeltrafik	Information ej tillgänglig
Väglängd	3,4 km

Vägstandard	Mötesfri landsväg (MLV) 2+1, vägbredd 13 m, 100 km/h
Vägtrafik	6 014 f/d, varav 7 % lastbilar (längs ny delsträcka) (EVA 2019)

Syfte och viktigaste effekt

Höja trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikanter. Skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik med högre standard på hållplatser samt säker transport till och från dessa.

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)
2024-12-05	2023-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	397	48	397	48

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	340

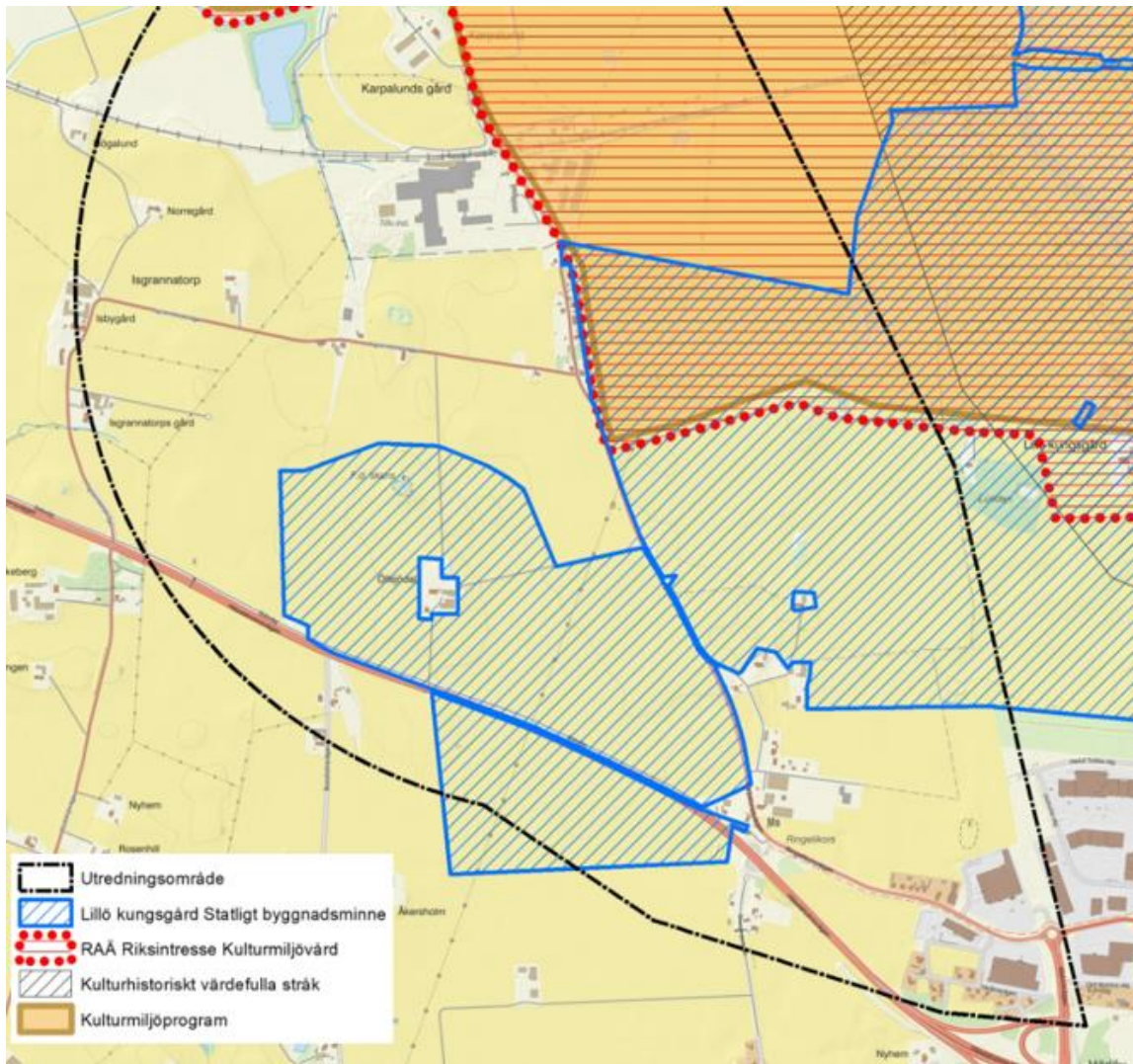
Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Drift och underhåll ökar då två nya broar byggs.	Försämring
Underhållskostnad väg	Drift och underhåll ökar då den totala väglängden i området ökar.	-13

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

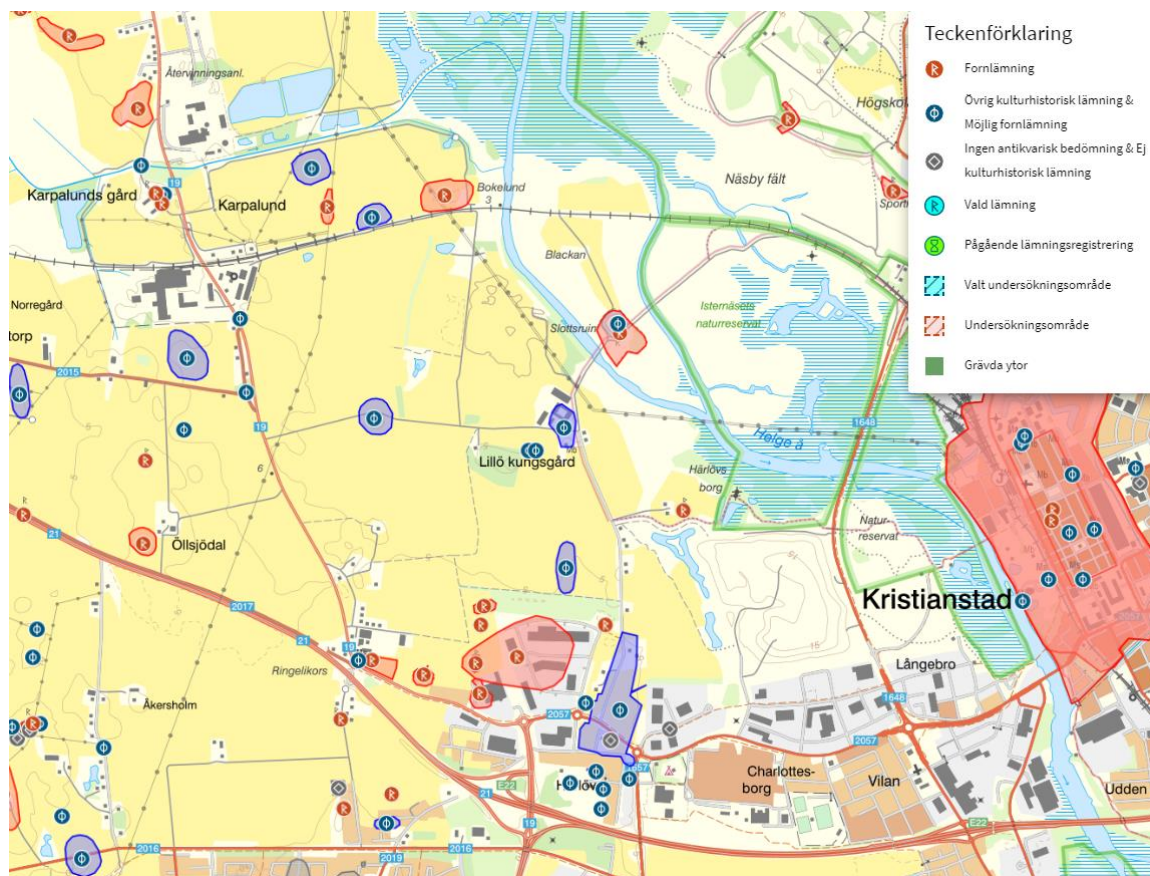
Planeringsläge

Aktuellt skede: • Samrådshandling (inför val av lokaliseringsalternativ) 2024. Ny kandidat till länstransportplan 2026-2037. Tidigare utredningar: • Tidigare SEB och EVA framtagen 2021 • ÅVS trafikplats Härlöv och rv 19, 2020 • ÅVS cykel Kristianstad kommun 2015 • Vägutredning väg 19 Kristianstad-Broby delen Kristianstad-Bjärlöv 2011



Identifierade byggnadsminnen inom utredningsområdet.

Objektnummer: VSK023, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Identifierade fornminnen inom utredningsområdet.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
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	2024-12-18

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
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
340 mnkr	13 mnkr	486 mnkr	133 mnkr	0,38

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	476	13	458	-30	-0,06
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	340	14	539	186	0,53
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	340	12	432	80	0,23
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	340	13	438	85	0,24
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	340	13	528	175	0,50
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	340	13	443	91	0,26
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	340	13	486	133	0,38
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	340	13	489	136	0,39
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	340	13	483	130	0,37

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:

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
2a	FKS
2b	Indexomräkning av investeringskostnad
3	Klimatkalkyl.
4	ArbetsPM
6	Tidigare utförd trafikomfördelning
7	Trafikutveckling
8	Json

Objektnummer: VSK023, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-28
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