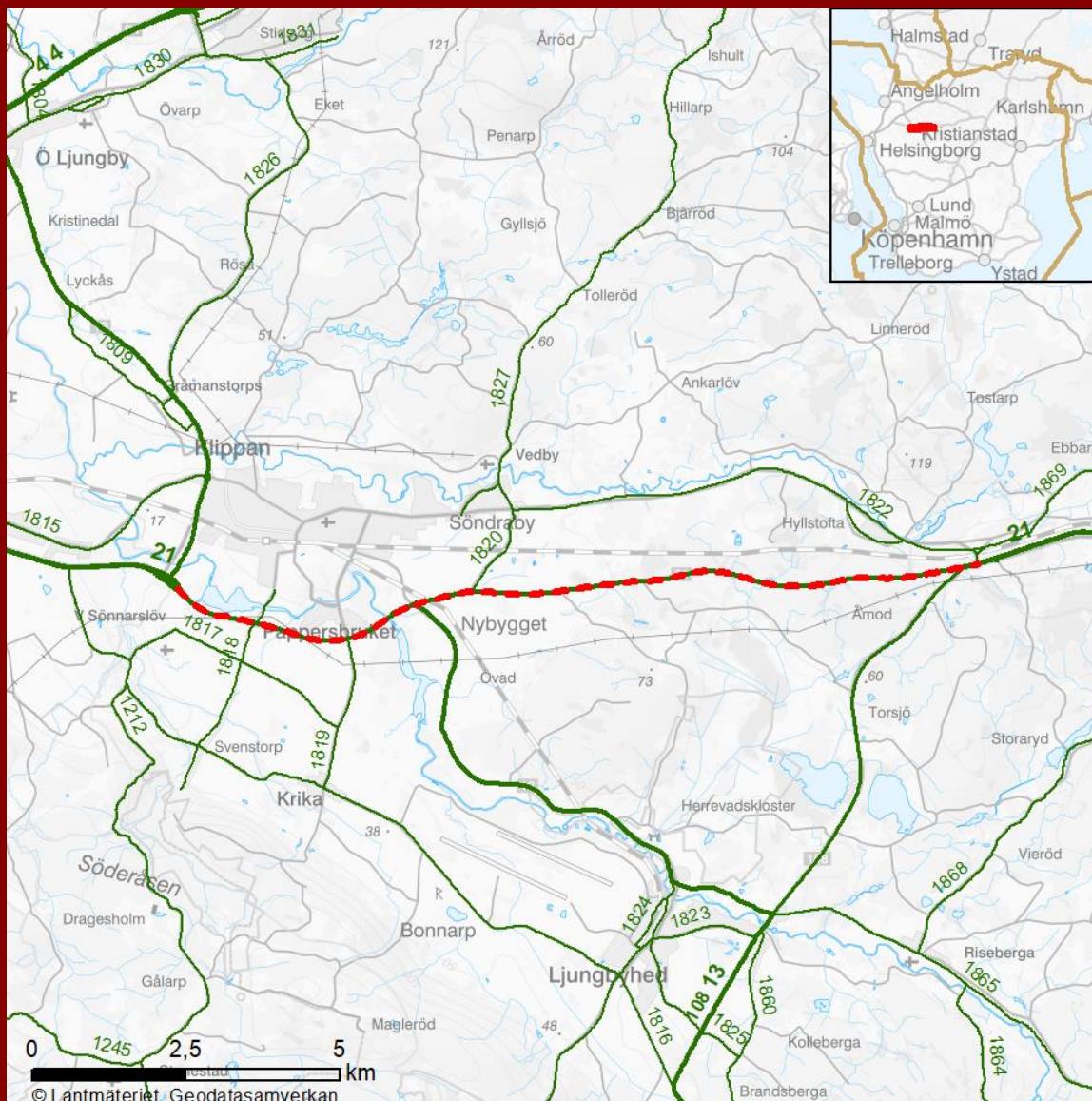


Samlad effektbedömning

Rv 21 Klippan-Hyllstofta, VSK032



Objektnummer: VSK032, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Prejer Erik, IVsörv4, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-27



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-07-01

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Prejer Erik, IVsörv4

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. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk 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

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 Klippan kommun.

Nuläge och brister

Väg 21 binder samman Skånes nordvästra och nordöstra delar och kopplar mot E22 i Kristianstad med vidare förbindelse mot Blekinge. Väg 21 är viktig för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling. Aktuell sträcka är den sista delen utanför tätort som saknar mötesseparering. Sträckan har brister i trafiksäkerhet främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar, samt vad gäller restid i stråket.

Beskrivning av åtgärden

Ombyggnad till mötesfri landsväg mellan Klippan och Hyllstofta, ca 13km. Hastigheten höjs till 100 km/h på större delen av sträckan. Korsningar ses över och antalet enskilda anslutningar minskas. Viltstängsel och viltpassage byggs. Bullerdämpande åtgärder för närliggande fastigheter.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att öka trafiksäkerheten och förbättra regional tillgänglighet genom minskade restider.

Investeringskostnad

Kostnaden är 412 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	454 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,02
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafiken regionalt, lokalt och nationellt utmed väg 21. Sträckan är viktig för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som emissioner och energianvändning ökar.

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

Ingår i regional transportinfrastrukturplan för 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 ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	2,0 mnkr/år	-47
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid	-55 kftim/år	422

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	-0,11 mnkr/år	2,6
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt en högre reskostnad även för lastbil i form av högre bränslekostnader.	1,0 mnkr/år	-25
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid även för lastbil	-5,2 kftim/år	44

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,70 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,07 D/år	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,75 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-3,3 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,18 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		589

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0 ton/år	0
Buller	Hastighetsökning leder generellt till ökat buller men bulleråtgärder genomförs inom åtgärden.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	0,02 ton/år	-0,0044
Slitagepartiklar	Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp	1,1 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Vägen går i direkt anslutning till och genom flertalet fornlämningar som riskerar påverkas negativt av åtgärderna. Sannolikt försumbar effekt då åtgärden genomförs i befintligt vägområde.		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Negativa effekter mildras av att faunapassage anläggs		Försämring
Övrig effekt	Breddning, mitträcke och viltstängsel ökar vägens visuella intrång i landskapet		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". 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
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-1,7763568394002505E-15
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,65

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,53
---	-------

* 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	7418	38
Reinvestering per år	125	1,3
Drift och underhåll per år	16	0,24

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	376 mnkr	0,85

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Res- och transporttidvinster till följd av höjd hastighetsgräns	22 mnkr	0,05

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	589 mnkr	1,33

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp, vilket i sin tur har viss påverkan på hälsa.	-0,0044 mnkr	0,00
Hälsa: Hastighetsökning leder generellt till ökat buller, men bulleråtgärder genomförs inom åtgärden.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Ökat intrång i landskapet och kraftigare barriär	<	
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 skattekrona.	-89 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	898 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	353 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	91 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	444 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	454 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,02
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
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 kortare restid och ökad trafiksäkerhet. De ej beräknade effekterna bedöms totalt sett som negativa, men de bedöms ej förändra lönsamheten.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bedömningen är att kvaliteten på kalkylen är god och att relevanta effekter, främst restid och trafiksäkerhet, fångas av kalkylen. Barriäreffekter till följd av mitträcke och viltstängsel fångas dock inte i kalkylen.

Ej beräknade effekter:

De största ej beräknade effekterna bedöms vara intrång i natur- och kulturmiljö, jordbruksmark och landskapsbild. Ökade barriäreffekter för djur- och växtliv. Skyddsåtgärder motverkar vissa negativa effekter, men de bedöms fortsatt som försämringar jämfört med nuläget.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra åtgärder

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafiken regionalt, lokalt och nationellt utmed väg 21. Sträckan är viktig för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling.

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 hastigheter ger förbättrade restider men ökar resekostnaderna. 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. Minskad risk för olyckor men mitträcke kan dock öka risken för störningar vid incidenter. Minskad restid både för tung och lätt yrkestrafik.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga sådana åtgärder genomförs.

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

Ombyggnad av korsning med GC-passage, refuger och vänstersvängfält ökar barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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.

Mötesseparering och viltstängsel ger förbättrad trafiksäkerhet och färre olyckor.

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

Åtgärden påverkar inte trafikarbetet men 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 miljökvalitetsmål 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.

Buller och vibrationer

Högre hastigheter ökar bullernivåerna, men åtgärden omfattar bullerdämpande åtgärder för närliggande fastigheter.

Landskap

Mitträcke, breddning och viltstängsel ökar intrånget i landskapet.

Vatten

Kunskap saknas

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som emissioner och energianvändning ökar.

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)	0,90
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<1,33
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,0057

Objektnummer: VSK032, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Prejer Erik, IVsörv4, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-27



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 21 Klippan-Hyllstofta
Objekt-id	VSK032
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Klippan
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Väg 21 binder samman Skånes nordvästra och nordöstra delar och kopplar mot E22 i Kristianstad med vidare förbindelse mot Blekinge. Väg 21 är viktig för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling. Aktuell sträcka är den sista delen utanför tätort som saknar mötesseparering. Sträckan har brister i trafiksäkerhet främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar, samt vad gäller restid i stråket.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	13,7 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9-16 m, 80 km/h
Vägtrafik	5500-8500 f/d, 14-17 % tunga fordon (2019)

Beskrivning av åtgärden

Ombyggnad till mötesfri landsväg mellan Klippan och Hyllstofta, ca 13km. Hastigheten höjs till 100 km/h på större delen av sträckan. Korsningar ses över och antalet enskilda anslutningar minskas. Viltstängsel och viltpassage byggs. Bullerdämpande åtgärder för närliggande fastigheter.

Viltåtgärder innebär viltstängsel hela sträckan samt en planskild passage för större vilt samt mindre passage för kräl- och groddjur. Ombyggnad av korsning med GC-passage (Krikakorset).

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	13,7 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 9-16 m, 100 km/h
Vägtrafik	5500-8500 f/d, 14-17 % tunga fordon (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Att öka trafiksäkerheten och förbättra regional tillgänglighet genom minskade restider.

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)
2025-01-09	2024-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	431	86	412	82

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	353

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mitträcke och bredare väg leder till ökade drift- och underhållskostnader.	-91

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Ingår i regional transportinfrastrukturplan för 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	2024-10-23

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
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
353 mnkr	91 mnkr	898 mnkr	454 mnkr	1,02

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	494	91	870	285	0,49
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	353	97	1020	570	1,27
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	353	84	821	384	0,88
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	353	91	861	417	0,94
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	353	91	1046	602	1,35
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	353	91	751	307	0,69
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	353	91	897	453	1,02
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	353	91	898	454	1,02
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	353	91	898	454	1,02

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: VSK032, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Prejer Erik, IVsörv4, 0771-921 921

Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-27

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Arbets-PM
1b	SEK-importkälla
1c	json
2	FKS
3	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: d1ff71cf-900e-44cf-95de-aa113bb8205e

Objektnummer: VSK032, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Prejer Erik, IVsörv4, 0771-921 921
Skede: Samrådsunderlag - Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-27



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-07-01
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Prejer Erik, IVsörv4
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00