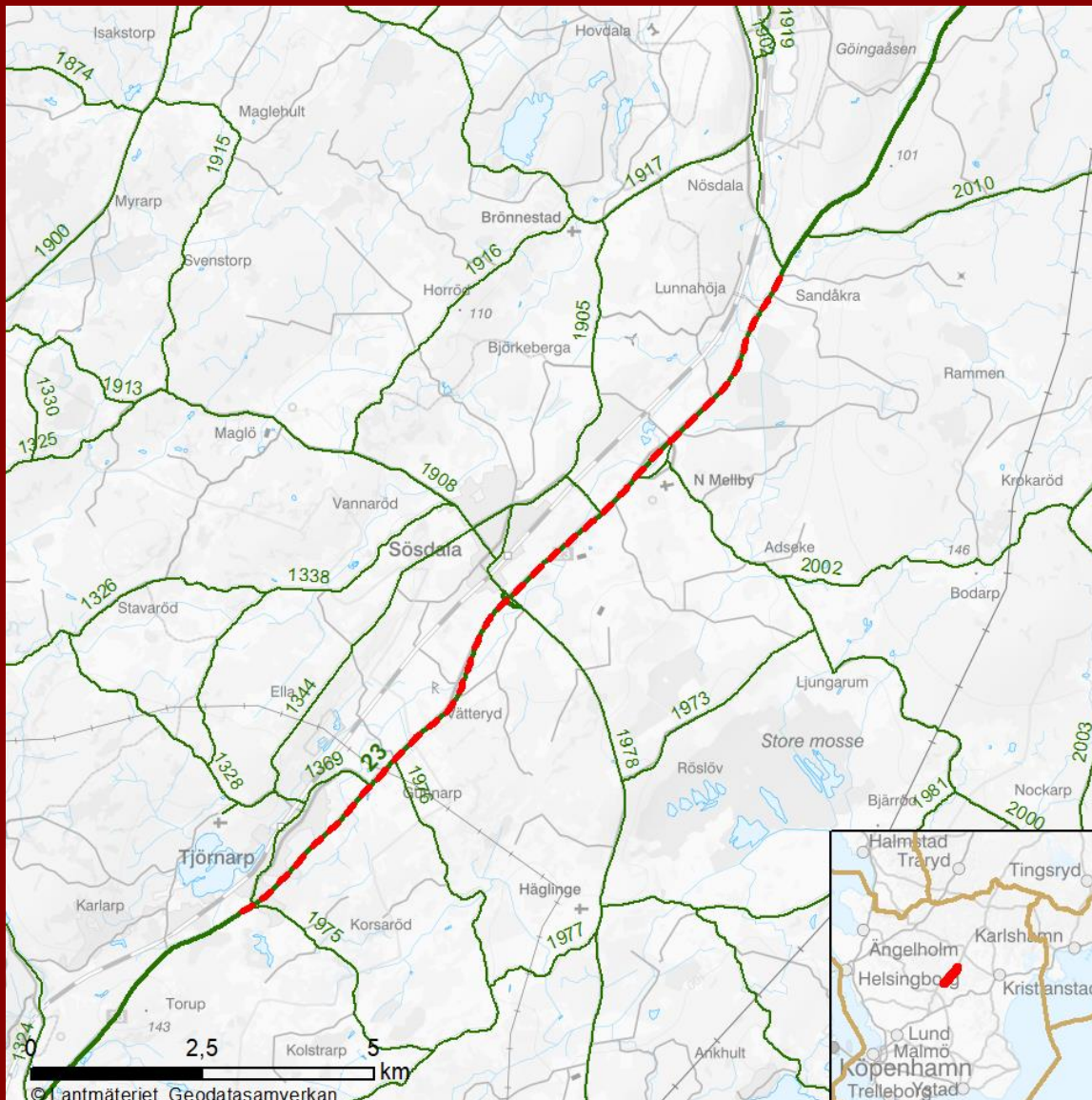


Samlad effektbedömning

Rv 23 Tjörnarp-Sandåkra (Hörby - Hässleholm), VSK048



Objektnummer: VSK048, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



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 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 Höör kommun.

Nuläge och brister

Väg 23 är en viktig regional väg som används för såväl kortare arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Vid Trafikverkets hastighetsöversyn sänktes hastigheten (från 90 till 80 km/h) på den aktuella sträckan på grund av avsaknad av mötesseparering, separering av gång- och cykel samt ett stort antal anslutningar. Även efter hastighetssänkning bedöms trafiksäkerheten vara låg och anspråket på kortare restider har ökat.

Beskrivning av åtgärden

Breddning, mötesseparering och justering av plan-och profilgeometri. Planskild korsning vid södra infarten Tjörnarp. Lokalvägnät kompletteras för att minska långsamtgående trafik på väg 23. Gång- och cykelåtgärder genomförs för att skapa sammanhängande gång- och cykelmöjlighet avskilt från väg 23. Viltstängsel och faunapassager anläggs inklusive faunabro vid Vätteryd. Bullerskyddsåtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med utbyggnaden är att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten på väg 23.

Investeringskostnad

Kostnaden är 701 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	317 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,47
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafiken regionalt, lokalt och nationellt utmed väg 23, men även lokal cykel- (och gång-) trafik gynnas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet samtidig som den ger negativ påverkan på intrång i landskapet och barriäreffekter för djur.

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

Plan inför granskning. Objektet ingår i den Regionala transportinfrastrukturplanen (RTI) för Skåne för perioden 2022-2033. Länsstyrelsen Skåne har beslutat att utbyggnaden kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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.	2,1 mnkr/år	-52
Restid personbil	Högre hastigheter ger kortare restid	-74 kftim/år	551

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger lägre godstidskostnad.	-0,18 mnkr/år	4,2
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt en högre reskostnad även för lastbil i form av högre bränslekostnader.	1,1 mnkr/år	-24
Restid lastbil	Högre hastigheter ger kortare restid även för lastbil.	-9,0 kftim/år	72

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,66 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,08 D/år	
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,96 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-2,9 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,18 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten för gång- och cykel ökar när portar, bland annat vid skolan i Tjörnarp, och bro byggs för oskyddade trafikanter.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		576

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Marginell effekt	0 ton/år	0
Buller	Högre hastighet medför ökat buller, men bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastighet ger högre utsläpp, effekten är dock marginell.	0,05 ton/år	-0,0091

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Högre hastighet ger högre utsläpp, effekten är dock marginell.	1,2 ton/år	0
Vattenkvalitet	Vattenskyddsåtgärder i form av säkrare väg, nya semigenomsläppliga diken och räcken för att hindra avåkning med tunga fordon minskar risk för föroreningar av vattentäkter i ett grundvattenkänsligt område.		Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Intrång i kulturmiljöer samt, preliminärt, i 18 registrerade fornlämningar samt i 11 möjliga fornlämningar.		Försämring
Intrång - människor	Åtgärderna tar mark i anspråk och blir ett storskaligt inslag i landskapet. Ökad fragmentering av jordbruksmark av nationellt värde. Förlust av träddridåer påverkar landskapsbilden lokalt. Bullerskydd begränsar möjligheten till utblickar. Trafikplatsen i Tjörnarp förändrar skalan i landskapet, urbant inslag i lantlig miljö.		Försämring
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

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Intrång i 99 naturvärdesobjekt, varav 5 med högt naturvärde samt i 33 biotopskyddade objekt.		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)	-1,4210854715202004E-14
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
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)	0,09
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	5,22

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-9,12
---	-------

* 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	7162	37
Reinvestering per år	97	0,91
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.

Objektnummer: VSK048, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

Övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidvinster till följd av höjd hastighetsgräns	500 mnkr	0,74

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restidvinster till följd av höjd hastighetsgräns	53 mnkr	0,08

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet med mittseparering och viltstängsel.	576 mnkr	
Trafiksäkerheten för gång- och cykel ökar när portar, bland annat vid skolan i Tjörnarps, och bro byggs för oskyddade trafikanter.	>	> 0,85

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ger marginellt högre utsläpp av partiklar och kväveoxider.	-0,0091 mnkr	> 0,00
Hälsa: Vattenskyddsåtgärder minskar risk för föroreningar av vattentäkt i grundvattenkänsligt område.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Intrång i kulturmiljö, naturmiljö och jordbruksmark samt barriäreffekter för djur- och växtliv. Barriäreffekterna ökar trots ny faunapassage.	<	
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.	-135 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	994 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	600 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	77 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	677 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	317 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,47
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden har bedömts som 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.

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. Påverkan på natur- och kulturmiljö, till exempel barriäreffekter till följd av mitträcke och viltstängsel och vattenskyddsåtgärder fångas inte av kalkylen.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden leder till både förbättring och försämring. förbättring uppstår för trafiksäkerhet för gång och cykel samt genom vattenskyddsåtgärder. Försämring uppstår genom påverkan på natur- och kulturmiljö, jordbruksmark och landskapsbild. Ej beräknade effekter bedöms dock totalt sett som negativa.

Beroenden till andra infrastruktursåtgärder:

Inga beroenden till andra åtgärder.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafiken regionalt, lokalt och nationellt utmed väg 23, men även lokal cykel- (och gång-) trafik gynnas.

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 och mitträcke minskar risken för allvarliga olyckor. Högre hastigheter ökar dock 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

Planskilda GC-överfarter och GC-separering förbättrar barns möjligheter att 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 med 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.

Buller och vibrationer

Högre hastigheter ökar bullernivåerna. Boende bedöms inte påverkas då bullerskyddsåtgärder ingår.

Landskap

Mitträcke, ny planskild korsning, planskilda GC-överfarter och viltstängsel ökar intrånget i landskapet.

Vatten

Vattenskyddsåtgärder minskar risken för föroreningar i grundvattenkänsligt område.

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 samtidig som den ger negativ påverkan på intrång i landskapet och barriäreffekter för djur.

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)	>0,81744
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,85167
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01348

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 23 Tjörnarps-Sandåkra (Hörby - Hässleholm)
Objekt-id	VSK048
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Höör
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Väg 23 är en viktig regional väg som används för såväl kortare arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Vid Trafikverkets hastighetsöversyn sänktes hastigheten (från 90 till 80 km/h) på den aktuella sträckan på grund av avsaknad av mötesseparering, separering av gång- och cykel samt ett stort antal anslutningar. Även efter hastighetssänkning bedöms trafiksäkerheten vara låg och anspråket på kortare restider har ökat.

Väg 23 mellan Fogdarp (väster om Hörby) och Linköping förbinder Skåne med Småland samt Östergötland och Hässleholm med sydvästra Skåne. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Vägen är även rekommenderad väg för farligt gods. Sträckan mellan Höör och Hässleholm har pekats ut som prioriterad för cykelvägsutbyggnad i en rapport av Region Skåne och Trafikverket som beskriver behovet av cykelvägar för arbetspendling mellan tätorter och tillväxtorter i Skåne. Hastighetsskillnaden mellan jordbruksmaskiner och andra långsamtgående fordon och övriga fordon på vägen ökar risken för upphinnandeolyckor och påverkar därmed trafiksäkerheten. Det finns runt 130 anslutningar på sträckan, vissa är statliga eller kommunala, men majoriteten är enskilda vägar, infarter till fastigheter eller skogsvägar, vilka påverkar trafiksäkerheten.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	12,5 km
Vägstandard	Vanlig väg, 12-13 m, 80 km/h (lokalt 60 km/h)
Vägtrafik	ÅDT 7000-8100 f/d varav 17-19 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Breddning, mötesseparering och justering av plan-och profilgeometri. Planskild korsning vid södra infarten Tjörnap. Lokalvägnät kompletteras för att minska långsamtgående trafik på väg 23. Gång- och cykelåtgärder genomförs för att skapa sammanhängande gång- och cykelmöjlighet avskilt från väg 23. Viltstängsel och faunapassager anläggs inklusive faunabro vid Vätteryd. Bullerskyddsåtgärder.

GC-port vid skolan i Tjörnap samt GC-bro vid norra infarten till Tjörnap. GC-väg mellan Tjörnap och Gunnarp samt mellan norra infarten till Sösdala och Norra Mellby samt GC-port. Sommarcykelväg mellan Norra Mellby och rastplatsen i norr. Viltstängsel sätts upp ytterligare cirka 500 m norr om mötessepareringsåtgärden. Ombyggnad av fem korsningar till C-korsningar med separat vänstersvängfält på väg 23. Vattenskyddsåtgärder i form av semitåta diken och räcken för att förhindra avkörning med tunga fordon för att skydda grundvattenkänsligt område.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Totalt ca 4500 m, varav ca 1900 m grusad "sommarcykelväg".
Gångvägsstandard	Varierande bredd 2-3 meter beroende på plats, delvis belagd, friliggande eller avskild med kantsten eller skiljeremsa, delvis grusad, friliggande eller avskild med skiljeremsa. Ny gång- och cykelport vid skolan i Tjörnap samt ny gång- och cykelbro vid norra infarten till Tjörnap.
Cykelvägslängd	Totalt ca 4500 m, varav ca 1900 m grusad "sommarcykelväg".
Cykelvägsstandard	Varierande bredd 2-3 meter beroende på plats, delvis belagd, friliggande eller avskild med kantsten eller skiljeremsa, delvis grusad, friliggande eller avskild med skiljeremsa. Ny gång- och cykelport vid skolan i Tjörnap samt ny gång- och cykelbro vid norra infarten till Tjörnap.

Väglängd	12,5 km
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7000-8100 f/d varav 17-19 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med utbyggnaden är att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten på väg 23.

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)
2023-11-28	2021-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	544	68	701	88

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	600

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, broar/passager, mitträcke, viltstängsel ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-77

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Plan inför granskning. Objektet ingår i den Regionala transportinfrastrukturplanen (RTI) för Skåne för perioden 2022-2033. Länsstyrelsen Skåne har beslutat att utbyggnaden kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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

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
600 mnkr	77 mnkr	994 mnkr	317 mnkr	0,47

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	780	77	958	101	0,12
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	600	81	1078	397	0,58
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	600	72	903	231	0,34
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	600	77	921	244	0,36
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	600	77	1138	461	0,68
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	600	77	850	173	0,26
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	600	77	990	314	0,46
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	600	77	994	317	0,47
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	600	77	994	317	0,47

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
1a	AKK
1b	indexomräkning
2a	arbetsPM
2b	SEK-importkälla
2c	json
3	Klimatkalkyl

Objektnummer: VSK048, Ärendenummer: 2024/35446
Kontaktperson: Jiwestam Martin, PLSöri, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



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