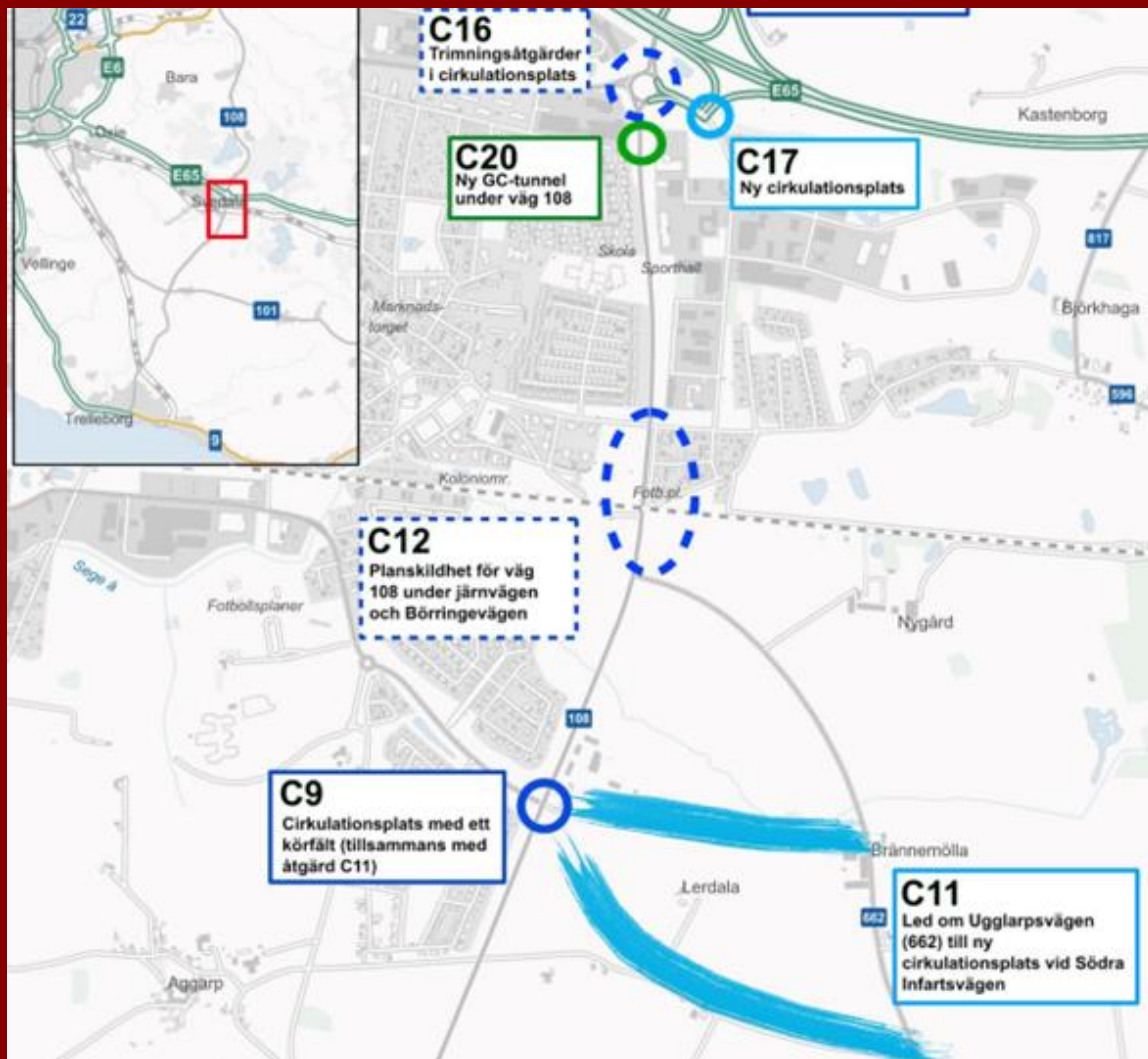


Samlad effektbedömning

Lv 108 genom Svedala, VSK053



Objektnummer: VSK053, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-20

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

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 Svedala kommun.

Nuläge och brister

Väg 108 går i nord-sydlig riktning i västra delarna av Skåne från väg 9 i Trelleborg till väg 24 vid Örkellunga. Mellan Trelleborg och Lund är vägen funktionellt prioriterad för dagliga personresor, långväga personresor och godstransporter. I Svedala passerar vägen Ystadbanan i plan vilket begränsar framkomligheten. Vägsträckan har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet, framförallt på grund av plankorsningen och vägkorsningar med låg standard.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär en ombyggnad i befintlig sträckning. Ny cirkulationsplats vid Södra infarten med flytt och anslutning av Ugglarpsvägen, Planskildhet för väg 108 under järnvägen, cirkulationsplats med Börringevägen, trimningsåtgärder i cirkulationsplats väg 108/Hyltarpsvägen/Norra Ellenborgsgatan, ny cirkulationsplats i korsningen Norra Ellenborgsgatan/södra ramperna, Ny GC-tunnel under väg 108 söder om befintlig cirkulationsplats i norra Svedala.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

I befintlig sträckning skapa bättre tillgänglighet för den genomgående trafiken på väg 108 och anslutande lokal trafik. Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Minska vägens barriäreffekt.

Investeringskostnad

Kostnaden är 192 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	105 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,64
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar både vägtrafiken längs 108 och vägtrafiken som korsar samma väg i Svedala. Kollektivtrafik gynnas lokalt i Svedala för busstrafik och regional i Skåne för tågtrafik.

Funktionsmål och hänsynsmål

Stora positiva effekter uppstår kopplat till trafiksäkerhet, både genom cirkulationsplatser och planskild korsningar med järnvägen. Den planskilda korsningen bidrar också med minskade restider och minskad restidsosäkerhet samtidigt som cirkulationsplatser bidrar till ökade restider. De ökade restiderna till följd av nya cirkulationsplatser är större än minskningarna till följd av planskildhet. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes 2022. Åtgärden är namngiven i gällande Regional plan. Vägplan påbörjas 2024.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Inbromsning och accelerationer till följd av två nya cirkulationsplatser ger högre bränslekostnader	0,59 mnkr/år	-13
Restid	Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter till följd av ny GC-port under väg 108.		Förbättring
Restid pb/lb/gc	Restidsvinster till följd av planskild korsning väg/järnväg		90
Restid personbil	Två nya cirkulationer längs väg 108 ger längre restid för genomgående trafik	24 kftim/år	-194

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Längre restid för genomgående trafik längs väg 108 till följd av två nya cirkulationer	0,04 mnkr/år	-0,86
Godstidskostnad väg	Tidsvinst till följd av planskild korsning väg/järnväg		0,80
Reskostnad lastbil	Inbromsning och accelerationer till följd av två nya cirkulationsplatser längs väg 108 ger högre bränslekostnader	0,36 mnkr/år	-8,2
Restid lastbil	Längre restid för genomgående trafik längs väg 108 till följd av två nya cirkulationer	1,7 kftim/år	-14

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Ombyggnad från fyra C-korsningar till tre cirkulationsplatser minskar risken för allvarliga olyckor	-0,54 LAS/år	
Döda	Ombyggnad från fyra C-korsningar till tre cirkulationsplatser minskar risken för allvarliga olyckor	-0,04 D/år	
Egendomskador	Ombyggnad från fyra C-korsningar till tre cirkulationsplatser minskar risken för egendomsolyckor	-7,8 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Ombyggnad från fyra C-korsningar till tre cirkulationsplatser minskar risken för personskador	-3,3 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Ombyggnad från fyra C-korsningar till tre cirkulationsplatser minskar risken för allvarliga olyckor	-0,13 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till följd av ny GC-port under väg 108.		Förbättring
Trafiksäkerhet plankorsning (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet genom planskild korsning väg/järnväg.		2,2
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Ombyggnad från fyra C-korsningar till tre cirkulationsplatser minskar risken för olyckor		442

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärden beräknas inte ha någon effekt på utsläpp av avgaspartiklar	0 ton/år	0
Kväveoxider	Åtgärden beräknas inte ha någon effekt på utsläpp av kväveoxider	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Åtgärden beräknas inte ha någon effekt på slitagepartiklar	0 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Omdragningen av väg 662 påverkar landskapsbilden och utsikten för boende i södra Svedala. Den nya planskilda korsningen med järnvägen påverkar skalan och landskapsbilden i Svedala.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Omdragning av väg 662 tar jordbruksmark i anspråk och påverkar ekosystemtjänster eftersom vägen blir en ny barriär som hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en marginell förändring i användning av motorbränsle, vilket har liten effekt på utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och		

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"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)	1,7763568394002505E-15
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)	-2,842170943040401E-17
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	3,637978807091713E-15
---	-----------------------

* 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	1800	12
Reinvestering per år	17	0,20
Drift och underhåll per år	5,2	0,07

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

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

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

Övriga indikatorer

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Längre restider till följd av två nya cirkulationsplatser längs väg 108	-117 mnkr	> -0,71
Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter till följd av ny GC-port under väg 108.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Längre restider och högre reskostnader till följd av nya cirkulationsplatser	-23 mnkr	-0,14

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet med cirkulationsplatser och planskild korsning väg/järnväg	444 mnkr	> 2,68
Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till följd av ny GC-port under väg 108.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden beräknas inte ha någon effekt på utsläpp av partiklar eller kväveoxider.	0 mnkr	0
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Omdragning av väg 662 ger intrångseffekter för människor och blir en barriär för växt- och djurlivet	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-33 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	271 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	165 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0,56 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	>
Totala utgifter	165 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	105 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,64
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden har bedömts som lönsam. Huvudanalysen ger en NNK på 0,54. Beräkningarna ger samhällsekonomisk lönsamhet till följd av ökad trafiksäkerhet som överstiger samhällskostnader för ökad restid. De ej beräknade effekterna bedöms inte omintetgöra lönsamheten.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Bedömningen är att kvaliteten på kalkylen är god och att relevanta effekter fångas av kalkylen.

Ej beräknade effekter:

Svårbedömt. Förbättringar kopplat till trafiksäkerhet och restid för oskyddade trafikanter samt minskade underhållskostnader av planskild korsning. Försämringar kopplat till natur- och kulturmiljö.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar både vägtrafiken längs 108 och vägtrafiken som korsar samma väg i Svedala. Kollektivtrafik gynnas lokalt i Svedala för busstrafik och regional i Skåne för tågtrafik.

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

Åtgärderna ger ökad restid i korsningar. Den minskade restiden till följd av planskildhet med järnväg är mindre än de ökade restiderna till följd av cirkulationsplatser. Restidsosäkerheten minskar när korsningen med järnvägen byggs om till planskild.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärderna ger ökad restid i korsningar. Den minskade restiden till följd av planskildhet med järnväg är mindre än de ökade restiderna till följd av cirkulationsplatser. Restidsosäkerheten minskar när korsningen med järnvägen byggs om till planskild.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga sådana åtgärder genomförs.

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

Ökad trygghet för barn och unga att korsa väg 108 i Svedala genom gc-port.

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.

Nya och ombyggda cirkulationsplatser ger förbättrad trafiksäkerhet och färre olyckor. Även planskild järnvägs korsning och ny GC-port minskar risken för olyckor.

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

Åtgärden leder till ökade utsläpp i byggskedet, men påverkar inte utsläppen under prognosperioden.

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

Inget bidrag

Buller och vibrationer

Inget bidrag

Landskap

Ny dragning av väg 662 och den planskilda korsningen med järnvägen påverkar landskapsbild och skala.

Vatten

Kunskap saknas

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Stora positiva effekter uppstår kopplat till trafiksäkerhet, både genom cirkulationsplatser och planskild korsningar med järnvägen. Den planskilda korsningen bidrar också med minskade restider och minskad restidsosäkerhet samtidigt som cirkulationsplatser bidrar till ökade restider. De ökade restiderna till följd av nya cirkulationsplatser är större än minskningarna till följd av planskildhet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>-0,85
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	2,68
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 108 genom Svedala
Objekt-id	VSK053
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Svedala
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 108 går i nord-sydlig riktning i västra delarna av Skåne från väg 9 i Trelleborg till väg 24 vid Örkellunga. Mellan Trelleborg och Lund är vägen funktionellt prioriterad för dagliga personresor, långväga personresor och godstransporter. I Svedala passerar vägen Ystadbanan i plan vilket begränsar framkomligheten. Vägsträckan har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet, framförallt på grund av plankorsningen och vägkorsningar med låg standard.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	1,8 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7 - 9 m, 60 - 80 km/tim
Vägtrafik	7500 - 9800 f/d, varav 5 % lastbilar (EVA 2019)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär en ombyggnad i befintlig sträckning. Ny cirkulationsplats vid Södra infarten med flytt och anslutning av Ugglarpsvägen, Planskildhet för väg 108 under järnvägen, cirkulationsplats med Bör-ringevägen, trimningsåtgärder i cirkulationsplats väg 108/Hyltarpsvägen/Norra Ellenborgsgatan, ny cirkulationsplats i korsningen Norra Ellenborgsgatan/södra ramperna, Ny GC-tunnel under väg 108 söder om befintlig cirkulationsplats i norra Svedala.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	1,8 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7 - 9 m, 60 - 80 km/tim
Vägtrafik	7500 - 9800 f/d, varav 5 % lastbilar (EVA 2019)

Syfte och viktigaste effekt

I befintlig sträckning skapa bättre tillgänglighet för den genomgående trafiken på väg 108 och anslutande lokal trafik. Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Minska vägens barriäreffekt.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-13	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	192	58	192	58

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	165

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Den nya planskilda passagen med järnvägen bedöms ge mindre underhållskostnader än den befintliga signalreglerade plankorsningen med bommar.	Förbättring
Underhållskostnad väg	Mer vägyta (nya cirkulationsplatser och fler fält i befintlig cirkulation) och ny GC-port ger ökande beräknade kostnader för drift och underhåll.	-0,56

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes 2022. Åtgärden är namngiven i gällande Regional plan. Vägplan påbörjas 2024.

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	2024-11-13

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,8
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,5
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,8
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, 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
165 mnkr	0,56 mnkr	271 mnkr	105 mnkr	0,64

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	231	0,56	258	26	0,11
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	165	0,60	316	151	0,91
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	165	0,52	228	62	0,38
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	165	0,56	296	131	0,79
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	165	0,56	382	216	1,31
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	165	0,56	160	-5,5	-0,03
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	165	0,56	271	105	0,64
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	165	0,56	271	105	0,64
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	165	0,56	271	105	0,64

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	GKI
1b	indexomräkning
2a	SEK-importkälla
2b	json
3	ÅVS väg 108, Trelleborg-Staffanstorp
4	Klimatkalkyl
5	ArbetsPM
6	Plankorsningsmodellen
7	Trafikutvecklingstal

SEB Id för denna SEB: ffa885ce-add8-4937-884a-f523bffa2a69

Objektnummer: VSK053, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-20
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Olsson Anna, IVsörv3
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader