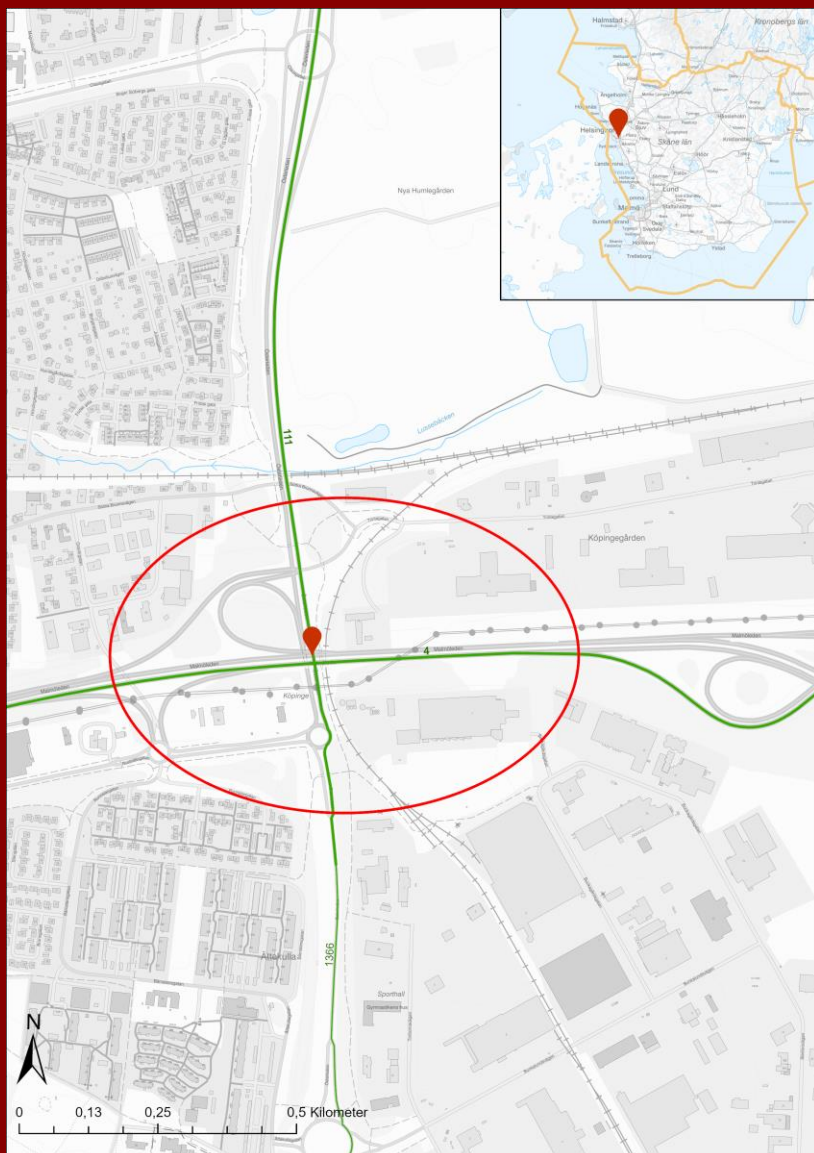


Samlad effektbedömning

E4 Trafikplats Ättekulla, VSOR2605



Objektnummer: VSOR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv

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 Helsingborg kommun.

Nuläge och brister

I Tpl Ättekulla möts Malmöleden (E4), väg 111 (kommunal väg) samt andra kommunala gator. I Tpl Ättekulla uppstår köbildningar under båda rusningsperioderna, där de är som längst under eftermiddagsrusningen.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att trafikplatsen kompletteras med en ny påfartsramp från väg 111 norrifrån till Malmöleden österut (E4), nytt körfält på väg 111 norrifrån för högersväng, extra körfält i slutet av den norra avfartsrampen för vänstersväng i signalkorsningen mot väg 111, nytt körfält skapas in mot signalkorsningen på Södra Brunnsvägen. Ersättning av befintliga bullerplank samt nya längs ramp.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och trafiksäkerheten i trafikplatsen.

Investeringskostnad

Kostnaden är 212 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	381 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	2,10
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärderna som föreslås gynnar främst biltrafik och i synnerhet då arbetspendling som står för majoriteten av trafiken under de mest belastade perioderna. I andra hand gynnas kollektivtrafiken av att belastningen i trafikplatsen sjunker, vilket ökar framkomligheten. Lokal, regional och långväga trafik gynnas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärdens viktigaste positiva målpåverkan är att åtgärden ökar tillgängligheten och förbättrar robustheten i transportsystemet. Den viktigaste negativa målpåverkan är att den kan komma att öka emissionerna genom att byggnation, drift, underhåll och material medför energianvändning och utsläpp.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes 2023. En fördjupad utredning slutfördes hösten 2023. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Åtgärden hör ihop med planerad exploatering av nytt sjukhus och nytt bostadsområde i östra Helsingborg. För sjukhuset finns en detaljplan som har vunnit laga kraft. Bland annat planeras en ny väganslutning öster om väg 111 norrifrån fram till Trintegatan, för anslutning till signalkorsningen i Tpl Ättekulla.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad	Ökad kapacitet minskar köer och därmed bränsleförbrukning.		Förbättring
Restid personbil	Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar restiderna för personbil		519
Restidsosäkerhet och förseningar	Ökad kapacitet ger inte bara minskad genomsnittlig restid utan även mer förutsägbar restid.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Ökad kapacitet ger inte bara minskad genomsnittlig restid utan även mer förutsägbar restid.		Förbättring
Godstidskostnad väg	Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar transporttiderna.		3,0
Reskostnad lastbil	Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar restiderna		77
Transportkostnad	Ökad kapacitet minskar köer och därmed bränsleförbrukning.		Förbättring

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärderna bedöms ha en positiv effekt på trafiksäkerheten för biltrafik, detta genom minskad mängd trafik i trafikplatsen som minskar antalet möjliga konflikttillfällen och minskad risk för upphinnandeolyckor till följd av minskad köbildning. Oskyddade trafikanter får ökad trafiksäkerhet på det lokala vägnätet eftersom Rusthållsgatan får minskad biltrafik.		Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Tack vare bättre framkomlighet i Tpl Ättekulla med åtgärden kan det ge upphov till inducerad trafik vilket ger ett negativt bidrag till bullernivåerna i området. Sammantaget bedöms effekten som försumbar då området har en hög trafikbelastning redan idag.		Försumbart
Luftkvalitet	Åtgärden bidrar till ca 400 meter kortare körsträcka och minskad trafik på bla Rusthållsgatan, med kortare köer och färre antal korsningspunkter som fordon behöver passera. Framkomligheten i trafikplatsen förbättras och kan leda till inducerad trafik vilket i så fall skulle försämra luftkvaliteten. Å andra sidan förväntas trafiken flyta jämnare med mindre tomgångskörning/låg hastighet i kö. Sammantaget anses dessa effekter vara		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	så pass små att den sammanvägda bedömningen blir försumbar.		

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	En utbyggd trafikplats kan upplevas som en större barriär än i dagsläget. Skillnaden bedöms ändå som marginell då trafikplatsen är en stor barriär redan idag, samt att den nya rampen som utgör merparten av åtgärden byggs i mitten av trafikplatsen.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-
Energianvändning (kwh/prognosår)	-
Godsflöde (tonkm/prognosår)	-
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	-
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	-

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)	-
Prognosår (kton)	-
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-
---	---

* 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	1933	8,0
Reinvestering per år	15	0,11
Drift och underhåll per år	3,2	0,04

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*
Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar restiderna för personbil.	519 mnkr	> 2,86
Ökad kapacitet ger inte bara minskad genomsnittlig restid utan även mer förutsägbar restid. Åtgärderna antas inte nämnvärt öka trafikmängderna och enbart marginellt förändra reslängden. Minskad köbildning medför minskad bränsleförbrukning och därmed lägre reskostnader.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet i trafikplatsen minskar res- och transporttiderna något.	80 mnkr	> 0,44
Ökad kapacitet medför minskad risk för förseningar samt förbättrad tillförlitlighet i transportsystemet. Minskad köbildning medför minskad bränsleförbrukning och därmed lägre reskostnader.	>	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Åtgärderna bedöms ha en positiv effekt på trafiksäkerheten för biltrafik, detta genom minskad mängd trafik i trafikplatsen som minskar antalet möjliga konflikttillfällen och minskad risk för upphinnandeolyckor till följd av minskad köbildning. Oskyddade trafikanter får ökad trafiksäkerhet på det lokala vägnätet eftersom Rusthållsgatan får minskad biltrafik.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa: Riskerna för att åtgärderna ska medföra negativa effekter för luft och buller bedöms små och således bedöms effekterna vara försumbara.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: En utbyggd trafikplats kan upplevas som en större barriär än i dagsläget. Skillnaden bedöms ändå som marginell, då platsen idag är starkt präglad av trafikplatsen och större vägar, samt att den nya rampen som utgör merparten av åtgärden byggs i mitten av trafikplatsen.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-36 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	562 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	3,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	182 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	182 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	381 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	2,10
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK-värdet är högt, vilket innebär att åtgärden beräknas vara lönsam. De ej beräknade effekterna bedöms till övervägande del vara positiva, så som förbättrad restidssäkerhet, trafiksäkerhet samt minskad bränsleförbrukning (reskostnader). Den sammanvägda bedömningen är därför att åtgärden är lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kalkylen fångar restidseffekter, därmed ingår varken positiva nyttor för trafiksäkerheten eller kostnader för ökad drift och underhåll. Trafikutvecklingen är en osäkerhetsfaktor. Pga osäkerhet i VISSIM-modellen (waiting before diffusion) finns risk att NNK blir något överskattad.

Ej beräknade effekter:

Förbättrad restidssäkerhet, trafiksäkerhet samt minskad bränsleförbrukning (reskostnader) bedöms överväga ökad drift och underhållskostnad. Effekterna på natur- och kulturmiljö bedöms vara begränsade. Samlad bedömning är därför att åtgärden är positiv.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga fysiska beroenden, det vill säga andra åtgärder som krävs för att objektet ska vara möjligt att byggas. Däremot hör objektet ihop med planerad utbyggnad av sjukhus, bostadsområde samt anslutande väg som ansluter till Trintegatan och därmed till signalkorsningen i Tpl Ättekulla. En ökad kapacitet i Tpl Ättekulla bedöms även till viss del avlasta Tpl Vasatorp.

3 Fördelningsanalys

Åtgärderna som föreslås gynnar främst biltrafik och i synnerhet då arbetspendling som står för majoriteten av trafiken under de mest belastade perioderna. I andra hand gynnas kollektivtrafiken av att belastningen i trafikplatsen sjunker, vilket ökar framkomligheten. Lokal, regional och långväga 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

Åtgärderna bidrar till mindre köbildning och mer pålitliga restider. Ökad kapacitet och större tidsluckor kan medföra ökad trygghet i trafikmiljön. Även busstrafiken påverkas positivt.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärderna bidrar till kortare och mer pålitliga transporttider.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ingen betydande påverkan.

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

Ingen betydande påverkan.

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.

Åtgärderna bidrar till att belastningen minskar på de kommunala vägarna, så som på Rusthållsgatan, vilket förväntas öka trafiksäkerheten. Dessutom minskad risk för upphinnandeolyckor, till följd av minskad risk för köbildning.

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

Ökad framkomligheten kan öka biltrafiken genom inducerad trafik. Minskad köbildning och ökad kapacitet bidrar dock till jämnare körning vilket minskar energiåtgången. Byggandet kommer ha en negativ effekt på energianvändning.

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

Åtgärden innebär en kortare körsträcka, men kan leda till viss inducerad trafik. Sammanfattningsvis bedöms påverkan på luftkvaliteten bedöms ändå vara försumbar, liksom den totala mängden emissioner.

Buller och vibrationer

Ersättning av befintliga bullerplank samt nya längs ramp, antas ges viss förbättring.

Landskap

Då åtgärden byggs till största del i befintligt vägområde har det inte identifierats några faktorer som påverkar skyddsvärda områden.

Vatten

Inga faktorer som påverkar vattenförsörjningen har identifierats.

Material och kemiska produkter

Ingen effekt.

Förorenade områden och masshantering

Då åtgärderna till stor del byggs på eller intill redan befintligt vägområde har det inte identifierats några faktorer som påverkar förorenade områden.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärdens viktigaste positiva målpåverkan är att åtgärden ökar tillgängligheten och förbättrar robustheten i transportsystemet. Den viktigaste negativa målpåverkan är att den kan komma att öka emissionerna genom att byggnation, drift, underhåll och material medför energianvändning och utsläpp.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>3,30
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Objektnummer: VSOR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

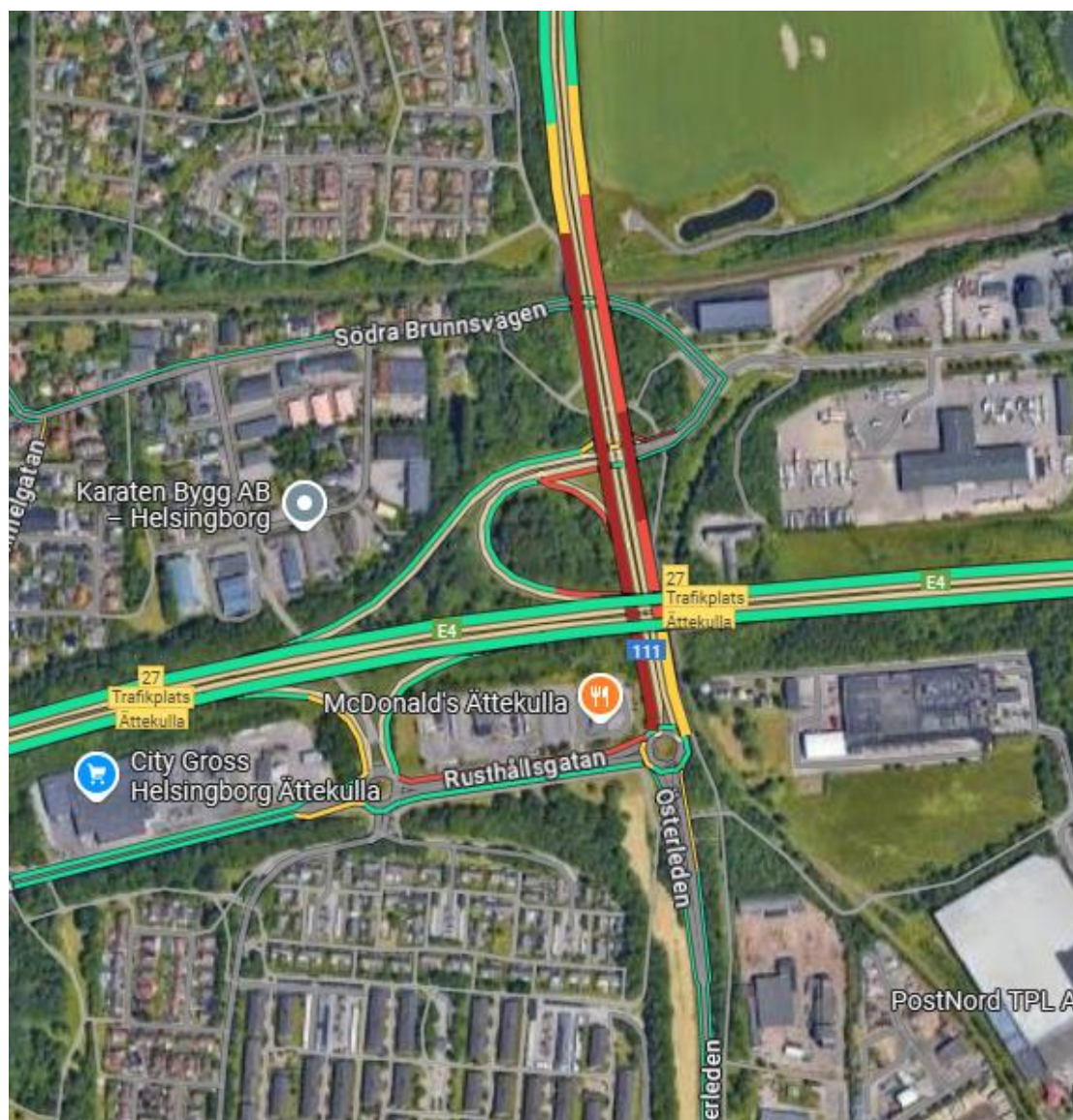
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E4 Trafikplats Ättekulla
Objekt-id	VSOR2605
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Helsingborg
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

I Tpl Ättekulla möts Malmöleden (E4), väg 111 (kommunal väg) samt andra kommunala gator. I Tpl Ättekulla uppstår köbildningar under båda rusningsperioderna, där de är som längst under eftermiddagsrusningen.

Det finns en laga kraft vunnen detaljplan för ett nytt sjukhus samt planer på nya bostadsområden i östra Helsingborg. Detta är främst ett problem för tillgängligheten, men innebär också en viss ökad risk för trafikolyckor, såsom upphinnandeolyckor.



Google Trafik-bild eftermiddagsrusning klockan 16:25, måndagen den 25/11-24.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	850 m (ny ramp inkl. bro och additionskörfält)
Vägstandard	Planskild korsning
Vägtrafik	ÅDT (10-15 000, väg 111 norr om tpl), mätår (2023) och lastbilsandel (8%)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att trafikplatsen kompletteras med en ny påfartsramp från väg 111 norrifrån till Malmöleden österut (E4), nytt körfält på väg 111 norrifrån för högersväng, extra körfält i slutet av den norra avfartsrampen för vänstersväng i signalkorsningen mot väg 111, nytt körfält skapas in mot signalkorsningen på Södra Brunnsvägen. Ersättning av befintliga bullerplank samt nya längs ramp.

Numren inom parentes i nedan text återfinns i den bifogade skissen. - Ny ramp från väg 111 mot Malmöleden öster. Den nuvarande sträckan med två körfält i början på nuvarande påfartsramp mot Malmöleden väster kommer att utgöra en växlingssträcka (1). Den nya rampen viker av från den befintliga (2) och fortsätter via en ny port under Malmöleden och även under nuvarande påfartsramp mot Malmöleden åt öster (3). Både denna nya rampen och den nuvarande påfartsrampen (som dras om) läggs på ny bro över Österleden (4) där de sammanväver med varandra. Därefter ansluter de till Malmöleden i form av ett additionsfält fram mot nuvarande avfart i Tpl Helsingborg Södra (5).

Hastighetsgränsen på Malmöleden måste sänkas från 110 km/h till 80 km/h i östgående riktning för att additionsfältets längd mellan Tpl Ättekulla och Tpl Helsingborg Östra ska uppfylla kraven enligt VGU (Vägar och Gators utformning). - Nytt körfält på väg 111 norrifrån för högersväng (6), som ansluter till nuvarande fri höger mot påfartsrampen västerut (som i framtiden även kommer leda mot Malmöleden öster). - Extra körfält i slutet av den norra avfartsrampen för vänstersväng i signalkorsningen mot väg 111 (7). Detta innebär att det skapas två vänstersvängsfält genom signalkorsningen. - Nytt körfält skapas in mot signalkorsningen på Södra Brunnsvägen (8), vilket innebär att trafik för vänstersväng respektive rakt fram kan placera sig i varsitt körfält, istället för som idag behöva nyttja ett gemensamt. Detta innebär att vänstersvängande trafik från Södra Brunnsvägen respektive den norra avfartsrampen kan gå samtidigt på vänsterpil genom signalkorsningen.



Översiktsbild över åtgärd med numrering.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	850 m (ny ramp inkl. bro och additionskörfält).
Vägstandard	Planskild korsning.
Vägtrafik	ÅDT (10-15 000, väg 111 norr om tpl), mätår (2023) och lastbilsandel (8%).

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och trafiksäkerheten i trafikplatsen.

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)
2024-03-25	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	212	64	212	64

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	182

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutfördes 2023. En fördjupad utredning slutfördes hösten 2023. Åtgärden är inte namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Åtgärden hör ihop med planerad exploatering av nytt sjukhus och nytt bostadsområde i östra Helsingborg. För sjukhuset finns en detaljplan som har vunnit laga kraft. Bland annat planeras en ny väganslutning öster om väg 111 norrifrån fram till Trintegatan, för anslutning till signalkorsningen i Tpl Ättekulla.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafikverkets basprognosökning på totalen, men där varje relation är hämtad från kommunens makro-modell.
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja, se ovan.
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafikverkets basprognosökning på totalen, men där varje relation är hämtad från kommunens makro-modell.
Avvikelse från prognos godstrafik	Ja, se ovan.
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Ja
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Restidsnyttor Mikro- mesomodeller: VISSIM 23
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-03-25

Namn	Tillväxttal
Årlig trafiktillväxt efter brytår 1 [%]	0,82
Årlig trafiktillväxt före brytår 1 [%]	1,2

Kommentar: Då detta är ett område som i framtiden kan utgöra en flaskhals nyttjas 40 års kalkylperiod i enlighet med ASEK 8.

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
182 mnkr	0 mnkr	562 mnkr	381 mnkr	2,10

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	254	0	548	294	1,16
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	182				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	182	0	64	-117	-0,65
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	182	0	494	312	1,72
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	182	0	562	381	2,10
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	182	0	562	381	2,10
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	182	0	562	381	2,10
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	182	0	562	381	2,10
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	182	0	562	381	2,10

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 fysiska beroenden, det vill säga andra åtgärder som krävs för att objektet ska vara möjligt att byggas. Däremot hör objektet ihop med planerad utbyggnad av sjukhus, bostadsområde samt anslutande väg som ansluter till Trintegatan och därmed till signalkorsningen i Tpl Ättekulla. En ökad kapacitet i Tpl Ättekulla bedöms även till viss del avlasta Tpl Vasatorp.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1a	Kalkylark för restidsnyttor baserat på restidsuttag från Vissim.
Referens 1b	Kalkylark för restidsnyttor baserat på restidsuttag från Vissim.
Referens 1c	Kalkylark för restidsnyttor baserat på restidsuttag från Vissim.
Referens 2	Underlagskalkyl
Referens 4	Kalkyl-PM
Referens 5	Vissimmodell
Referens 6	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: 530aff0d-a23e-4474-98cf-628cd191c866

Objektnummer: VSOR2605, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv

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