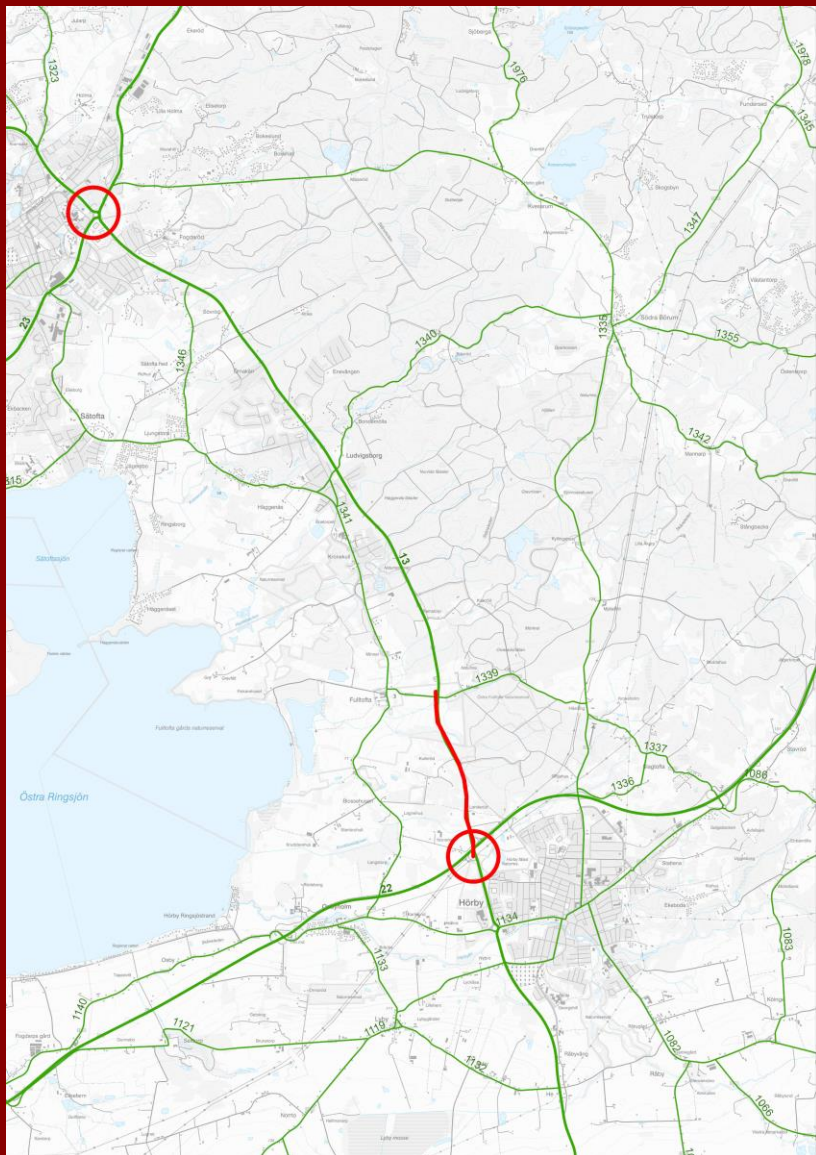


Samlad effektbedömning

Rv 13/23 Hörby-Höör, 2+1 och korsningsåtgärder, VSOR2662



Objektnummer: VSOR2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-08

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):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

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:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

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 ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * 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:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

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 $NUK = NNK + 1$.

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 Hörby kommun.

Nuläge och brister

Brister gällande trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 23 genom Ringsjösundet och genom Höör och i korsningarna med väg 23 i norr (Höör) och E22 i söder (Hörby, tpl Norrehe).

Beskrivning av åtgärden

Mötesseparering av väg 13 (MLV 2+1) mellan tpl Norrehe och korsning med väg 1339. Ny GC-väg längs 2+1-sträckan där det saknas, inkl. GC-port vid busshållplats. Hållplatsen anpassas till ny vägutformning. Två cirkulationsplatser byggs på väg 13 i korsningspunkter med av-/påfartsramper till E22, norr och söder om Tpl Norrehe. Cirkulationsplats i Höör byggs om till planskild korsning och cpl för att skapa genhet för trafik mellan väg 23 i norr och väg 13 i söder (framtida väg 23:s sträckning).

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Kortare restid, förbättrad trafiksäkerhet och regional utveckling med större arbetsmarknadsregioner.

Investeringskostnad

Kostnaden är 238 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	423 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,95
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafiken regionalt, lokalt och nationellt utmed väg 23/13, men även lokal cykel- (och gång-) trafik gynnas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden leder till förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet men negativ inverkan på naturmiljön. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

ÅVS avslutad. Tidigare förslag på åtgärd VSKo47 Rv 23 Östra Höör/Höör –Hörby finns i gällande regional plan 2022-2033. Tidigare objekt utgår och ersätts av detta objekt, efter ny ÅVS har genomförts. Förslag som nytt objekt i kommande regional plan 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Förbättrad trygghet och komfort för cyklister genom planskilda GC-passager och ny friliggande GC-väg (på sträckan mellan Hörby och Fulltofta som idag saknar GC-väg) som ansluter till busshållplats.		Försumbart
Reskostnad personbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	0,96 mnkr/år	-21
Restid	Ombyggnad av två B-korsningar till två cirkulationer i trafikplats Norrehe där det idag finns framkomlighetsbrister med köbildningar		Försumbart
Restid personbil	Högre hastigheter och ombyggnad från cirkulationsplats till planskild korsning i Höör med prioritet för trafiken i relationen väg 23 norrut - väg 13 söderut ger kortare restider.	-48 kftim/år	559

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger kortare restid	-0,11 mnkr/år	3,8
Reskostnad lastbil	Högre hastigheter ger generellt högre reskostnad i form av högre bränslekostnader.	0,56 mnkr/år	-11
Restid lastbil	Högre hastigheter och ombyggnad från cirkulationsplats till planskild korsning i Höör med prioritet för trafiken i relationen väg 23 norrut - väg 13 söderut ger kortare restider.	-5,5 kftim/år	66

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	Ombyggnad av två B-korsningar till två cirkulationer i trafikplats Norrehe där det idag finns framkomlighetsbrister med köbildningar		Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,10 LAS/år	
Döda	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-14 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,45 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.	-0,03 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten för gång- och cykel ökar till följd av att två nya planskilda passager (GC-portar) byggs.		Förbättring
Trafiksäkerhet	Ombyggnad av tpl Norrehe från planskild korsning med två B-korsningar till två cirkulationer minskar risken för olyckor.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparering och viltstängsel minskar risken för olyckor.		86

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Minskade utsläpp av avgaspartiklar	0 ton/år	0,02
Kväveoxider	Minskade utsläpp av kväveoxider	-0,01 ton/år	0,03
Slitagepartiklar	Ökade utsläpp av slitagepartiklar	0,24 ton/år	-0,90

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel och ombyggnation av två trafikplatser (i Höör och tpl Norrehe) som tar mark i anspråk hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat och växter från att spridas och får därför en negativ effekt på ekosystemtjänster. Trafikplats Norrehe ligger i direkt anslutning till ett naturreservat och ett vattenskyddsområde. Den nordligaste delen av mittsepareringssträckan, nära Fulltofta, går genom ett naturreservat och ett Natura 2000-område (Art- och habitatdirektivet).		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastigheter medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet		

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"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)	-2,842170943040401E-14
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	3,552713678800501E-15
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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,18

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,23
---	-------

* 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	1320	8,0
Reinvestering per år	19	0,24
Drift och underhåll per år	2,2	0,05

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*
Kortare restid till följd av högre hastigheter och ombyggnad från cirkulationsplats till planskild korsning i Höör.	538 mnkr	2,48
Kortare restid till följd av att två B-korsningar med framkomlighetsbrister och köbildningar byggs om till cirkulationsplatser i trafikplats Norrehe	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Kortare restid till följd av högre hastigheter och ombyggnad från cirkulationsplats till planskild korsning i Höör.	59 mnkr	0,27
Kortare restid till följd av att två B-korsningar med framkomlighetsbrister och köbildningar byggs om till cirkulationsplatser i trafikplats Norrehe	≈ 0	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad risk för olyckor med mittseparering och viltstängsel.	86 mnkr	> 0,40
Trafiksäkerhetsförbättringar genom ombyggnad av två B-korsningar till två cirkulationer i trafikplats Norrehe (där det idag finns kapacitetsbrister) fångas inte i kalkylen.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Ökade utsläpp av slitagepartiklar till följd av högre hastigheter medför försämrad hälsoeffekt	-0,85 mnkr	0,00
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Barriäreffekter för djur- och växtliv samt intrång i områden med höga naturvärden.	<	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
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.	-43 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	640 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,9

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	204 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	13 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	217 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	423 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,95
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen bedöms som lönsam med $NNK > 0,1$ utan ej beräknade effekter som ointetgör lönsamheten. Samtliga känslighetsanalyser har också en $NNK > 0,1$

Objektet innehåller ombyggnation av två planskilda korsningar i kombination med cirkulationsplatser. Eftersom verktyget inte är anpassat för att jämföra olika utformningar av planskilda korsningar blir de

beräknade effekterna av plankorsningarna osäkra. I tpl Norrehe finns ej beräknade trafiksäkerhets- och framkomlighetseffekter och de storleken på restidsvinsterna av ombyggnationen till planskild korsning i Höör är svårbedömda.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kalkylen har brister i kopplat till korsningar. Effekterna av ombyggnationen av trafikplats Norrehe fångas inte alls i kalkylen. Storleken på restidsvinsterna till följd av ombyggnationen i Höör är osäkra. Avsaknaden av trafiksäkerhetsnyttor i Norrehe och osäkra restidsvinster i Höör påverkar NNK.

Ej beräknade effekter:

Förbättring av trafiksäkerhet i tpl Norrehe. Försämring av natur- och kulturmijö. Vilka effekter som är störst är svårbedömt.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden är en första etapp på en framtida mötteseparerad standard mellan Hörby och Höör.

Trafikflödet genom södra Höör kan minskas genom att ett bra östligt alternativ skapas. Dagens väg 23 genom södra Höör kan klassas om till lägre väglklassning (fysriffernivå) och eventuellt också i delar övergå till kommunalt väghållarskap.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst vägtrafiken regionalt, lokalt och nationellt utmed väg 23/13, 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

Bättre framkomlighet och kortare restid med bil minskar sannolikheten att välja kollektivtrafik, gång eller cykel. Gång- och cykelpassage under väg 13 i anslutning till busshållplats förbättrar möjligheterna att gå eller cykla till bussen.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bättre framkomlighet och kortare restid ger mer robusta godstransporter. Minskad risk för olyckor, men mitträcke kan öka risken för störningar vid incidenter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Inga sådana åtgärder görs.

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

Två planskilda gång- och cykel passager. Gång- och cykelseparering byggs på sträckan mellan Hörby och Fulltofta där detta idag saknas, leder till förbättring av 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.

Trafiksäkerhetseffekter av mittseparering, ombyggnation av trafikplats Norrehe samt gång och cykelåtgärder. Färre passager genom bebyggelse.

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 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

Förflyttning av trafik från tätort till landsbygd ger lokalt förbättrad luftkvalitet i områden med många människor.

Buller och vibrationer

Ingen effekt

Landskap

Mitträcke, ombyggnad av trafikplats som tar mer mark i anspråk, planskilda gång- och cykelportar, friliggande gång- och cykelväg samt viltstängsel ökar intrånget i landskapet.

Vatten

Trafikplats Norrehe (som ska byggas om från två B-korsningar till cirkulativsplatser) ligger inom ett vattenskyddsområde, vilket kan innebära en risk.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden leder till förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet men negativ inverkan på naturmiljön.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	2,75
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,39
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00105

Objektnummer: VSOR2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 13/23 Hörby-Höör, 2+1 och korsningsåtgärder
Objekt-id	VSOR2662
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Hörby
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Brister gällande trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 23 genom Ringsjösundet och genom Höör och i korsningarna med väg 23 i norr (Höör) och E22 i söder (Hörby, tpl Norrehe).

Väg 23 mellan E22 och Höör går idag genom Ringsjösundet och genom Höör och har brister ur trafiksäkerhets-, buller-, barriär- och framkomlighetssynpunkt. ÅVS avslutades 2023 som studerade möjliga lösningar för väg 23, sträckan mellan tpl Rolsberga (E22/väg 23) och norra Höör, där flera alternativa sträckningar studerades. ÅVS:en konkluderar att en sträckning öster om Ringsjöarna är det bästa alternativet för nya väg 23, längs E22 mellan tpl Rolsberga och Hörby/tpl Norrehe och via väg 13 (med utbyggnad till mötesfri landsväg 2+1 och 100 km/h) mellan Hörby och Höör.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	2 km
Vägstandard	Vanlig väg, 8 - 10 m, 80 km/tim
Vägtrafik	7220 f/d, varav 14 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

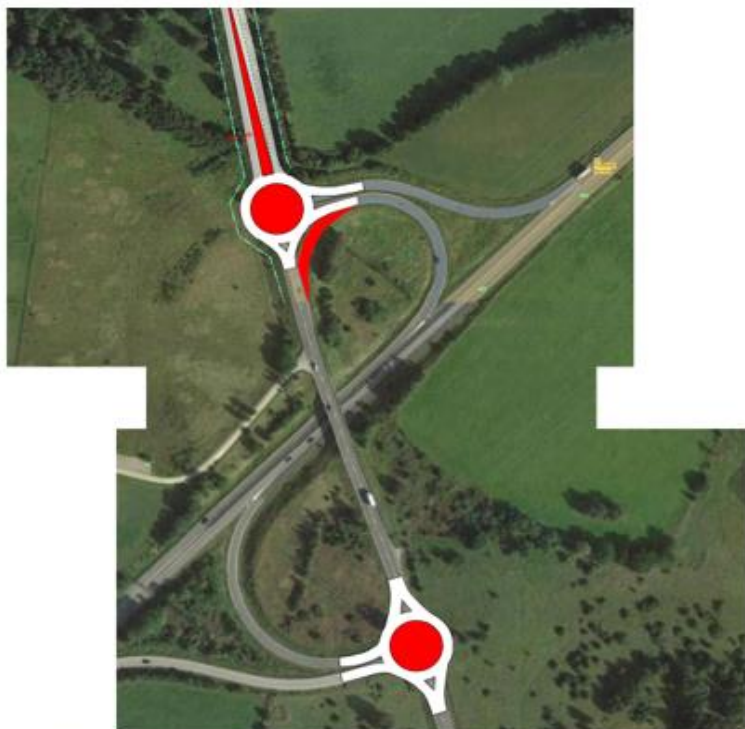
Mötesseparering av väg 13 (MLV 2+1) mellan tpl Norrehe och korsning med väg 1339. Ny GC-väg längs 2+1-sträckan där det saknas, inkl. GC-port vid busshållplats. Hållplatsen anpassas till ny vägutformning. Två cirkulationsplatser byggs på väg 13 i korsningspunkter med av-/påfartsramper till E22, norr och söder om Tpl Norrehe. Cirkulationsplats i Höör byggs om till planskild korsning och cpl för att skapa genhet för trafik mellan väg 23 i norr och väg 13 i söder (framtida väg 23:s sträckning).

Väg 23 ges, efter åtgärd, en ny sträckning öster om Ringsjön via E22 och väg 13, med högre standard och färre passager genom bebyggelse. Åtgärden är en första etapp på en framtida mötesseparerad standard mellan Hörby och Höör. Trafikflödet genom södra Höör kan minskas genom att ett bra östligt alternativ skapas. Dagens väg 23 genom södra Höör kan klassas om till lägre vägklassning (fysiffernivå) och eventuellt också i delar övergå till kommunalt väghållarskap. Viltåstängsel längs 2+1-väg



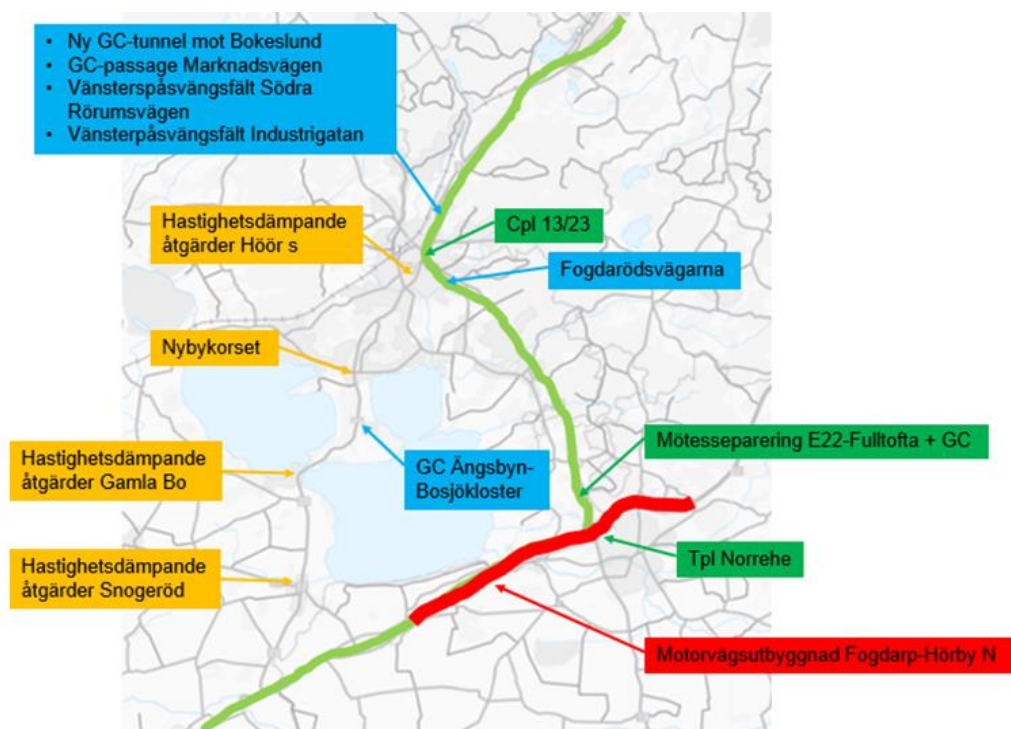
Figur 3. Ombyggnad av cirkulationsplats i Höör, ry 13 och ry 23.

Ombyggnad av cirkulationsplats i Höör



Figur 4. Ombyggnation av trafikplats Norrehe längs E22. Två cirkulationsplatser byggs på rx 13 i korsningspunkter med av/påfarts ramper till E22, norr och söder om Trafikplatsen.

Ombyggnad av tpl Norrehe med två cirkulationer som ersätter de befintliga B-korsningarna



Samtliga aktuella åtgärder markerad med grönt

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	2 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg 2+1 40 %, 14 m, 100 km/h
Vägtrafik	7220 f/d, varav 14 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Kortare restid, förbättrad trafiksäkerhet och regional utveckling med större arbetsmarknadsregioner.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-26	2024-1	Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning)	239	72	238	71

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

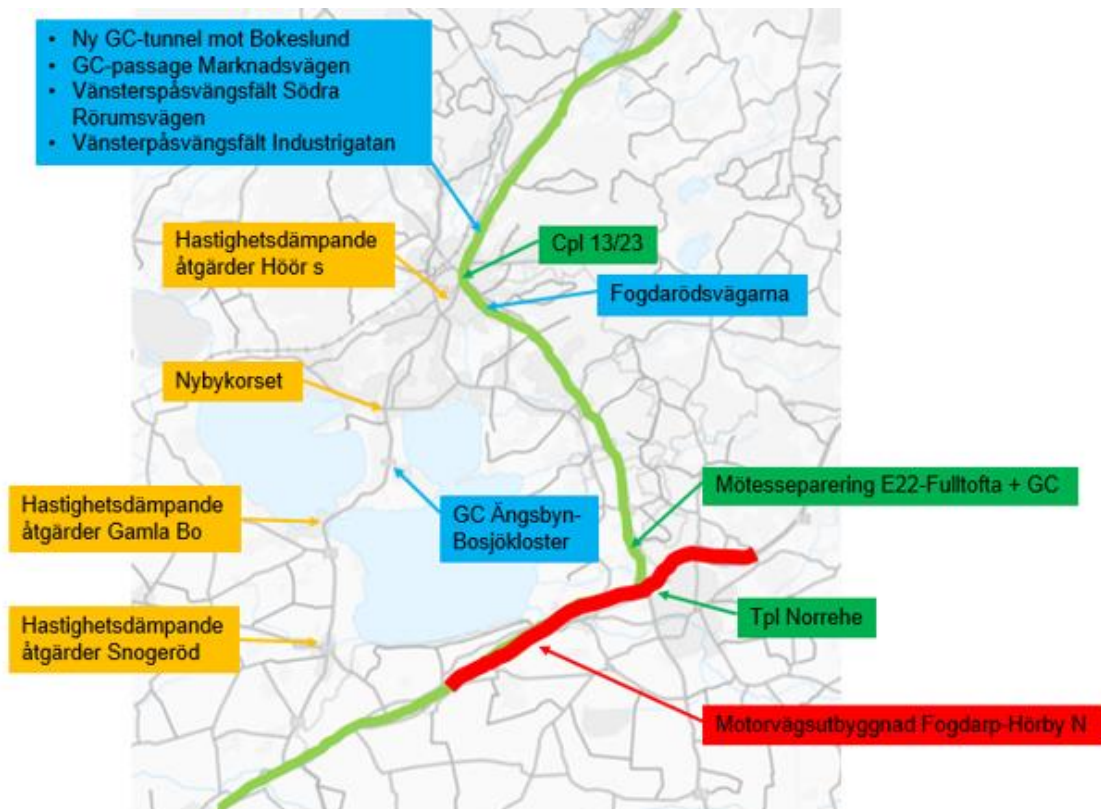
Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	204

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Drift- och underhållskostnader för gång- och cykelportar leder tillökade kostnader för drift och underhåll.	Försämring
Underhållskostnad väg	Mer vägyta, mitträcke och viltstängsel ger ökande kostnader för drift och underhåll.	-13

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader



Översiktskarta. Åtgärder som ingår i grönt.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024:1
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024:1
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	-
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	2025-02-26

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,7
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,5
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,7
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,4

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
204 mnkr	13 mnkr	640 mnkr	423 mnkr	1,95

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	285	13	623	325	1,09
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	204	14	1010	792	3,63
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	204	12	545	329	1,52
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	204	13	565	348	1,61
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	204	13	661	444	2,05
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	204	13	618	401	1,85
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	204	13	639	423	1,95
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	204	13	639	422	1,95
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	204	13	640	423	1,95

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: Åtgärden är en första etapp på en framtida mötesseparerad standard mellan Hörby och Höör. Trafikflödet genom södra Höör kan minskas genom att ett bra östligt alternativ skapas. Dagens

väg 23 genom södra Höör kan klassas om till lägre vägklassning (fysiffervivå) och eventuellt också i delar övergå till kommunalt väghållarskap.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Underlagskalkyl
1b	PM förutsättningar för underlagskalkyl
1c	BCA omräkning investeringskostnad
2a	SEK-importkälla
2b	Arbets-PM EVA och ej beräknade effekter
2c	json-fil EVA
3	Trafikutvecklingstal
4	ÅVS
5	Klimatkalkyl

SEB Id för denna SEB: d9ae8fdf-0a84-4892-9196-055d565c11a2

Objektnummer: VSOR2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Brümmer Lars, PLSörv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-03



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-08

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