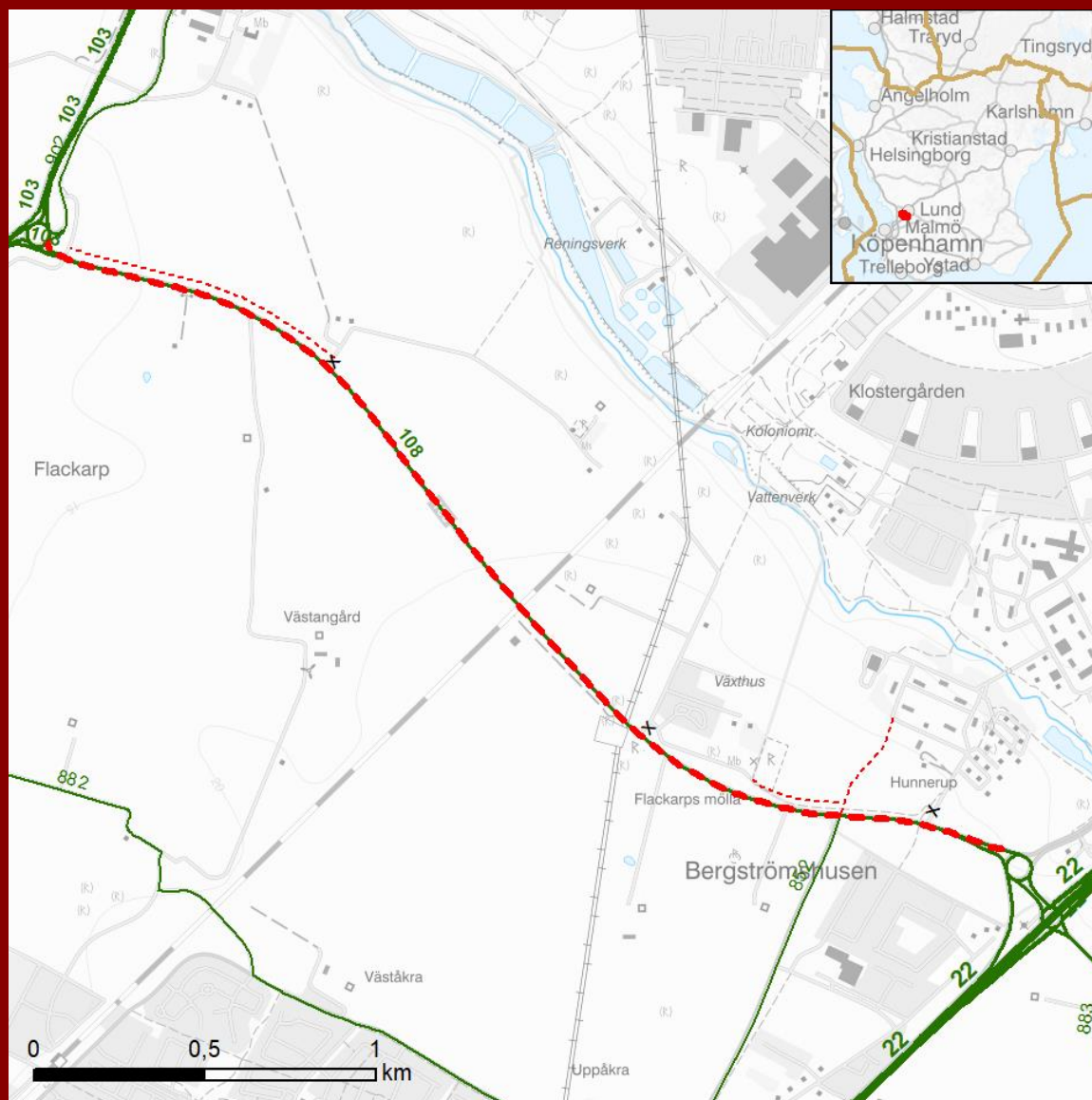


Samlad effektbedömning

Lv 108 Trafikplats Lund S - Cirkulationsplats Flackarp, VSY2262



Objektnummer: VSY2262, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, 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

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

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 Lund kommun.

Nuläge och brister

Väg 108 har en utpekad regional funktion mellan Kävlinge och Trelleborg och är viktig för arbetspendling och näringsliv. Sträckan har brister i trafiksäkerhet, då trafikmängden är hög och mötteseparering saknas. I korsningar uppstår stora framkomlighetsproblem under rusningstid med olycksrisk som följd.

Beskrivning av åtgärden

Mötteseparering av befintlig väg och ny cirkulationsplats vid korsning med väg 852. Översyn av anslutningar samt mindre gång- och cykel åtgärder. Vägen breddas med ett körfält i sydöstlig riktning från cirkulationsplats Flackarp (ca 1 km). Vägen utformas som vanlig väg mellan den nya cirkulationsplatsen och Trafikplats Lund Södra.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att förbättra trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för samtliga vägtrafikanter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 160 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	42 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,24
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad trafiksäkerhet. Lokal trafik gynnas av såväl ökad framkomlighet i korsningar och högre trafiksäkerhet. Även den regionala trafiken får bättre trafiksäkerhet men ny cirkulationsplats påverkar restid för genomgående trafik på väg 108 negativt.

Funktionsmål och hänsynsmål

Trafiksäkerheten förbättras samtidigt som emissioner och energianvändning ökar. Målkonflikt uppstår mellan framkomlighet och påverkan på klimat.

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 slutförd 2021. Åtgärden är inte namngiven i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Hastighetssänkning i sydöstra delen av väg 108 samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Detta vägs inte upp av den höjda hastigheten på den nordvästra delen av väg 108.	1,8 mnkr/år	-43
Restid personbil	Hastighetssänkning i sydöstra delen av väg 108 samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Detta vägs inte upp av den höjda hastigheten på den nordvästra delen av väg 108.	9,1 kftim/år	-73

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Hastighetssänkning i sydöstra delen av väg 108 samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Detta vägs inte upp av den höjda hastigheten på den nordvästra delen av väg 108.	0,01 mnkr/år	-0,34
Reskostnad lastbil	Hastighetssänkning i sydöstra delen av väg 108 samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Detta vägs inte upp av den höjda hastigheten på den nordvästra delen av väg 108.	0,32 mnkr/år	-7,6

Objektnummer: VSY2262, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLsöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid lastbil	Hastighetssänkning i sydöstra delen av väg 108 samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Detta vägs inte upp av den höjda hastigheten på den nordvästra delen av väg 108.	0,69 kftim/år	-5,8

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mitträckesseparering och ny cirkulationsplats skapar en bättre trafiksäkerhet.	-0,47 LAS/år	
Döda	Mitträckesseparering och ny cirkulationsplats skapar en bättre trafiksäkerhet.	-0,04 D/år	
Egendomskador	Mitträckesseparering och ny cirkulationsplats skapar en bättre trafiksäkerhet.	-0,24 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mitträckesseparering och ny cirkulationsplats skapar en bättre trafiksäkerhet.	-2,5 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mitträckesseparering och ny cirkulationsplats skapar en bättre trafiksäkerhet.	-0,11 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mitträckesseparering och ny cirkulationsplats skapar en bättre trafiksäkerhet.		398

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen.	0 ton/år	-0,16
Kväveoxider	Högre hastighet ökar utsläppen.	0,02 ton/år	-0,26
Slitagepartiklar	Högre hastighet ökar utsläppen.	0,39 ton/år	-14

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Breddning av vägen ger negativa effekter för landskapsbilden och tar även jordbruksmark i anspråk. Åtgärden görs dock i befintlig sträckning varför effekten bedöms vara försumbar.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Bredare väg med mittseparering ökar barriäreffekten. Åtgärden görs dock i befintlig sträckning varför effekten bedöms vara försumbar.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden 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)	0,29
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,01
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)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,37

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-2,10
---	-------

* 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	971	8,0
Reinvestering per år	14	0,15
Drift och underhåll per år	2,0	0,03

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*
Hastighetssänkning i sydöstra delen av väg 108 samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Detta vägs inte upp av den höjda hastigheten på den nordvästra delen av väg 108.	-116 mnkr	-0,66

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hastighetssänkning i sydöstra delen av väg 108 samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Detta vägs inte upp av den höjda hastigheten på den nordvästra delen av väg 108.	-14 mnkr	-0,08

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mitträckesseparering och ny cirkulationsplats skapar en bättre trafiksäkerhet.	398 mnkr	
		2,26

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastighet ökar utsläppen.	-15 mnkr	-0,08
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär ökad barriäreffekt och intrång i landskapet. Åtgärden görs dock i befintlig sträckning varför effekten bedöms vara försumbar.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

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.	-35 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	218 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	139 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	38 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	176 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	42 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,24
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet. Hastighetssänkning samt ny cirkulationsplats skapar längre restider. Då åtgärdens nyttor överstiger kostnaderna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam.

Då lönsamheten ligger i förbättrad trafiksäkerhet kan känslighetsanalys med lägre värdering av trafiksäkerhetseffekter leda till åtgärden blir olönsamt. Det samma gäller för en högre investeringskostnad.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett bra sätt. EVA kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar.

Ej beräknade effekter:

Åtgärdens ej beräknade effekter bedöms vara försumbara då åtgärder görs i befintlig sträckning.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden är inte beroende av andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad trafiksäkerhet. Lokal trafik gynnas av såväl ökad framkomlighet i korsningar och högre trafiksäkerhet. Även den regionala trafiken får bättre trafiksäkerhet men ny cirkulationsplats påverkar restid för genomgående trafik på väg 108 negativt.

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 vägstandard ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar. Säkra omkörningsmöjligheter, cirkulationsplatsen och färre korsningar leder till ökad trygghet och bekvämlighet. Nya kompletterande GC-vägar byggs men färdmedelsval bedöms inte påverkas.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Restidsosäkerheten minskar. Bättre vägstandard ger ökade omkörningsmöjligheter samt mindre risk för olyckor. Ny cirkulationsplats ökar däremot transporttid och fordonskostnad för genomgående trafik på väg 108.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden har ingen påverkan på funktionshindrades tillgänglighet.

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

Åtgärden har ingen påverkan på barnens tillgänglighet till trafiksystemet.

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.

Ökad trafiksäkerhet genom minskat antal korsningar, mitträcke och säkra omkörningsmöjligheter.

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

Högre hastighet och ny cirkulationsplats leder till högre energiförbrukning.

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

Transportsystemets emissioner ökar till följd av högre hastighet och ny cirkulationsplats.

Buller och vibrationer

Hastighetsökning leder generellt till ökat buller men inga fastigheter påverkas.

Landskap

Breddning av vägen ökar intrånget i landskapet.

Vatten

Vägen ligger i närheten av Källby avloppsreningsverk men åtgärden innebär ingen förändring av nuvarande risker för eventuell vattenpåverkan.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Trafiksäkerheten förbättras samtidigt som emissioner och energianvändning ökar. Målkonflikt uppstår mellan framkomlighet och påverkan på klimat.

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)	>-0,73593
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	2,17263
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,0119

Objektnummer: VSY2262, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 108 Trafikplats Lund S - Cirkulationsplats Flackarp
Objekt-id	VSY2262
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Lund
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

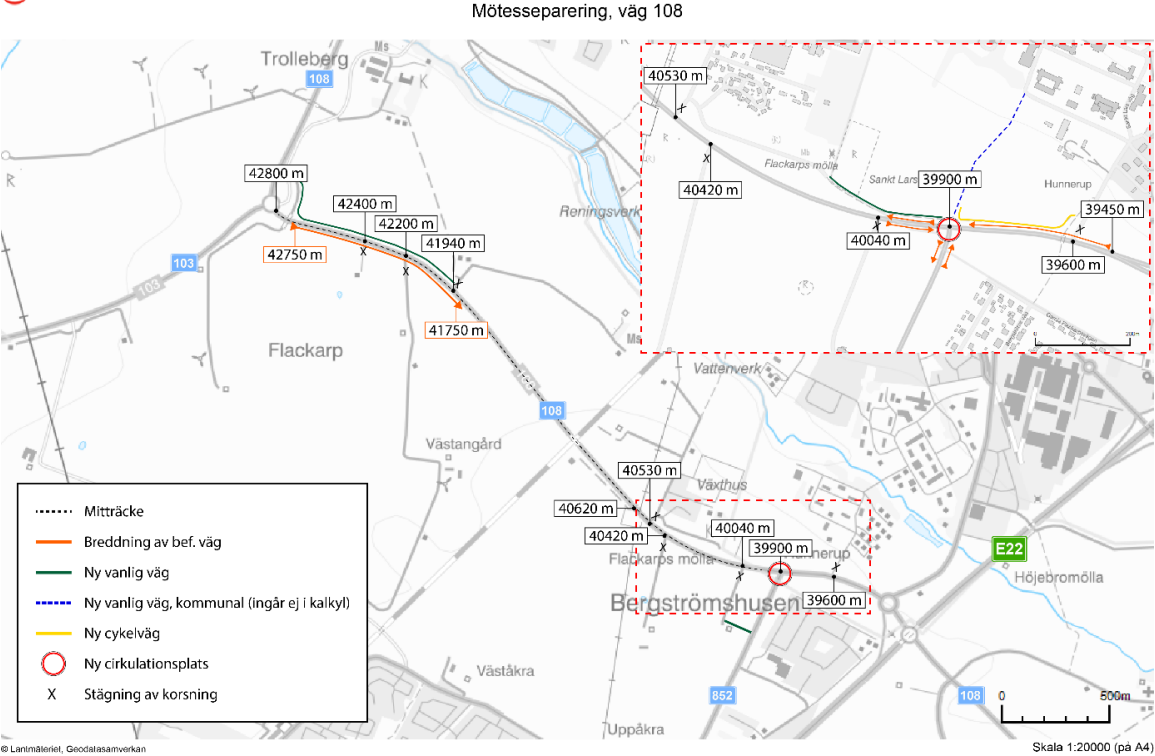
Väg 108 har en utpekad regional funktion mellan Kävlinge och Trelleborg och är viktig för arbetspendling och näringsliv. Sträckan har brister i trafiksäkerhet, då trafikmängden är hög och mötesseparering saknas. I korsningar uppstår stora framkomlighetsproblem under rusningstid med olycksrisk som följd.

Sträckan mellan Trafikplats Lund Södra och cirkulationsplatsen vid Flackarp är en del i en viktig länk mellan E22 och E6 och fungerar som omledningsväg. Sträckan har även lokal betydelse för omkringliggande orter.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	3,4 km
Vägstandard	Vanlig väg, 9 m, 70-80 km/h
Vägtrafik	11 550 - 15 800 f/d varav 4% lastbilar (2021)

Beskrivning av åtgärden



Föreslagna åtgärder utmed väg 108 mellan Lund S och cirkulationsplats Flackarp

Mötesseparering av befintlig väg och ny cirkulationsplats vid korsning med väg 852. Översyn av anslutningar samt mindre gång- och cykel åtgärder. Vägen breddas med ett körfält i sydöstlig riktning från cirkulationsplats Flackarp (ca 1 km). Vägen utformas som vanlig väg mellan den nya cirkulationsplatsen och Trafikplats Lund Södra.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	0,3
Gångvägsstandard	Typ: separerad, Bredd: okänd
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	0,3
Cykelvägsstandard	Typ: separerad, Bredd: okänd
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	3,4 km

Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 9-13 m, 60-100 km/h
Vägtrafik	11 550 - 15 800 f/d varav 4% lastbilar (2021)

Syfte och viktigaste effekt

Att förbättra trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för samtliga vägtrafikanter.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-04-03	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	160	48	160	48

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	139

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Större vägområde och korsningar samt mer vägutrustning inklusive mitträcken innebär större drift- och underhållskostnader.	-38

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Objektnummer: VSY2262, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Planeringsläge

Åtgärdsvalsstudie slutförd 2021. Åtgärden är inte namngiven i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-06-05

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

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
139 mnkr	38 mnkr	218 mnkr	42 mnkr	0,24

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	194	38	207	-25	-0,11
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	139	40	243	64	0,36
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	139	34	181	7,6	0,04
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	139	38	228	51	0,29
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	139	38	318	141	0,80
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	139	38	119	-58	-0,33
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	139	38	217	41	0,23
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	139	38	211	34	0,19
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	139	38	226	49	0,28

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 inte beroende av andra infrastruktursatsningar.

Objektnummer: VSY2262, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Ekström Johan, PLSöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
2a	GKI
2b	Omräkning av investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4	Arbets-PM EVA
5	Json-fil EVA

6	4f0f6df7-13d3-4e44-a3de-e628ea0a807e: Tidigare SEB från 2021

SEB Id: f8eca206-f2df-4a76-91e9-44f0a4135dda

Objektnummer: VSY2262, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, PLsöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-30
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Ekström Johan, 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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader