

Samlad effektbedömning

Lv 100 Falsterbo-Stora Hammar, VSY2291



Objektnummer: VSY2291, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Smrkovic Denis, IVsörv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-26



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Smrkovic Denis, IVsörv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

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

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

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

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

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 Vellinge kommun.

Nuläge och brister

Hela sträckan har brister i tillgänglighet och trafiksäkerhet samt bristande framkomlighet i högtrafik på grund av låg kapacitet. Trafikflödet på sträckan varierar mycket över dygnet och är även säsongsberoende. Trafikflödet är mellan 10 000 och 30 000 fordon/dygn. Kapaciteten påverkas dessutom av broöppningar i Falsterbokanalen.

Beskrivning av åtgärden

För att förbättra framkomligheten för samtliga trafikanter byggs fyrfältsväg i båda riktningarna från cirkulationsplats Stora Hammar till Falsterbokanalen samt över Skanörs Ljung. För att förbättra kollektivtrafiken byggs nya hållplatslägen med bättre standard vid Nyckelhålssparken och Höllvikstrand samt ombyggnation av hållplatsläge vid Storvägen i Ljunghusen. I södergående riktning på Skanörs Ljung får bussen separat körfält sista sträckan mot cirkulationsplatsen.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att öka framkomligheten för alla berörda trafikslag, inklusive framkomlighets- och komfortåtgärder för kollektivtrafik i syftet att skapa ett superbustråk mellan Malmö och Falsterbo.

Investeringskostnad

Kostnaden är 175 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd

Fördelningsanalys

Nyttor tillfaller främst lokal samt regional bil- och busstrafik. Störst nytta uppstår för resande inom eller till/från Vellinge kommun. Åtgärden bedöms inte påverka någon grupp negativt.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på tillgänglighet för medborgare och näringsliv genom ökad framkomlighet för bil och buss samt större trafiksäkerhet men kan påverka växt och djurliv negativt eftersom det finns flera skyddsvärda områden.

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: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Granskningshandling är framtagen och granskning pågår. Åtgärden är namngiven i gällande regional plan: Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033. Åtgärden är det tredje av tre delprojekt längs väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Restid	Åtgärden leder till ökad framkomlighet för bil och buss. Effekterna på framkomlighet uppstår i högtrafik samt under sommarsäsongen då trafikbelastningen på vägen är avsevärt högre än normalt. Oskyddade trafikanter tillgänglighet påverkas försumbart då befintliga passagemöjligheter blir oförändrade eller får något förbättrad utformning.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	Ökad framkomlighet ger minskade restider för transporter.		Förbättring

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Åtgärderna ökar framkomligheten för buss vilket kan leda till ökat resande, men effekten är osäker då även biltrafikens framkomlighet ökar.		Försumbart
Trafikeringskostnader	Ökad framkomlighet med minskad restid kan leda till minskade driftskostnader		Försumbart

Objektnummer: VSY2291, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Smrkovic Denis, IVsörv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-26

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	(fordonskostnader, drivmedel och förare). Effekten bedöms som försumbar.		

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten förbättras framför allt för vägtrafiken. Risken för upphinnandeolyckor minskar när kapaciteten ökar.		Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer erbjudas de fastigheter där riktvärdena överskrids inomhus eller vid uteplats. Med dessa skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna vara en förbättring.		Förbättring
Luftkvalitet	Åtgärderna bedöms bidra till ett jämnare körmönster och minskad risk för köbildning vilket ger mindre utsläpp.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Påverkan på riksintresset och den värdefulla kulturmiljön bedöms som försumbar då den planerade åtgärden kommer att följa befintlig infrastruktur i landskapet.		Försumbart
Intrång - människor	När vägen byggs om till fyrfältsväg ökar barriäreffekten för människor. Påverkan på befintliga passager bedöms dock som försumbar då vägen inte breddas i dessa punkter.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna tar mark i anspråk som har påtagliga naturvärden. Träd kommer att avverkas samt artrika vägkanter kommer delvis att gå förlorade.		Försämring
Övrig effekt	Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten eftersom åtgärden utförs i befintlig sträckning		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför ett jämnare körmönster och minskad risk för köbildning. Detta ger en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		-

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	634	7,0
Reinvestering per år	19	0,29
Drift och underhåll per år	1,0	0,01

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*
	mnkr	> 0
Ökad framkomlighet ger minskade restider.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Förbättrad framkomlighet ger minskade transporttider. Det totala värdet av effekten bedöms som betydligt mindre än värdet för resenärerna.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
Marginell påverkan på resandet.	≈ 0	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
Ökad kapacitet minskar risken för upphinnandeolyckor.	>	> 0

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	> 0
Hälsa: Bullerskyddsåtgärder leder till minskat buller	>	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna innebär ett marginellt ökat ingrepp i landskapet och kan påverka några områden med vissa påtagliga naturvärden.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

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.	-30 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-30 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	151 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	151 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bidrar till flera förbättringar, främst i form av ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för motorfordon. Den sammanvägda lönsamheten är svårbedömd eftersom ingen samhällsekonomisk kalkyl gjorts.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har tagits fram

Ej beräknade effekter:

Åtgärden bidrar till ökad kapacitet vilket ger positiva effekter på restiden för personbil, lastbil och buss. Den ökade kapaciteten bedöms också leda till minskad risk för upphinnandeolyckor och därmed ökad trafiksäkerhet för motorfordon. Åtgärderna ingrepp i landskapet och kan påverka några områden

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden är det tredje av tre delprojekt längs väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp.

3 Fördelningsanalys

Nyttor tillfaller främst lokal samt regional bil- och busstrafik. Störst nytta uppstår för resande inom eller till/från Vellinge kommun. Åtgärden bedöms inte påverka någon grupp negativt.

Ingen fördjupad fördelningsanalys har gjorts

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

Åtgärden leder till ökad framkomlighet för bil och buss.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bedöms leda till ökad framkomlighet för transporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

En hållplats tillgänglighetsanpassas (övriga är redan det) vilket innebär förbättring. Hållplatslägen som flyttas längre från målpunkter innebär en mindre försämring. Den sammantagna effekten bedöms som försumbar.

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

Bedöms inte påverkas.

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.

Trafiksäkerheten bedöms förbättras då risken för upphinnandeolyckor minskar.

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

Åtgärden bedöms innebära minskning av användningen av motorbränsle. Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"

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

Åtgärderna bedöms bidra till ett jämnare körmönster och minskad risk för köbildning vilket ger mindre utsläpp och förbättrad luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Bullerskyddsåtgärder vidtas.

Landskap

Ökad barriäreffekt för djurliv. I området finns flera skyddsvärda områden. Skanörs ljungräskärr är Natura 2000-område och riksintresse naturvård samt friluftsliv. Längs med väg 100 på östra sidan av Falsterbokanalens finns artrika vägkanter som påverkas av breddningen. Effekten och konsekvenserna för naturmiljön har totalt bedömts vara liten.

Vatten

Delar av sträckan går genom vattenskyddsområde. Projektet bedöms inte påverka dricksvattenförekomsten eftersom schakt djupen förväntas vara små samt att föreskrifter avseende den skyddande vattentäkten förutsätts följas.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på tillgänglighet för medborgare och näringsliv genom ökad framkomlighet för bil och buss samt större trafiksäkerhet men kan påverka växt och djurliv negativt eftersom det finns flera skyddsvärda områden.

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: Båda målen är endast bedömda.

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

Objektnummer: VSY2291, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Smrkovic Denis, IVsörv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-26

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 100 Falsterbo-Stora Hammar
Objekt-id	VSY2291
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Vellinge
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Hela sträckan har brister i tillgänglighet och trafiksäkerhet samt bristande framkomlighet i högtrafik på grund av låg kapacitet. Trafikflödet på sträckan varierar mycket över dygnet och är även säsongsberoende. Trafikflödet är mellan 10 000 och 30 000 fordon/dygn. Kapaciteten påverkas dessutom av broöppningar i Falsterbokanalen.

I nuläget har vägen över Skanörs ljung två körfält i norrgående riktning och ett körfält i södergående riktning. Genom Ljunghusen övergår det ena norrgående körfältet till busskörfält. Norr om Falsterbokanalen har vägen fortsatt två körfält i norrgående riktning, varav ett busskörfält, och ett körfält i södergående riktning. Busskörfältet i norrgående riktning upphör i korsningen vid Nyckelhålsparken. Norr om korsningen finns därmed två körfält för all norrgående trafik. Gående och cyklande är i huvudsak separerade från den motorburna trafiken på väg 100. Mellan Skanör/ Falsterbo och Ljunghusen har gående och cyklande möjlighet att färdas på en friliggande gång- och cykelväg på en gammal banvall. Vissa fastigheter har flera bostadshus som överskrider riktvärden vid fastad eller inomhus.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

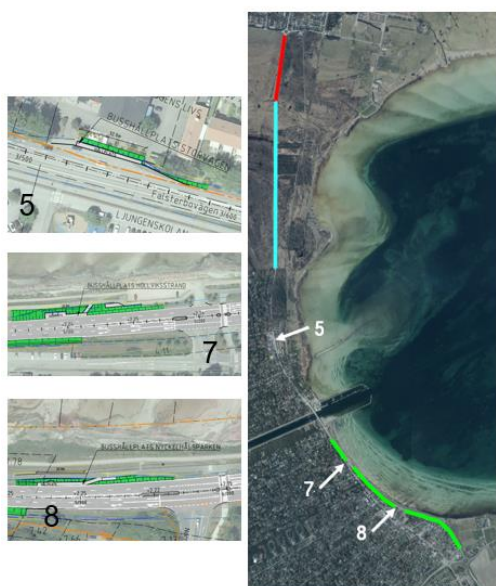
Väglängd	7 km
Vägstandard	Varierande 1+2 och 1+1, 12-14 m, 50-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT: 10200-12300 f/dygn (2021), 2-3 % lastbilar

Beskrivning av åtgärden

För att förbättra framkomligheten för samtliga trafikanter byggs fyrfältsväg i båda riktningarna från cirkulationsplats Stora Hammar till Falsterbokanalen samt över Skanörs Ljung. För att förbättra kollektivtrafiken byggs nya hållplatslägen med bättre standard vid Nyckelhålssparken och Höllvikstrand samt ombyggnation av hållplatsläge vid Störvägen i Ljunghusen. I södergående riktning på Skanörs Ljung får bussen separat körfält sista sträckan mot cirkulationsplatsen.

Totalt är sträckan ca 7 km mellan cirkulationsplats Stora Hammar och cirkulationsplatsen Skanörs Ljung.

Projektets omfattning



1. Breddning av väg 100 på dess norra sida vid cirkulationsplats Falsterbo på en sträcka om ca 800 m (öster om rondellen). Breddning ca 2 m brett.
2. Borttagning av träd där väg breddas enligt punkt 1.
3. Borttagning av parkslide
4. Belägningsarbete inom befintlig vägbredd över Skanörs Ljung. (gräsmarkering) 1760 x 12 m + 800 x 7 m
 1. Förstärkningsåtgärd med kolfibernet
5. Ombyggnation av busshållplats Störvägen Ljunghusen, södergående läge
6. Falsterbokanalen och cpl Stora Hammar
 - a) Breddning av väg på sträckan mellan Falsterbokanalen och cirkulationsplats Stora Hammar L= 2300 m och breddning B= 2 m
 - b) Belägningsarbete inom befintlig vägbredd mellan Falsterbo kanalen och cpl Stora Hammar ca: 2000 x 12 m
7. Byggnation av busshållplats Höllvikstrand, södergående läge
8. Byggnation av busshållplats Nyckelhålssparken, läge för södergående trafik.
9. Övrigt
 - a) Bullerskyddsåtgärder
 - b) Trafikanordningar under byggtid

Åtgärder

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	7 km
Vägstandard	Flerfältsväg 4 kf, 12-14 m, 50-80 km/h
Vägtrafik	ÅDT: 10200-12300 f/dygn (2021), 2-3 % lastbilar

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att öka framkomligheten för alla berörda trafikslag, inklusive framkomlighets- och komfortåtgärder för kollektivtrafik i syftet att skapa ett superbustråk mellan Malmö och Falsterbo.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2023-06-28	2021-6	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	144	26	175	31

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	151

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En utökad infrastrukturanläggning ökar behoven av drift och underhåll. Men en mer modern och anpassad anläggning (till exempel till väderrelaterade risker) bör kompensera för detta. Åtgärden bedöms endast påverka drift- och underhållskostnader försumbart.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Granskningshandling är framtagen och granskning pågår. Åtgärden är namngiven i gällande regional plan: Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033. Åtgärden är det tredje av tre delprojekt längs väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp.

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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen kalkyl har gjorts

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
151 mnkr	0 mnkr	mnkr	mnkr	

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	196	0			
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	151				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	151				
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	151	0			
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	151	0			
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	151	0			
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	151	0			
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	151	0			
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	151	0			

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 det tredje av tre delprojekt längs väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp.

Objektnummer: VSY2291, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Smrkovic Denis, IVsörv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-26

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnadskalkyl (FKS)
2	Arbets-PM
3	Samrådshandling
4	Bild över åtgärder DP3
6	klimatkalkyl

<https://www.skane.se/om-region-skane/kollektivtrafik/nya-linjer-och-fordon/#303765> Superbusskoncept

M Buller Väg 100 Falsterbo-Vellinge, delprojekt 3
Kollektivtrafikåtgärder Falsterbo-Stora Hammar Bullerutredning

SEB Id för denna SEB: 5d0ef165-fd83-4240-8413-bd81591934c9

Objektnummer: VSY2291, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Smrkovic Denis, IVsörv1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-26



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Smrkovic Denis, IVsörv1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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