

Samlad effektbedömning

Väg 158 Askimsbadet, ny trafikplats, VVR2663



Objektnummer: VVR2663, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Andersson Mattias, PLvrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-22

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Andersson Mattias, PLvrv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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 Västra Götaland län och berör Göteborg kommun.

Nuläge och brister

Väg 158 utgör ett regional viktigt stråk för resor och transporter mellan orterna Göteborg och Kungälv samt mellanliggande orter. Väg 158 är även ett viktigt kollektivtrafikstråk för regionen. Hults sörgårdsväg och Trollåsvägen kopplar ihop väg 158 med Askimsbadet, bostadsområdet Askim samt Sisjöns industriområde både för bil-, gång-, och cykeltrafik.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att korsningen byggs om till en trafikplats med en bro över väg 158. Trafikplatsen utformas med en struktur där ramperna ansluter till det lokala vägnätet i två "droppar". Väg 158 byggs om på en 500 m lång sträcka i anslutning till den aktuella korsningen. Sträckan dimensioneras för en hastighet av 100 km/h. Nya separerade gång- och cykelvägar med en totalväglängd på cirka 600 m ingår i åtgärden. Ett busshållplatsläge föreslås längs den sydvästra och den nordöstra rampen.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för trafiken längs väg 158. Detta främjar både gångtrafik, cykeltrafik, personbilstrafik, godstrafik och kollektivtrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 206 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	212 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,17
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden främjar regional och lokal trafik i Göteborg och Kungälv kommuner. Åtgärden främjar i första hand personer i arbetsför ålder med tillgång till bil, men den har även positiv effekt för samtliga samhällsgrupper och trafikslag.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider samtidigt som intrånget i landskapet ökar. 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

SEB upprättas som underlag inför åtgärdsplaneringen 2026-2037. Åtgärden baseras på åtgärdsvalsstudie för väg 158 mellan Göteborg och Kungälv i vilken en tidigare SEB togs fram för en cirkulationsplats vid Askimsbadet. En ny bedömning har gjorts i samråd med VGR och GR om ny utformning till trafikplats då den utformningen bedöms uppfylla behovet bättre. I åtgärdsvalsstudien togs det även fram en SEB för VVA2275, Väg 158 Askims stationsväg, vilken även uppdateras under åtgärdsplanering 2026 – 2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad	Minskade bränslekostnader i och med färre inbromsningar och jämnare körning.		Förbättring
Restid	För fordon från sekundär vägar kan restid öka något, men detta marginellt. Effekten anses försumbar.		Försumbart
Restid personbil	Minskad restid i och med färre inbromsningar		400
Restidsosäkerhet och förseningar	Färre stopp och inbromsningar, vilket medför minskad risk för förseningar.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Minskad risk för förseningar på grund av minskade stopp och inbromsningar.		Förbättring
Restid lastbil	Minskad restid i och med färre inbromsningar.		29
Transportkostnad	Minskade bränslekostnader i och med färre inbromsningar och jämnare körning.		Förbättring

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Standardhöjning av del av väg 158 samt komplettering av befintlig gång- och cykelvägnät medför att trafiksäkerheten förbättras. Köbildningar vid signalreglerade korsningar skapar risker för upphinnande olyckor, vilket försvinner vid planskild korsning. Detta medför till en ökad trafiksäkerhet.		Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökat buller i och med att ramperna kommer närmare bebyggelsen och väg 158 passera på bro. Bulleråtgärder ingår som mildrar effekten.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden innebär att mark tas i anspråk i anslutning till befintlig väg vilket bedöms ha en försumbar påverkan på landskapet. Vägen utgör redan i dag en störning för djur- och växtliv och ombyggnaden av korsningen bedöms endast marginellt påverka denna störning.		Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar 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)	Uppgift saknas
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas

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)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

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

* 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	1069	6,0
Reinvestering per år	13	0,13
Drift och underhåll per år	3,8	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*
Minskade restider och med färre inbromsningar.	400 mnkr	> 2,21
Minskade bränslekostnader i och med färre inbromsningar. Marginellt längre restid för fordon från sekundär vägar. Sammantaget positiva effekter.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid i och med färre inbromsningar.	29 mnkr	> 0,16
Minskade bränslekostnader i och med färre inbromsningar och jämnare körning.	>	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Ombyggnad av signalkorsningen till trafikplats innebär minskad risk för olyckor, som till exempel upphinnande olyckor.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa: Ökat buller i och med att ramperna kommer närmare bebyggelsen och väg 158 passera på bro. Bulleråtgärder ingår som mildrar effekten.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär att mark tas i anspråk i anslutning till befintlig väg.	≈ 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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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	393 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	181 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	181 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	212 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,17
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor i form av minskade restider. Då åtgärdens nyttor överstiger kostnaderna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Samtliga resultat från känslighetsanalyserna visar på positivt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara en förbättring.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Analysresultaten bedöms rimliga. Kalkylen exkluderar trafiksäkerhet/drift. Osäkerheter finns p.g.a. förenklingar i UA (trafik över väg 158 borttagen), se arbets-PM. Även osäkerheter i trafikmängder (jmf. mätdata september 2021).

Ej beräknade effekter:

Standardhöjning av del av väg 158 samt komplettering av befintlig gång- och cykelvägnät medför att trafiksäkerheten förbättras. Övriga ej beräknade effekter bedöms vara försumbara och den sammanvägda bedömningen blir därför försumbar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar har identifierats.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden främjar regional och lokal trafik i Göteborg och Kungälv kommuner. Åtgärden främjar i första hand personer i arbetsför ålder med tillgång till bil, men den har även positiv effekt för samtliga samhällsgrupper och trafikslag.

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 leder till minskad restid och mindre restidsosäkerhet för all fordonstrafik. Planskild passage förbättrar förutsättningarna för gående och cyklister.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet för näringslivet genom minskad restid och ökad punktlighet längs Väg 158. Förbättrad framkomlighet gynnar tjänsteresor och godstransporter, vilket stärker regionens attraktionskraft och internationella konkurrenskraft.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms påverka kollektivtrafiknätets användbarhet för personer med funktionsnedsättning både positivt och negativt. De planskilda gångpassagerna över Väg 158 bidrar till ökad säkerhet och minskad exponering för trafik, vilket är positivt för många resenärer, inklusive personer med funktionsnedsättning. Samtidigt kan tillgängligheten till busshållplatserna försämrats eftersom gångvägarna får större nivåskillnader, exempelvis i form av ramper med lutning eller trappor. Detta kan innebära längre gångavstånd, flera höjdskillnader att ta sig förbi, och därmed en ökad ansträngning, särskilt för personer med nedsatt rörelseförmåga.

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

Åtgärden bedöms ha en positiv påverkan på barns möjlighet att på ett säkert sätt använda transportsystemet i och med att korsningen blir planskild för gående och cyklister.

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.

Planskild gång- och cykelpassage minskar risken för olyckor mellan fordon och oskyddade trafikanter. En ombyggnad av signalkorsningen till trafikplats innebär minskad risk för olyckor mellan fordon.

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

Byggprocessen samt ökat drift och underhåll leder till ökad energianvändning. Åtgärden bedöms inte påverka mängden trafik på kort sikt. Trafikplatsen byggs i anslutning till befintlig signalkorsning och ingen större trafikomfördelning bedöms ske. Men förbättrad framkomlighet för biltrafik kan bidra till ökat trafikarbete på längre sikt. Dock gynnas även gång-, cykel- och kollektivtrafik.

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

Antalet inbromsningar minskar för genomfartstrafiken. Påverkan på luftkvaliteten bedöms vara försumbar.

Buller och vibrationer

Bullerskyddsåtgärder vidtas längs hela sträckan. Lokalt kan bullret öka vid ramper och bro, men totalt sett väntas bullernivåerna minska och antalet exponerade över riktvärden inte öka märkbart.

Landskap

Åtgärden innebär att mark tas i anspråk i anslutning till befintlig väg, vilket bedöms ha en begränsad påverkan på landskapsbilden. Även om en trafikplats generellt innebär ett större ingrepp än en vanlig korsning, utgör väg 158 redan i dag en betydande barriär i landskapet. Den planerade utformningen bedöms endast medföra en marginell ökning av påverkan på djur- och växtliv i området.

Vatten

Underlag saknas.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas.

Förorenade områden och masshantering

I åtgärden ingår sanering vid bensinstation.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider samtidigt som intrånget i landskapet ökar.

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)	>2,37
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 158 Askimsbadet, ny trafikplats
Objekt-id	VVR2663
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Västra Götaland
Kommun	Göteborg
Trafikverksregion	Västra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 158 utgör ett regional viktigt stråk för resor och transporter mellan orterna Göteborg och Kungsbacka samt mellanliggande orter. Väg 158 är även ett viktigt kollektivtrafikstråk för regionen. Hults sörgårdsväg och Trollåsvägen kopplar ihop väg 158 med Askimsbadet, bostadsområdet Askim samt Sisjöns industriområde både för bil-, gång-, och cykeltrafik.

Väg 158 har mycket höga flöden. I den signalreglerade korsningen med Askims Stationsväg uppstår köer, särskilt när fordon svänger ut på Väg 158/korsar Väg 158 och därmed påverkar framkomligheten för genomgående trafik. Detta medför brister i både framkomlighet och trafiksäkerhet för motorfordon, cyklister och gående.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	0,5 kilometer
Vägstandard	Väg 158: Flerfältsväg 3+3 körfält varav 2 busskör-fält, 26 meter bred med hastighetsbegränsning 70 km/h. Hults sörgårdsväg och Trollåsvägen: Vanlig väg, 8-12 meter bred med hastighetsbe-gränsning 50 km/h. Signalreglerad korsning med övergångställen öster och söder om korsningen.
Vägtrafik	Väg 158: ÅDT cirka 29 000 fordon/dygn (mätår 2021), andel tung trafik cirka 3%. Hult Sörgårds-

Objektnummer: VVR2663, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Andersson Mattias, PLvrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

	väg och Trollåsvägen: ÅDT 1 300 - 2 900 fordon/dygn (bedömt år 2019), andelen tung trafik 7%.
--	---

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att korsningen byggs om till en trafikplats med en bro över väg 158. Trafikplatsen utformas med en struktur där ramperna ansluter till det lokala vägnätet i två ”droppar”. Väg 158 byggs om på en 500 m lång sträcka i anslutning till den aktuella korsningen. Sträckan dimensioneras för en hastighet av 100 km/h. Nya separerade gång- och cykelvägar med en totalväglängd på cirka 600 m ingår i åtgärden. Ett busshållplatsläge föreslås längs den sydvästra och den nordöstra rampen.

Busshållplatserna anpassas för metrobuss. Längs den östra sidan av väg 158 föreslås bullerplank, på de delar där det idag saknas.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	0,6 kilometer
Gångvägsstandard	Gång- och cykelväg, 4 meter bred
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	0,6 kilometer
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelväg, 4 meter bred
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	0,5 kilometer
Vägstandard	Väg 158: Flerfältsväg 3+3 körfält varav 2 buskörfält, 26 meter bred med hastighetsbegränsning 70 km/h. Hults sörgårdsväg och Trollåsvägen: Vanlig väg, 8-12 meter bred med hastighetsbegränsning 50 km/h.
Vägtrafik	Väg 158: ÅDT cirka 29 000 fordon/dygn (mätår 2021), andel tung trafik cirka 3%. Hult Sörgårdsväg och Trollåsvägen: ÅDT 1 300 - 2 900 fordon/dygn (bedömt år 2019), andelen tung trafik 7%.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för trafiken längs väg 158. Detta främjar både gångtrafik, cykeltrafik, personbilstrafik, godstrafik och kollektivtrafik.

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)
2024-10-04	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	206	62	206	62

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	181

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Nya gång- och cykelvägar samt trafikplats ger ökade kostnader för drift- och underhåll.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

SEB upprättas som underlag inför åtgärdsplaneringen 2026-2037. Åtgärden baseras på åtgärdsvalsstudie för väg 158 mellan Göteborg och Kungsbacka i vilken en tidigare SEB togs fram för en cirkulationsplats vid Askimsbadet. En ny bedömning har gjorts i samråd med VGR och GR om ny utformning till trafikplats då den utformningen bedöms uppfylla behovet bättre. I åtgärdsvalsstudien togs det även fram en SEB för VVA2275, Väg 158 Askims stationsväg, vilken även uppdateras under åtgärdsplanering 2026 – 2037.

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: VVR2663, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Andersson Mattias, PLvrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Capcal version 4.9 och handkalkyl - Excel
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-01-31

Namn	Tillväxttal
Lastbil period 2019-2045	1,4
Personbil period 2019-2045	1,3
Personbil period 2019-2065	1,5
Lastbil period 2019-2065	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
181 mnkr	0 mnkr	393 mnkr	212 mnkr	1,17

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	253	0	378	125	0,50
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	181	0	507	326	1,81
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	181	0	280	100	0,55
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	181	0	337	157	0,87
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	181	0	393	212	1,17
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	181	0	393	212	1,17
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	181	0	393	212	1,17
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	181	0	393	212	1,17
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	181	0	393	212	1,17

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar har identifierats.

Objektnummer: VVR2663, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Andersson Mattias, PLvrv, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
	Investeringskostnad omräkning bca
	Kostnadskalkyl
	Klimatkalkyl
Arbets-PM	Arbets-PM
Capcal-filer	Capcal
Flöden Capcal	Flöden
Handkalkyl	Handkalkyl Excel
Kommentarer på korrigeringar	Kommentarer granskning

SEB Id för denna SEB: 2e31d715-4bd3-4aef-a8b8-cc5c029a5171

Objektnummer: VVR2663, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Andersson Mattias, PLvrv, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-22
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Andersson Mattias, PLvrv
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning