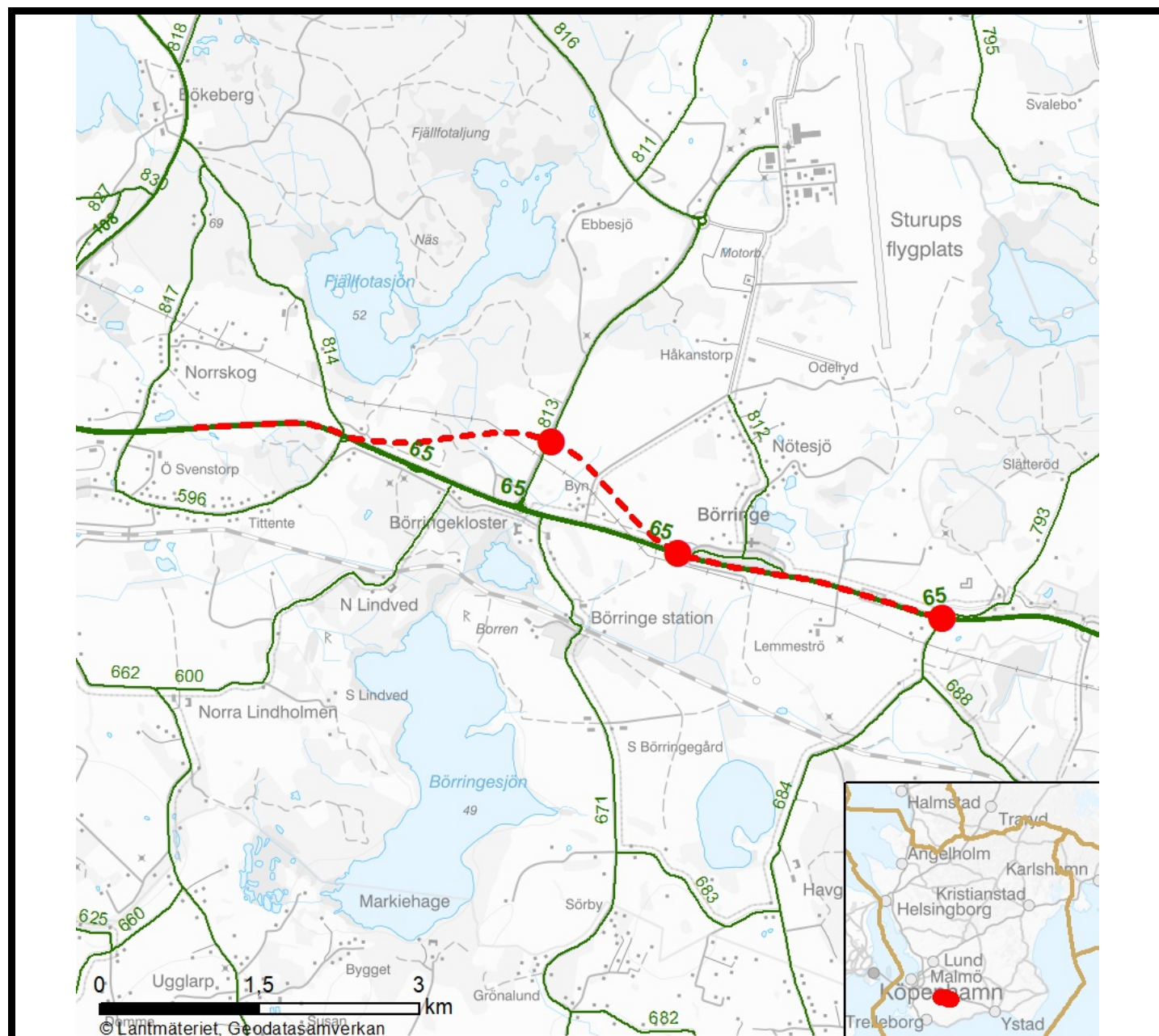


E65 Svedala - Börringe



Nuläge och brister:

Nuvarande E65 på aktuell sträcka är utformat som mötesfri 2+1-väg. Cirkulationsplats genomfördes år 2007 vid väg 813 som en temporär åtgärd. Dock råder kapacitetsbrist med lång köbildning under högrafik som följd av avsmalning till ett körfält och cirkulationsplatsen. Såväl E65 som väg 813 mot Sturup är mycket olycksdrabbade med både viltolyckor, singelolyckor och upphinnandeolyckor. Idag finns en enskild grusväg mellan Börringe och Lemmeströ, parallellt med E65. Sträckan saknar avskild väg för gående och cyklister.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	2,7 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Vägbanan (utan vägren)
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Okänt
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	2,7 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Vägbanan (utan vägren)
<u>Cykeltrafik:</u>	Okänt
<u>Väglängd:</u>	6,6 km
<u>Vägstandard:</u>	Svedala-Böringe: Mötesfri landsväg 2+1, 12-13 m, 70-100 km/h. Böringe-Lemmeströ: E65: Mötesfri landsväg 2+1, 15,75 m, 100 km/h. Parallellväg: Vanlig väg (grus), 3 m, 70 km/h.
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	Ca 19 400 f/d, (2017), 11% andel tungtrafik. Parallellväg: ca 10 f/d mestadels jordbruksmaskiner

Åtgärdens syfte:

Ökad trafiksäkerhet samt ökad kapacitet på E65. Skapa ett sammanhållande och förbättrat gång- och cykelnät med statlig väghållning på sträckan Svedala-Böringe-Skurup.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 485,04 mnkr i prisnivå 2019-06

E65 dras i nysträckning från befintligt motorvägsslut strax öster om Svedala till befintlig vägsträckning vid plankorsning strax söder om Böringe. Befintlig motorväg förlängs på en sträcka av cirka 3,7 km och övergår därefter i 2+2-väg resterande del. Viltstängsel utmed ny sträckning samt mitträcke. Utmed södra sidan av befintlig E65 anläggs en ny gång- och cykelväg.

Parallellvägen mellan Böringe och Lemmeströ breddas och beläggs och blir allmän väg. Korsningsförbättringar, broar och en ny trafikplats byggs också på sträckan.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	2,7
<u>Gångvägens standard:</u>	Separerad gång- och cykelväg, 2,5 meter
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Okänt
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	2,7
<u>Cykelvägens standard:</u>	Separerad gång- och cykelväg, 2,5 meter
<u>Cykeltrafik:</u>	Okänt
<u>Väglängd (km):</u>	7,1
<u>Vägstandard:</u>	Svedala- väg 813: Motorväg 4kf, 21,5 m, 110 km/h. Väg 813-Böringe: Mötesfri landsväg 2+2 16,5 m, 100 km/h. Böringe-Lemmeströ: E65: Mötesfri landsväg 2+2, 16 m, 100 km/h. Parallellväg: Vanlig väg (belagd), 6 m, 70 km/h.
<u>Vägtrafik:</u>	Ny E65 ca 19 400 f/d, (2017), 11%, Nuvarande E65 ca 750 f/d, (2017), 8% andel tungtrafik

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	550	Försumbart	-
Godstransporter	66	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	1136	Positivt	Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken.
Klimat	-25	Försumbart	-
Hälsa	-11	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Åtgärden påverkar landskapet negativt i och med nysträckning, även natur- och kulturvärden kan påverkas negativt.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-63	Negativt	Utöver effekten som fångas i den samhällsekonomiska kalkylen tillkommer ökad drift- och underhållskostnader för ny gång- och cykelväg.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	651		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	1003	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,40	1003	Finns viss osäkerhet i underliggande trafikprognos. Standardmetoder för EVA har använts. Kalkylen bedöms inte överskatta effekterna av nyttorna. Vanlig åtgärd där effektsambanden bedöms vara förhållandevis säkra.
KA högre invkostnad	1,20	935	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma, till följd av stora nyttor i framförallt trafiksäkerhet och restid. Dessa nyttor bedöms överväga negativa effekter av intrång i landskapet. Även med högre kostnad eller utan trafiktillväxt bedöms åtgärden vara lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Skåne	Neutralt
Kommun	Svedala	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden. Ökad kapacitet ger nytta både lokalt och regionalt, bl.a. genom förbättrade pendlingsmöjligheter.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Positivt & negativt
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma, till följd av stora nyttor i framförallt trafiksäkerhet och restid.

Dessa nyttor bedöms överväga negativa effekter av intrång i landskapet. Även med högre kostnad eller utan trafiktillväxt bedöms åtgärden vara lönsam.

Höjd hastighet och vägförlängning medför ökad klimatpåverkan. Ny sträckning passerar genom område av riksintresse för naturmiljö och medför intrång i landskapet.

Minskad restid bidrar till förbättrade pendlingsmöjligheter, förstörade arbetsmarknader och minskade transportkostnader för gods. Åtgärden uppvisar positiv samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar till regionens utveckling.

Ökad trafiksäkerhet, bättre boende miljö samt förbättrad tillgänglighet längs befintlig väg bidrar på ett positivt sätt till social hållbarhet.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E65 Svedala - Börringe
Objekt-id	VSK050
Ärendenummer	
Län	Skåne
Kommun	Svedala
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Väg
Skede	Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Nuvarande E65 på aktuell sträcka är utformat som mötesfri 2+1-väg. Cirkulationsplats genomfördes år 2007 vid väg 813 som en temporär åtgärd. Dock råder kapacitetsbrist med lång köbildning under högtrafik som följd av avsmalning till ett körfält och cirkulationsplatsen. Såväl E65 som väg 813 mot Sturup är mycket olycksdrabbade med både viltolyckor, singelolyckor och upphinnandeolyckor. Idag finns en enskild grusväg mellan Börringe och Lemmeströ, parallellt med E65. Sträckan saknar avskild väg för gående och cyklister.

E65 ingår i det nationella stamvägnätet vilka är de vägar som bedömts vara viktigast för landets vägtransportförsörjning. E65 är också av riksintresse för kommunikation och ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Vägen som går mellan Malmö och Ystad har en stor regional, nationell och internationell betydelse. Vägen är hårt trafikerad med en begynnande trängsel som följd, framförallt vid anslutningen till Malmö Airport. Nuvarande E65 på aktuell sträcka är utformad som mötesfri väg. Vägen är otrygg och osäker för alla oskyddade trafikanter, liksom för alla fordon som färdas med låg hastighet och enbart behöver korsa eller färdas kortare sträckor på vägen. Befintlig E65 och väg 813 är primär transportväg för transporter av farligt gods. Rastplats Börringe är rekommenderad parkeringsplats för transporter av farligt gods. Utmed befintlig E65 finns inte separerad gång- och cykelväg. Viltstängsel finns uppsatt på sträckan mellan Svedala och östra delen av Byn. Viltstängsel finns utmed E65 mellan Börringe och Lemmeströ. Det finns en faunapassage i form av en port under E65 vid Brunnarnavägen.

Det finns ett skyltat cykelstråk utmed en grusväg som går parallellt med E65 längs dess norra sida mellan Börringe och Lemmeströ. Grusvägen är, enligt en tidigare fastställd arbetsplan, en statlig gång- och cykelväg mellan Börringe kyrkoväg (väg 812.1) och Brunnarnavägen. Resterande sträcka, mellan Brunnarnavägen och Slätterödsvägen, är grusvägen en enskild väg. Vid tidpunkter då det är köer på E65 förekommer det att smittrafik kör genom Börringe.

Korsningen mellan E65, Slätterödsvägen (väg 793), Havgårdsvägen (684) är olycksdrabbad. I denna korsning går två körfält på E65 går ihop till ett och det förekommer korsande och vänstersvängande trafik. Hastigheten på E65 är variabel och sänks när trafik ska köra ut i korsningen. Det är tidvis svårt för trafik på anslutande vägar att hitta en lucka för att köra ut på E65.

Trafiksäkerheten och framkomligheten behöver därmed förbättras på sträckan samtidigt som det finns behov av att skapa ett sammanhållande gång- och cykelnät mellan Svedala och Skurup. (När sträckan Svedala-Börringe byggts ut så är Börringe-Lemmeströ den "felande länken" som saknas för att skapa ett sammanhängande stråk utmed gång- och cykelvägar eller i blandtrafik utmed lågtrafikerade statliga vägar (med statlig väg hållning) på sträckan Svedala-Börringe-Skurup).

I Svedala kommun bor cirka 20 000 invånare, varav 10 000 bor i Svedala tätort. Bebyggelsen utmed befintlig E65 består av gårdar samt av småhus samlade i de mindre byarna Börringe by, Byn och Börringe.

I Svedala finns service som bland annat dagligvaruhandel, bibliotek, förskola, skola år F-9, gymnasium, vård och omsorg, idrottshall samt friluftsbad.

Gångvägens längd (km): 2,7 km

Gångvägens standard: Vägbanan (utan vägren)

Gångtrafik (gående per dygn): Okänt

Cykelvägens längd (km): 2,7 km

Cykelvägens standard: Vägbanan (utan vägren)

Cykeltrafik (cykel per dygn): Okänt

Väglängd (km): 6,6 km

Vägstandard: Svedala-Börringe: Mötesfri landsväg 2+1, 12-13 m, 70-100 km/h. Börringe-Lemmeströ: E65: Mötesfri landsväg 2+1, 15,75 m, 100 km/h. Parallellväg: Vanlig väg (grus), 3 m, 70 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): Ca 19 400 f/d, (2017), 11% andel tungtrafik. Parallellväg: ca 10 f/d mestadels jordbruksmaskiner

Syfte

Ökad trafiksäkerhet samt ökad kapacitet på E65. Skapa ett sammanhållande och förbättrat gång- och cykelnät med statlig våghållning på sträckan Svedala-Böringe-Skurup.

Förslag till åtgärd

E65 dras i nysträckning från befintligt motorvägsslut strax öster om Svedala till befintlig vägsträckning vid plankorsning strax söder om Böringe. Befintlig motorväg förlängs på en sträcka av cirka 3,7 km och övergår därefter i 2+2-väg resterande del. Viltstängsel utmed ny sträckning samt mitträcke. Utmed södra sidan av befintlig E65 anläggs en ny gång- och cykelväg. Parallellvägen mellan Böringe och Lemmeströ breddas och beläggs och blir allmän väg. Korsningsförbättringar, broar och en ny trafikplats byggs också på sträckan.

Väg 596 och 814 leds på bro över E65. En ny trafikplats byggs vid korsning med väg 813 och väg 812 leds under E65 i öster, efter trafikplatsen vid väg 813 leds Håkanstorpsvägen över E65 på bro. Korsning mellan E65 och lv 793/684 byggs om till planskild där ny väg passerar under E65. Anslutningarna av lv 812.1, Brunnarnavägen och Lemmeströ gårdsväg stängs och den trafiken hänvisas till parallellvägen. Trafikverket avser att ansöka om förbud mot långsamtgående fordon på E65 mellan Böringe och Lemmeströ och istället hänvisa den trafiken till parallellvägen. Utmed befintlig E65 finns ingen separerad gång- och cykelväg dagsläget. På befintlig E65 anläggs en ny gång- och cykelväg på södra sidan av vägen mellan väg 814/väg 596 och väg 812, parallellvägen mellan väg 812 och väg 793 ska användas också för gång och cykel (men är inte en separerat gång- och cykelväg).

En ny landskapsbro byggs över ravinen öster om Perstorps gård.

Gångvägens längd(km):	2,7
Gångvägens standard:	Separerad gång- och cykelväg, 2,5 meter
Gångtrafik(gående per dygn):	Okänt
Cykelvägens längd(km):	2,7
Cykelvägens standard:	Separerad gång- och cykelväg, 2,5 meter
Cykeltrafik:	Okänt
Väglängd (km):	7,1, km
Vägstandard:	Svedala- väg 813: Motorväg 4kf, 21,5 m, 110 km/h. Väg 813-Böringe: Mötesfri landsväg 2+2 16,5 m, 100 km/h. Böringe-Lemmeströ: E65: Mötesfri landsväg 2+2, 16 m, 100 km/h. Parallellväg: Vanlig väg (belagd), 6 m, 70 km/h.
Vägtrafik (fordon per dygn):	Ny E65 ca 19 400 f/d, (2017), 11%, Nuvarande E65 ca 750 f/d, (2017), 8% andel tungtrafik

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-06-11	jan-19	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	468,0	48,7	485,0

Planeringsläge

Arbete med SEB sker inom Vägplan – granskningshandling. Finansieringen sker i sin helhet av Trafikverket. Medel för projektet finns avsatt i "Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (NVAG)".

Övrigt

Från Svedala kommuns översiktsplan: Föreslås bland annat utbyggnadsområde som rymmer cirka 50 bostäder Öster om Hindstorp och i anslutning till ett mindre skogsparti söder om E65. Börninge samt Byn är utpekade som område med samlad bebyggelse.

Nytt cykelstråk till Sturup och Skurup planeras längs Tittentévägen (väg 596).

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-05-21
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,48
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	2,04
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,37
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,65

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	651	1003	1,40
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	718	935	1,20
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	651	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	651	-	-

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Reskostnad - personbil	6,8	mnkr/år	-247,1	550	-	Försumbart
Restid - personbil	-78,55	kftim/år	797,5		-	
Godstransporter						
Godskostnad	-0,1	mnkr/år	4,1	66	-	Försumbart
Reskostnad - lastbil	2,7	mnkr/år	-54,6		-	
Restid - lastbil	-6,15	kftim/år	116,4		-	
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,58	AS/år	-	1136	-	Positivt	Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken.
Döda	-0,02	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-3,54	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,13	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	1136,4		Positivt: Positiv effekt för gång- och cykeltrafikanter då åtgärden innebär flytt från blandtrafik till friliggande gång- och cykelbana. Håkanstorpsbron ger positiv effekt för motorfordonstrafiken.		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	0,1	kton/år	-24,8	-25	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	0,003	ton/år	-0,2	-11	-	Försumbart	-
Luft - NOX	0,176	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0,607	ton/år	-10,8		-		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning	-	-	-	-	Negativt: Enligt Naturvårdsverket finns ett Natura 2000-område kan påverkas.	Negativt	Åtgärden påverkar landskapet negativt i och med nysträckning, även natur- och kulturvärden kan påverkas negativt.
Forn- och kulturlämningar	-	-	-		Negativt: Det finns forn- och kulturlämningar längs med sträckan (enligt Fornsök) som kan påverkas negativt.		
Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	-	-	-		Negativt: Nysträckning inklusive trafikplats påverkar landskapsbilden negativt		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Inbesparade JA-kostnader	-	-	-	-	Försumbart	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-63	Negativt: En ny gång- och cykelväg innebär en ökning av anläggningsytan vilket leder till ökade drift- och underhållskostnader.	Negativt	Utöver effekten som fångas i den samhällsekonomiska kalkylen tillkommer ökad drift- och underhållskostnader för ny gång- och cykelväg.
Drift och Underhåll	2,37	mnkr/år	-63,3		Försumbart: DoU kostnader av infrastruktur som finns i EVA fångas i beräknade effekter. Gång- och cykelväg infrastruktur tas inte hänsyn till av EVA och därför tas som ej beräknade effekter.		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				651			

NETTONVÄRDE	1003	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Negativt
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Finns viss osäkerhet i underliggande trafikprognos. Standardmetoder för EVA har använts. Kalkylen bedöms inte överskatta effekterna av nyttorna. Vanlig åtgärd där effektsambanden bedöms vara förhållandevis säkra.</p>		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter De externa effekterna på landskapet och naturvärden bedöms som negativa. Gång- och cykelvägen ger en positiv trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter men negativ för drift och underhåll. Sammantaget bedöms effekterna som negativa i ett samhällsekonomiskt perspektiv.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsamma, till följd av stora nyttor i framförallt trafiksäkerhet och restid. Dessa nyttor bedöms överväga negativa effekter av intrång i landskapet. Även med högre kostnad eller utan trafik tillväxt bedöms åtgärden vara lönsam.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden leder till minskad restid med personbil. Generellt åker män bil i något större utsträckning än kvinnor men skillnaden är liten och minskande. Åtgärden medför också ökad framkomlighet och säkerhet för cyklister.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Ökad kapacitet genom breddning till motorväg ger regional och lokal nytta.
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Förbättrade pendlingsmöjligheter.
Kommun	Svedala	Skurup	Neutralt	Förbättrade pendlingsmöjligheter.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Underlag saknas om vilken näringsgren som gynnas mest av åtgärden. Alla näringar som transporterar gods eller är beroende av arbets- eller tjänsteresor längs vägen gynnas.
Trafikslag	Bil	Cykel	Neutralt	Ökad framkomlighet och säkerhet för bilister på ny E65 och för oskyddade trafikanter på nuvarande E65.
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	Åtgärden gynnar i huvudsak bilister. Dock bedöms åtgärden i övrigt inte gynna eller missgynna någon särskild åldersgrupp.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden. Ökad kapacitet ger nytta både lokalt och regionalt, bl.a. genom förbättrade pendlingsmöjligheter.

Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras för motorfordonstrafik och gynnar därmed i första hand personer i körkortsålder. Åtgärden gynnar också barn och ungdomar genom förbättringar av förutsättningarna för oskyddade trafikanter.

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

Objektet medför vissa effekter för näringslivets transporter. Nyttorna ingår till största delen i de genomförda beräkningarna. En särskild företagsekonomisk konsekvensbeskrivning enligt FKB-metoden hade kunnat fånga ytterligare eventuella effekter för några enskilda företag, dock inte samtliga effekter för samtliga påverkade företag. Detta faktum samt begränsade resurser är skälet till att vi avstått från att genomföra FKB för detta objekt.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Höjd hastighet och vägförlängning medför ökad klimatpåverkan. Ny sträckning passerar genom område av riksintresse för naturmiljö och medför intrång i landskapet.

Ekonomisk hållbarhet

Minskad restid bidrar till förbättrade pendlingsmöjligheter, förstörade arbetsmarknader och minskade transportkostnader för gods. Åtgärden uppvisar positiv samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar till regionens utveckling.

Social hållbarhet

Ökad trafiksäkerhet, bättre boende miljö samt förbättrad tillgänglighet längs befintlig väg bidrar på ett positivt sätt till social hållbarhet.

En indirekt effekt från Börringe-Lemmeströ är att det kommer gå mer långsamtgående fordon genom Börringe. Samtidigt bedöms smittrafiken genom byn försvinna när köerna tas bort på E65.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för störningar när olycksrisken minskar och kapaciteten ökar.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Förbättrad vägstandard på E65 och korsningsförbättringar ger bekvämare och tryggare körning. En ny gång- och cykelväg ökar tryggheten och bekvämligheten i transportsystemet.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Olycksrisken minskar och kapaciteten ökar vilket ger minskad restidosäkerhet.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Åtgärden ökar trafiksäkerhet och minskar restiden längs med E65, vilket ger minskad restid och jämnare hastighet.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden ökar framkomligheten och kapaciteten, detta innebär minskade restider för arbetspendlare i regionen.
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Åtgärden minskar restiden längs med E65, vilket bidrar positivt till tillgängligheten till närliggande storstadsregion (Malmö).
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Åtgärden minskar restiden längs med E65, vilket bidrar positivt till tillgängligheten till och från Ystad hamn samt Malmö airport.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Försumbar effekt, åtgärden gynnar i huvudsak bil och gång- och cykelresor, men även kollektivtrafik längs med E65. Detta bedöms ha försumbar effekt på påverkansmöjlighet.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Försumbar effekt, åtgärden gynnar i huvudsak bil och cykelresor, men även kollektivtrafik längs med E65. Detta bedöms ha försumbar effekt på påverkansmöjlighet.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikenätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Föreslagna gång- och cykelvägs åtgärder ger ökad tillgänglighet till hållplatser som ökar möjligheterna för funktionshindrade att nyttja kollektivtrafiken.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Möjligt positivt bidrag genom minskad trafik utmed befintlig E65 vilket gör att tillgängligheten till befintliga hållplatser ökar. Den minskade trafiken kombinerat med gång- och cykelvägs åtgärder medför även ökad tillgänglighet för barn.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Den nya gång- och cykelvägen ökar möjligheterna att resa till fots eller med cykel längs befintlig väg.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Restidsförändring för busstrafiken bedöms få marginell påverkan på färdmedelsvalet

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometer för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Negativt bidrag: Ökat antal fordonskilometer enligt EVA.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Negativt bidrag: Genom ökad hastighet (faktisk) ökar energiförbrukningen.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ökad vägyta och mitträcke medför högre energianvändning för drift och underhåll. Byggandet medför stor energianvändning.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: Minskat buller utmed befintlig sträckning genom minskad trafik samt bulleråtgärder där behov finns utmed föreslagen sträckning.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bedöms ej förekomma
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvaliteten	Inget bidrag: Ravinens närområde föreslås få bulleråtgärder varför det inte blir någon påverkan
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Genom gång- och cykelåtgärder utmed befintlig sträckning förbättras möjligheterna till fysisk aktivitet.
	Befolkning	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Minskad trafik utmed befintlig E65 gör att tillgängligheten till hållplatser ökar. Minskad trafik kombinerat med gc-åtgärder medför ökad tillgänglighet för alla trafikanter.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Minskad trafik utmed befintlig E65 gör att tillgängligheten till hållplatser ökar. Minskad trafik kombinerat med gc-åtgärder medför ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Negativt bidrag: Högre hastighet och ökat trafikarbete medför ökade utsläpp.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Åtgärden är belägen utanför tätort.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Åtgärden är belägen utanför tätort och bedöms inte påverka antalet personer exponerade över MKN.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Troligen ingen påverkan på grundvattenförekomst. Grundvatten avleds vid port i Lemmeströ. Enskilda brunnar bedöms inte påverkas men ska följas upp
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Inga kända föroreningsområden finns utpekade.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Riksintresse i form av Natura 2000-område kan påverkas negativt.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Okänt vilka bakgrundshalter som finns
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ingen förekomst
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Negativt bidrag: Påverkan för Natura 2000-området bedöms i driftskede vara mycket liten.
Landskap	Landskap	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Med inarbetade gestaltungsavsikter bedöms åtgärderna påverka landskapsbilden något negativt, främst då nydragning och trafikplats. Konsekvenserna intill vägen blir något större då vägen kommer att ligga som barriär.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Viltstängsel finns redan idag men en ny viltpassage bedöms minska risken för påkörning.
	Betydelse för barriärer	Positivt bidrag: Viltstängsel finns redan idag men viltbro tillkommer för att minska barriären.
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms ge negativ påverkan där ny mark tas i anspråk. Natura 2000-området kan påverkas.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms ge negativ påverkan då ny mark tas i anspråk. Vägen passerar naturområden av riksintresse. Åtgärderna påverkar även ett antal olika biotoper såsom odlingsröse, mangelgrav, allé, diken samt strandskyddat område inklusive en ravin. Skyddsåtgärder och kompensations-åtgärder för att minimera negativ påverkan föreslås.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms kunna ge ett negativt bidrag beroende på magnituden av åtgärdens påverkan på Natura 2000-området.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Positivt bidrag: Det historiska sambandet mellan Börningekloster och Byn förstärks genom att trafiken minskar på befintlig E65. Synbarheten till Lemmeströ kyrkoruin, omnämnt i riksintresset för kulturmiljö, kommer inte förändras eftersom ny väg kommer att gå under E65. En arkeologisk utredning ska visa om det finns tidigare okända fornlämningar som kan beröras.
	Betydelse för strukturomvandling	Negativt bidrag: Nydragning av väg medför att landskapet blir mer fragmenterat
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Det historiska vägnätet i området påverkas både positivt och negativt i lika stor utsträckning.
	Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Väg i ny sträckning riskerar att förstöra okända fornlämningar.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärderna ökar trafiksäkerhet som minskar risken att skadas i trafiken.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren med stöd av miljökompetens.

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-1,15	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-36,59	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-4,22	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	4,75	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	11184	78
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	267	2,43
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	15998	146

Bilaga: bilagasebinkmängder-ic3857-2021-06-14.pdf

Kommentar:

Två klimatkalkyler är ihopslagna, båda finns med under "Bilagor och referenser"

- BilagaSEBInkIMängder-IC3857-2021-06-14, Del 1

- BilagaSEBInkIMängder-IC2941-2021-06-05, Del 2

Bilagor och referenser

Bilagor	
AKK	
-	Indexomräkning kostnad
E65 Svedala-Böringe FKS 2021-06-11	Kostnadskalkyl
Klimatkalkyl	
BilagaSEBInklMängder- IC2941-2021-06-05	Klimatkalkyl del 2
BilagaSEBInklMängder- IC3857-2021-06-14	Klimatkalkyl del 1
SEA	
-	Arbets PM EVA kalkyl
-	Bilaga för Arbets PM EVA kalkyl
-	Bilaga för Arbets PM EVA kalkyl
-	Bilaga för Arbets PM EVA kalkyl
-	EVA-fil
Övrigt	
-	SEK-importkälla

Referenser	
Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Riksantikvarieämbetet (2021). Karttjänst: Forsök. [https://app.raa.se/open/forsok]
Referens 2	Naturvårdsverket (2021). Karttjänst: Skyddad natur. [https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/]

System-ID, nummer för identifikation i databas: d08ebd6c-53ec-4ba9-870b-302581c6244b

Utskriftsdatum : 2021-06-15