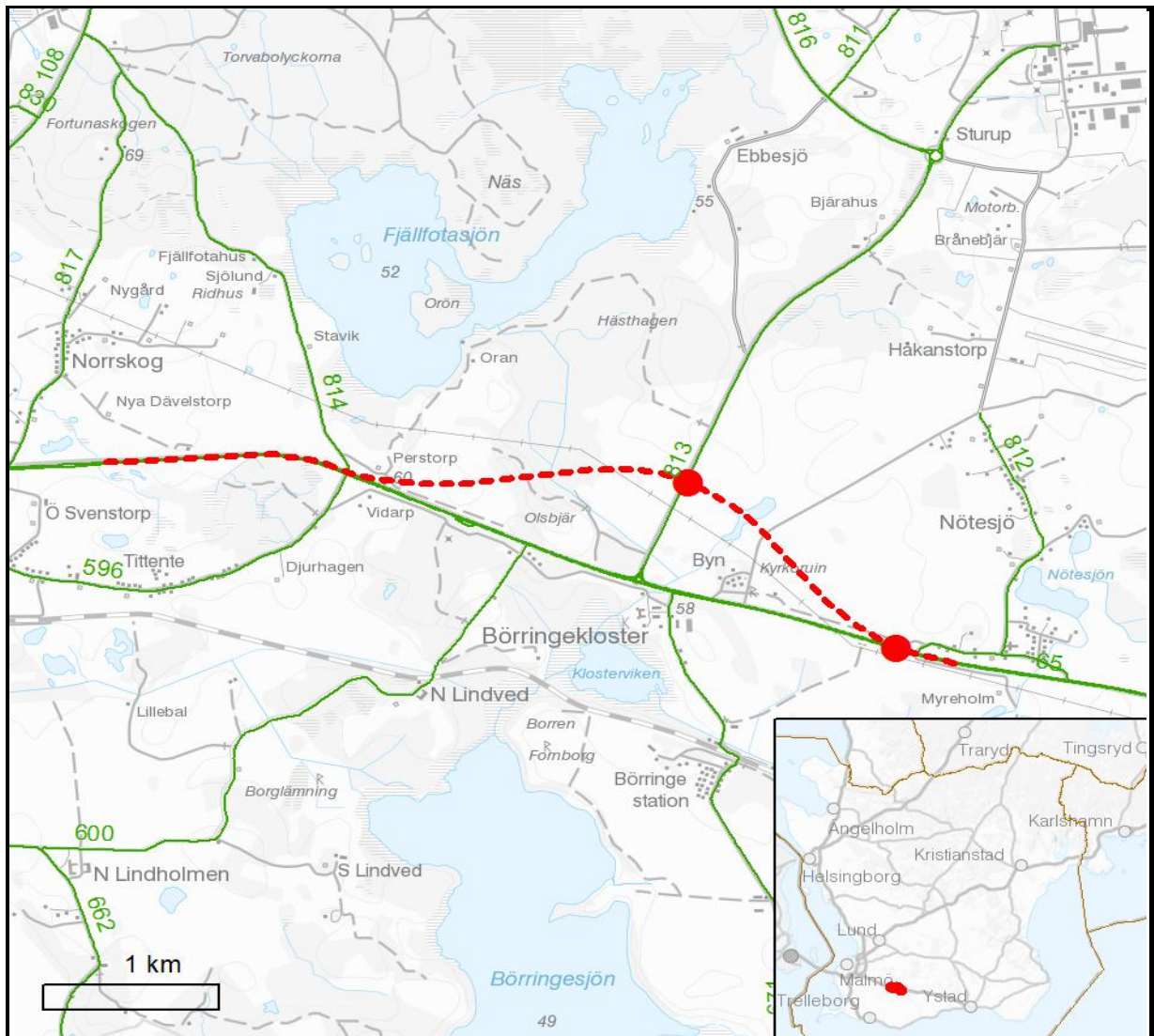


E65 Svedala - Börringe, VSK050

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: E65 ingår i det nationella stamvägnätet. 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. Sträckan är 5,0 km lång utformad som mötesfri landsväg 2+1 med övervägande 100 km/h.

Åtgärdens syfte: Syftet med åtgärden är att skapa god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper. SEB framtagen som underlag för långsiktig plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 368 mnkr i prisnivå 2015-06.

Breddning av befintlig väg på sträckan Svedala-väg 814, nysträckning på delen väg 814 till Börringe. Gång- och cykelväg utmed befintlig E65. Ny E65 blir 5,3 km och utformas som motorväg (110 km/h) fram till lv 813 och därefter som fyrfältsväg (100 km/h). Trafikplats vid lv 813 och enklare planskild korsning vid anslutning till befintlig väg i öst. I väst ansluts inte befintlig väg men en planskild passage förbinder lv 596 och 814.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
899		Negativt		Försumbart		Lönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid personbil: -93,4 kftim/år	1 081		
Godstransporter	Restid lastbil: -6,3 kftim/år	39		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -1,19 DSS/år	398		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,662 kton/år	-51		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	-7		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 1,9 mnkr/år	-47		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 20,6 mnkr/år	-513		
Nettonuvärde		899		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,75	Informationsvärde NNK =	MELLAN NNK-i _{KA} *= 2,38 NNK-idu= 1,60	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Landskap	Negativt		Nysträckning påverkar natur- och kulturvärden av riksintresse. Ökat intrång och barriär.
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt		Nysträckning påverkar natur- och kulturvärden av riksintresse. Ökat intrång och barriär.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet	Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel	Män	Regionalt	Skåne	Svedala	Resenärer	Neutralt	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Klimat: Externt berörda	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

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
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	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
Energi per fordonskilometer			Negativt bidrag
Energi bygg, drift, underhåll			Negativt bidrag
Hälsa		Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Negativt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
Landskap		Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt&Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Positivt&Negativt
Trafiksäkerhet		Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Målkonflikter

Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Intrånget i landskapet ökar och ett område av riksintresse för naturmiljön påverkas. Koldioxidutsläppen ökar. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och medför bättre trafiksäkerhet.

4. Transportpolitisk månanalys

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

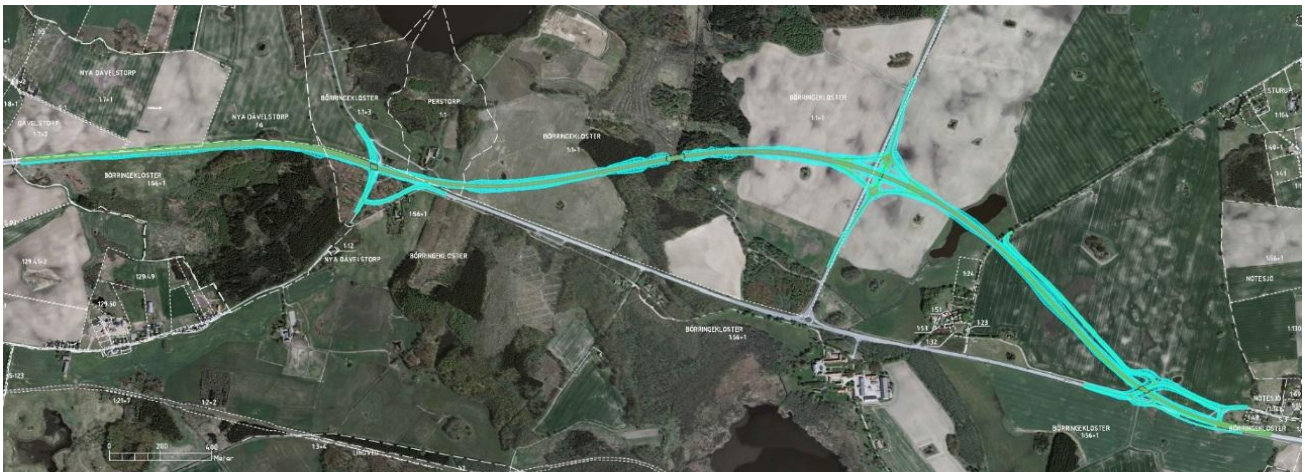
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E65 Svedala - Börringe		
Ärendenummer	TRV 2015/21082		
Objekt-id	VSK050		
Sammanhang	Ej relevant		
Län	Skåne		
Koordinater startpunkt	391 153		6 153 451
Koordinater målpunkt	395 823		6 152 220

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför val av lokaliseringsalternativ/Typfall 4
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ej relevant
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	TRV ställningstagande 2011-07-05 efter vägutredning kompletterades med ett beslut 2016-05-26 att korridoren utvidgas söderut vid gården Perstorp samt norrut vid Byn.
Betydande miljöpåverkan?	Ja
Är MKB gjord?	Arbete med MKB pågår
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Ja, buller
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Helt, bulleråtgärder genomförs
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Nej

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



1.3 Nuläge och brister

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.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	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.
Lokalisering av service och handel	I Svedala finns service som bland annat dagligvaruhandel, bibliotek, förskola, skola år F-9, gymnasium, vård och omsorg, idrottshall samt friluftsbad.
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas
Gångvägens längd:	Ej relevant
Gångvägens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant
Cykelvägens längd:	Ej relevant
Cykelvägens standard:	Ej relevant
Cykeltrafik:	Ej relevant
Väglängd:	5,0 km
Vägstandard:	Mötesfri landsväg 2+1, 12-13 m, 70-100 km/h
Vägtrafik:	15 000 - 18 000 f/d, (2014), 12 % tung trafik

1.4 Fyrstegsanalys

Steg 3: Nuvarande utformning med 2+1-väg och cirkulationsplats vid väg 813 genomfördes år 2007 som en temporär åtgärd för att förbättra säkerheten för svängande strömmar till och från väg 813.

1.5 Syfte

SEB framtagen som underlag för långsiktig plan.

Syftet med åtgärden är att skapa god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Föreslagen vägsträckning tar vid där befintlig motorväg slutar strax öster om Svedala. De första 1500 metrarna breddas befintlig E65 på södra sidan till motorväg. Precis väster om korsande väg 814/596 viker vägen svagt av åt nordöst och passerar cirka 30 m söder om Perstorps gård. Efter Perstorps gård går vägen söder om en småvatten/åkerholme i en upp till 4 m djup skärning på åkermark. Skärningen fortsätter genom ett skogsparti och över ravinen anläggs en bro. Efter bron fortsätter skogspartiet cirka 200 m till innan vägen går i skärning ut på den öppna åkermarken. Vägen fortsätter norr om en åkerholme, därefter anläggs en trafikplats med väg 813. Trafikplatsen utformas med två droppar på väg 813 som går över E65. Efter trafikplatsen går vägen på bank genom mitten av en anlagd dagvattendamm norr om Byn och vidare tvärs Håkanstorpsvägen.

Vägen fortsätter på bank på åkermarken och för att minimera vägområdet anläggs vägräcke längs båda sidor. Strax sydväst om Börringe, vid befintlig plankorsning, ansluter vägen till befintlig E65.

Övriga korsningar längs sträckan

- KM 1/515 – planskild korsning där E65 går över väg 814/596
- KM 4/920 – planskild korsning där E65 går över väg 812
- KM 5/000 – anslutning söderifrån till E65 från befintlig E65 med endast högersväng tillåten
- KM 5/280 – enkelriktad anslutning från ny E65 till väg 812

Sidovägar som ingår är en ny markväg till Håkanstorps allé samt en sidoväg österut fram till nästa trafikplats (Lemmeströ).

Befintlig E65 kommer att utgöra lokalväg då ny E65 tas i bruk. Som lokalväg kommer trafiken att bli betydligt mindre och karaktären på vägen kommer förändras. Gång- och cykeltrafik kommer ges utrymme genom att körbanebreddens begränsas till 7,0 m på den idag cirka 12-13 m breda vägen. Mitträcket på befintlig E65 tas bort. Befintlig E65 kommer anslutas till väg 814 i ny sträckning. Östra delen av befintlig E65 kommer att ansluta till ny E65 genom korsningstyp A med endast tillåten högersväng. Det föreslås en gång- och cykelväg på södra sidan av nuvarande E65.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Inga åtgärder ingår</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Inga åtgärder ingår</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Inga åtgärder ingår</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Inga åtgärder ingår</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Befintlig väg breddas till motorvägfrån Svedala till korsningen med väg 814</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Nysträckning som 2+2 väg öster om korsningen med väg 814</i>

Gångvägens längd:	<i>5,0 km (utmed nuvarande E65)</i>
Gångvägens standard:	<i>Separerad gång- och cykelväg, 2,5 meter</i>
Gångtrafik:	<i>Kunskap saknas</i>

Cykelvägens längd:	<i>5,0 km (utmed nuvarande E65)</i>
Cykelvägens standard:	<i>Separerad gång- och cykelväg, 2,5 meter</i>
Cykeltrafik:	<i>Kunskap saknas</i>

Väglängd:	<i>5,3 km</i>
Vägstandard:	<i>Motorväg 4kf (Svedala- väg 813), 21,5 m, 110 km/h samt Mötesfri landsväg 2+2 (öster om väg 813-Böringe), 16,5 m, 100 km/h</i>
Vägtrafik:	<i>Ny E65: 15 000 - 18 000 f/d, 12 %. Nuvarande E65: 500 - 1500 f/d, 8 % tung trafik</i>

1.7 Åtgärdskostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärdskostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnadskalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	VSK050 E65 Svedala-Böringe FKS	350	2016-09-21	2016-01	Successiv kalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärds-kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds-kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	Kandidat till Nationell Plan 2018-2026	368	368	2015-06	Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

Arbete med vägplan pågår. Det finns sedan tidigare en vägutredning från år 1999. Objektet ligger med i nationell plan 2014-2025.

1.9 Relation till andra åtgärder

I cykelplan för Skåne 2014-2025 redovisas upprustning av cykelförbindelsen E65 Böringe kloster-Skurup som ett förslag på prioriterade cykelvägar längs det statliga vägnätet. Den föreslagna nysträckningen har en profil som tagit hänsyn till möjlig Sturupspendel.

1.10 Övrigt

Från Svedala kommuns översiktsplan: Utmed väg 596 och i anslutning till ett mindre skogsparti söder om E65 föreslås ett utbyggnadsområde som rymmer cirka 50 bostäder. Böringe samt Byn är utpekade som område med samlad bebyggelse.

Nytt cykelstråk till Sturup och Skurup planeras längs Tittentévägen (väg 814).

2. Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttokalkyl) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) gör en värdering och sammanräkning av samtliga relevanta samhällsekonomiska effekter av en åtgärd.

Den samhällsekonomiska analysen innebär en strävan mot målet om samhällsekonomisk effektivitet genom att man tillämpar det så kallade Kaldor-Hicks-kriteriet. Enligt detta kriterium leder en åtgärd till en ökning av samhällets totala välfärd om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Med andra ord, en åtgärd är lönsam om de totala samhällsekonomiska intäkterna är större än de totala samhällsekonomiska kostnaderna.

Värderingen av effekterna baseras på marknadsekonomiska principer härledda från målet om total samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter värderas genom marknadspriser medan andra effekter värderas genom beräknade fiktiva priser, så kallade skuggpriser. De effekter som är värderade, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i själva kalkylen. För att analysen ska bli fullständig måste emellertid kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekter som inte har varit praktiskt möjliga att värdera och inkludera i kalkylen. De svårvärderade effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras.

2.1 Effekter som värderats monetärt (ingår i beräknat nettonuvärde)

2.1.1 Kalkylförutsättningar

2.1.1.1 Allmänna kalkylförutsättningar

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Person2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej	
Prognosverktyg - persontrafik	Se gods- och personprognos	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Trafiktillväxttal enl Basprognoser Gods2014/40/60_160401	
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej	
Prognosverktyg - godstrafik	Se gods- och personprognos	
Befolkningsscenario	Se gods- och personprognos	
Ekonomiskt scenario	Se gods- och personprognos	
Näringslivsscenario	Se gods- och personprognos	
Övrig scenarionformation	Ej relevant	
Trafikering - kollektivtrafik	Se gods- och personprognos	
Trafikering - gods	Se gods- och personprognos	
Infrastrukturnät	Nät i EVA-analys: IPA 2016-01-01	
ASEK-version	ASEK 6.0	
Avvikelse från ASEK	Nej	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	3,5%	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	2020	
Öppningsår	2020	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	3	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	60	
Kalkylperiod från startår för effekter	60	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Eva 2.96 2016-12-05

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Huvuddelen av befintlig trafik flyttas till ny väg som innebär vägförlängning.

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	44%	64%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	51%	92%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Trafikuppräkningsstal för Skåne län, för lastbil europavägar

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successivkalkyl eller annan metod) och samhällsekonomisk investeringskostnad

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	Successiv kalkyl 50 %		Ej relevant		Successiv kalkyl 85 %		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	368		Ej angett		418		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		513		0		418		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***	
Huvudanalys	Successiv kalkyl 50 %	513	899	1,75	1,60	
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 85 %	418	994	2,38	2,14
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50 %	513	793	1,55	1,41
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Successiv kalkyl 50 %	513	73	0,14	0,13
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	Successiv kalkyl 50 %	513	3 821	7,45	6,76
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	Successiv kalkyl 50 %	513	-11	-0,02	-0,02

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

** Nettonuvärdeskvoten NNK-i är nettonuvärdet dividerat med den samhällsekonomiska 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.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

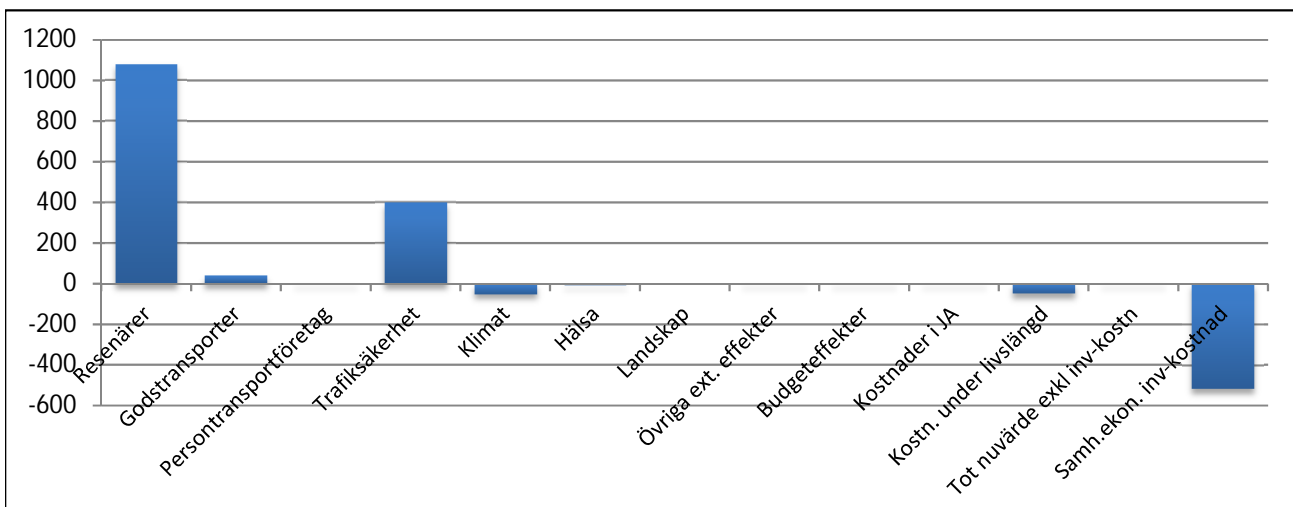
I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svårvärderade effekter i tabell 2.6a. I de fall en effekt är konstaterad och eventuellt kvantifierad men inte värderad redovisas den verbalt och bedöms i tabell 2.6a. Normalt redovisas en viss effekt antingen monetärt värderad i tabell 2.5a eller enbart beskriven i tabell 2.6a. I vissa fall omfattar emellertid den monetära värderingen av en effekt endast vissa delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser. I sådana fall kan man komplettera den monetära värderingen av effekten i tabell 2.5a med en beskrivning i tabell 2.6a av de delar av effekten som inte ingår i värderingen. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.5a Beräkning av samhällsekonomiskt nettonuvärde

Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt		Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg
				2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESEBILAR	<i>Restid - personbil</i>	<i>Minskad restid pga högre hastighet</i>	-93,4	<i>kftim/år</i>	1 182	1 081	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - personbil</i>	<i>Ökad kostnad pga längre körväg</i>	4,4	<i>mnkr/år</i>	-101		<i>Eva 2.96</i>
	GODS- TRANSPORTER	<i>Restid - lastbil</i>	<i>Minskad restid pga högre hastighet</i>	-6,3	<i>kftim/år</i>	106	39	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Ökad kostnad pga längre körväg</i>	1,7	<i>mnkr/år</i>	-71		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Gods-kostnad</i>	<i>Ej angett</i>	-0,1	<i>mnkr/år</i>	4		<i>Eva 2.96</i>
	PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	<i>Trafik- säkerhet - totalt</i>	<i>Total olyckskostnad</i>	-	-	398	398	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Döda</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal dödade</i>	-0,06	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Svårt skadade</i>	<i>Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade</i>	-1,13	<i>pers/ år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
	KLIMAT	<i>CO2-ekvival- enter</i>	<i>Avser koldioxid</i>	0,66	<i>kton/ år</i>	-51	-51	<i>Eva 2.96</i>
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Luft</i>	<i>Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar</i>	-	-	-7	-7	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - NOX</i>	<i>Kväveoxider</i>	1,353	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - VOC</i>	<i>Kolväten</i>	-0,062	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - SO2</i>	<i>Svaveldioxid</i>	0,003	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
		<i>Luft - Partiklar</i>	<i>Partiklar</i>	0,000	<i>ton/år</i>	-		<i>Eva 2.96</i>
	ÖVRIGA EXTERNNA EFFEKTER	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>

BUDGET-EFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	<i>Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej relevant</i>
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD MINUS SAMHÄLLS- EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	Drift och Underhåll	<i>Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden</i>	1,9	<i>mnkr/år</i>	-47	-47	<i>Eva 2.96</i>
		<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>	21	<i>mnkr/ år</i>	-513	-513	<i>Eva 2.96</i>
NETTONUVÄRDE						899	

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



2.2 Effekter som inte värderats monetärt (ingår inte i beräknat nettonuvärde)

I tabell 2.6a beskrivs de samhällsekonomiskt relevanta effekterna av åtgärden som av olika skäl inte varit möjliga att värdera monetärt. Normalt sett redovisas en samhällsekonomisk effekt antingen i tabell 2.5a eller 2.6a. Det kan emellertid vara så att endast delar av effektens samhällsekonomiska konsekvenser kan värderas monetärt. I sådana fall kan det vara motiverat att i tabell 2.5a beskriva de delar av effekten som inte ingår i värderingen i tabell 2.5a. Beräkningarna i avsnitt 2.1 och bedömningarna i avsnitt 2.2 är underlag för den sammanvägda bedömningen av om åtgärden är lönsam eller olönsam. Den sammanvägda bedömningen görs i avsnitt 2.3.

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning			Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman- vägd bedömning	Bedömt av
				2040				
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Resenärer totalt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	GODSTRANSPORTER	Godstransport er totalt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Persontransp ortföretag totalt	Marginell påverkan	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
TRAFIK-SÄKERHET (TS)		Trafiksäkerhet totalt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	KLIMAT	Klimat totalt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följef effekter för samhället)	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Hälsa totalt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Nysträckning inklusive trafikplats påverkar landskapsbilden negativt	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
		Intrång i Landskap - Ekosystemeffekter och biologisk mångfald	Riksintresse naturvärden påverkas.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättar en
		Intrång i Landskap - effekter på forn- och kulturlämningar	Riksintresse kulturmiljö påverkas positivt genom att trafiken flyttas över till den nya sträckningen.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
		Barriäreffekter - djurliv	Barriäreffekten för vilt minskar jämfört med dagens situation, då viltstängsel och mitträcke tas bort på befintlig E65 och viltpassage tillkommer på nysträckningen.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej angett	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättar en
INBE-SPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en	
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Ej angett	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättar en	

Motivering:

Ej angett

Tabell 2.6c Sammanvägning av ej värderbara effekter

Miljöeffekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	+	Övriga effekter som ej ingår i NNK-i/NNK-idu/NNV (sammanvägt)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (detaljerad sammanvägning)	=>	Samtliga effekter som ej ingår i NNV (övergripande sammanvägning)
Negativt		Försumbart		Negativ (stor)		Negativt

Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?	Upprättaren
--	-------------

Motivering:

De externa effekterna på landskapet och naturvärden bedöms som något negativa även om barriäreffekten kan minska något. De övriga effekterna som ej ingår i NNK bedöms som försumbara. Sammantaget bedöms effekterna som negativa i ett samhällsekonomiskt perspektiv.

2.3 Sammanvägning av åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet

2.3.1 Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet

Tabell 2.7 Bedömningsrestriktion för samhällsekonomiska bedömningar

BEDÖMNINGSPARAMETRAR	Bedömning
Parametrar i tabellen bedömda av:	Upprättaren
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärdskostnad.	368
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärdskostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	1,75
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Vanlig åtgärd där effektsambanden bedöms vara förhållandevis säkra. Trafikomfördelning.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Negativ (stor)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/LR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	MELLAN
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 29
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Lönsam
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Enligt EVA-kalkylen är åtgärderna lönsamma, detta kvarstår då de icke värderade effekterna beaktats.

3. Fördelningsanalys

Den samhällsekonomiska analysen (CBA) baseras på principerna för samhällsekonomisk effektivitet genom kriteriet för samhällsekonomisk lönsamhet. Detta kriterium innebär att samhällets totala välfärd anses öka om summan av alla positiva nyttoeffekter av åtgärden minus summan av alla negativa nyttoeffekter (den totala kostnaden) av åtgärden är större än noll. Den traditionella samhällsekonomiska analysen tar emellertid inte hänsyn till vem som får nyttan eller drabbas av kostnaderna, vem som vinner och vem som förlorar på åtgärden. Därför kan den samhällsekonomiska analysen behöva kompletteras med information om fördelningseffekterna av den analyserade åtgärden. En sådan analys visar hur nyttan och kostnaderna av den aktuella åtgärden fördelar sig på olika grupper av medborgare, till exempel för kvinnor och män, för olika ålders- och inkomstgrupper, för olika samhällssektorer eller för olika delar av landet.

I tabell 3.1 redovisas - om inget annat sägs - hur direkta förändringar av nyttan (fördelar eller intäkter respektive nackdelar eller kostnader) fördelar sig på olika grupper och kategorier. De slutliga fördelningskonsekvenserna är ofta mycket svåra att fastställa eftersom de påverkas även av indirekta effekter som kan uppstå till exempel genom marknadsförändringar och ändringar i skatte- och transfereringssystem. Det kan trots detta vara av visst värde att redovisa en uppskattning av den direkta och omedelbara fördelningen av positiva och negativa nyttoeffekter.

Om en fördjupad fördelningsanalys har gjorts (till exempel en särskild analys av regionala expansionseffekter eller analys av regionala inkomsteffekter med Samlok-modellen) ska den redovisas i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

Om en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning har gjorts ska den redovisas i avsnitt 3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning.

3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Motivering	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Män	Kvinnor	Neutralt	Åtgärderna gynnar biltrafik. Eftersom män i genomsnitt åker mer bil än kvinnor får de större del av nyttan.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Lokalt	Neutralt	Ökad kapacitet genom breddning till motorväg ger regional och lokal nytta.	Upprättaren
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Förbättrade pendlingsmöjligheter	Upprättaren
Kommun	Svedala	Skurup	Neutralt	Förbättrade pendlingsmöjligheter	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	TS: Externt berörda	Klimat: Externt berörda	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet vilket gynnar resenärer. Höjd hastighet ger större koldioxidutsläpp.	Upprättaren
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Underlag saknas för bedömning	Upprättaren
Trafikslag	Bil	Cykel	Neutralt	Ökad framkomlighet och säkerhet för bilister på ny E65 och för oskyddade trafikanter på nuvarande E65.	Upprättaren
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	I första hand motorfordonstrafik som påverkas, dvs personer i körkorsålder samt gång- och cykelåtgärder ger nytta för ungdomar	Upprättaren

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	Ej relevant
-------------	-------------

3.3 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

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Målet konkretiseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringen föreslog denna målstruktur i den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:98), som riksdagen biföll 2009.

4.1 Bedömning av bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

En åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till en välfärdsökning om de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Med intäkter avses alla positiva nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda och med kostnader negativa nyttoeffekter, såväl beräkningsbara som bedömda. Det demokratiska beslutssystemet måste också anse att den nya välfärdsfördelningen är acceptabel. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat.

En sammanvägd bedömning av de effekter som en åtgärd ger upphov till är en indikator på hur åtgärden bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. En sådan sammanvägning är gjord i kapitel 2. Samhällsekonomisk analys. Resultatet från analysen blev följande:

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Lönsam

4.2 Bedömning av bidrag till en hållbar utveckling utifrån kriterier för ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter

En hållbar utveckling är en utveckling som för oss närmare ett tillstånd av långsiktig hållbarhet. Långsiktig hållbarhet är ett övergripande mål för hela samhällsutvecklingen. Den vanligaste definitionen finns beskriven i Brundtlandrapporten (FN-rapporten "Vår gemensamma framtid" från 1987). I den beskrivs hållbar utveckling som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling handlar därför inte bara om en god miljö, utan den förutsätter god balans mellan tre delar som är ömsesidigt beroende av varandra: ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. När man bedömer om en enskild åtgärd bidrar till hållbar utveckling ska man därför bedöma de ekologiska, ekonomiska och sociala konsekvenserna på lång sikt, samt balansen mellan dem. Det finns för närvarande inget enkelt sätt att avgöra om huruvida en åtgärd bidrar till en hållbar utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Det betyder emellertid inte att summan av utfallen för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen är lika med åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling.

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	Höjd hastighet och vägförlängning medför ökad klimatpåverkan. Ny sträckning passerar genom områden av riksintresse för naturmiljö och medför intrång i landskapet.	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Åtgärden uppvisar positiv samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar till regionens utveckling.	Upprättaren
	Social hållbarhet	Ökad trafiksäkerhet och minskat buller bidrar på ett positivt sätt till social hållbarhet.	Upprättaren

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Intrånget i landskapet ökar och ett område av riksintresse för naturmiljön påverkas. Koldioxidutsläppen ökar. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och medför bättre trafiksäkerhet.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

<p>Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:</p> <ul style="list-style-type: none"> • positivt bidrag = grönt • negativt bidrag = rött • inget bidrag = ofärgat • ej bedömt = grått <p>Att skalan är absolut innebär till exempel att "inget bidrag" i måluppfyllelseanalysen skiljer sig från bedömningen "försumbart" i den samhällsekonomiska analysen. När man ska bedöma bidrag till måluppfyllelse har "inget bidrag" en absolut betydelse.</p> <p>Observera att de olika delarna i nedanstående tabell bygger på olika dokument som kommit olika långt i besluts- och konsensusprocesser. Utformningen av tabellen är inte slutlig, utan den kommer att behöva uppdateras framöver.</p>

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Olycksrisken minskar och kapaciteten ökar vilket ger minskad restidosäkerhet.	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Förbättrad vägstandard ger bekvämare och tryggare körning.	Upprättaren

Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Olycksrisken minskar och kapaciteten ökar vilket ger minskad restidosäkerhet.	Upprättaren
	Kvalitet	Positivt bidrag: Genom ökad framkomlighet.	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet medför minskade restider för arbetspendlare i regionen.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet till Malmö	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad framkomlighet till och från Ystad hamn samt Malmö airport.	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Tidigt i processen ännu inte klart hur arbetet ska bedrivas/går ej att bedöma	Upprättaren
Funktionshinderade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinderade	Positivt bidrag: Föreslagna gc-åtgärder ger ökad tillgänglighet till hållplatser som ökar möjligheterna för funktionshinderade att nyttja kollektivtrafiken.	Upprättaren
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 gc-åtgärder medför även ökad tillgänglighet för barn.	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Förbättrade förutsättningar längs befintlig väg	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Restidsförändring för busstrafiken bedöms få marginell påverkan på färdmedelsvalet	Upprättaren

Hänsynsmål ²			
<p>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.</p> <p>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</p>	Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Negativt bidrag: Ökat antal fordonskilometer enligt EVA.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Negativt bidrag: Höjd hastighet och ökat trafikarbete medför ökad bränsleförbrukning	Upprättaren
	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.	Upprättaren
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	Upprättaren
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bedöms ej förekomma	Upprättaren
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Ravinens närområde föreslås få bullertågärder varför det inte blir någon påverkan	Upprättaren
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Genom gång- och cykelåtgärder utmed befintlig sträckning förbättras möjligheterna till fysisk aktivitet.	Upprättaren

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	<p>Befolkning</p>	<p>Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål</p>	<p>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.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>	<p>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.</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Luft</p>	<p>Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).</p>	<p>Negativt bidrag: Högre hastighet och ökat trafikarbete medför ökade utsläpp.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.</p>	<p>Inget bidrag: Ej relevant</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>	<p>Inget bidrag: Förmodligen ingen som är exponerad för höga halter idag</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Vatten</p>	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p>	<p>Inget bidrag: Troligen ingen påverkan på grundvattenförekomst.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>
	<p>Mark</p>	<p>Betydelse för förorenade områden</p>	<p>Inget bidrag: Inga kända föroreningsområden finns utpekade</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden</p>	<p>Inget bidrag: Inga utpekade värdeområden påverkas</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt metaller</p>	<p>Inget bidrag: Okänt vilka bakgrundshalter som finns</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar</p>	<p>Inget bidrag: Inga indikationer på sulfidjordar.</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede</p>	<p>Inget bidrag: Inga utpekade värdeområden påverkas</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Materiella tillgångar</p>	<p>Betydelse för areella näringar.</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>
		<p>Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>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.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Positivt bidrag: Viltstängsel finns redan idag men en ny viltpassage bedöms minska risken för påkörning.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Positivt bidrag: Viltstängsel finns redan idag men viltbro tillkommer för att minska barriären.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för störning	<i>Negativt bidrag: Genom påverkan på riksintresse för naturmiljö då vägen går genom skogsområdet mellan Fjällfotasjön och Börringesjön.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Negativt bidrag: Vägen passerar naturområden av riksintresse. Åtgärderna påverkar även ett antal olika biotoper såsom odlingsröse, märgelgrav, allé samt strandskyddat område inklusive en ravin. Skyddsåtgärder och kompensations-åtgärder för att minimera negativ påverkan föreslås.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Bedöms inte påverkas</i>	<i>Upprättaren</i>

	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Positivt bidrag: Det historiska sambandet mellan Börtingekloster och Byn förstärks genom att trafiken minskar på befintlig E65.</i>	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Negativt bidrag: Nydragning av väg medför att landskapet blir mer fragmenterat</i>	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Det historiska vägnätet i området påverkas både positivt och negativt i lika stor utsträckning.</i>	Upprättaren
		Betydelse för utradering	<i>Negativt bidrag: Väg i ny sträckning riskerar att förstöra okända fornlämningar.</i>	Upprättaren
Trafiksäkerhet		Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Ökad trafiksäkerhet</i>	Upprättaren

Referenserna nedan ger mer information om mål och indikatorer i tabell 4.2

¹Transportpolitisk proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

²Definitioner och beskrivningar finns dokumenterade i Trafikverkets miljöbedömningsgrunder. Dessa finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Metod för bedömning av planer och program".

Observera att definitionerna är framtagna och formulerade med utgångspunkt från hela planer och program. Definitioner, indikatorer och kriterier kan därför komma att behöva förtydligas och anpassas till i mallen Samlad effektbedömning framöver eftersom de här används vid bedömning av en enskild åtgärd eller ett mindre paket av åtgärder.

Tabell 4.3 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet för beräknade effekter				
Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		År som kostnads-effektiviteten redovisas för		Beräknat med verktyg
		2040		
Trafik-säkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-3,6	D/ mdkr	Eva 2.96
Trafik-säkerhet DSS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och svårt skadade per mdkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-75,0	DSS/ mdkr	Eva 2.96
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,3	tim/ tkr	Eva 2.96
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	41,9	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

4.5 Målkonflikter

Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggnad, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	7 847	57	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	211	2	Bilaga 3
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	12 660	120	

Kommentar:

Kalkylperioden är felaktigt angiven till 40 år i klimatkalkylen. Därav stämmer inte siffrorna på sista raden i tabell 4.5 ovan.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-12-05, *Styrbjörn Bergdahl, ÅF Infrastructure*

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-11-03, *Linda Wahlman, ÅF Infrastructure*

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 2016-12-05 av Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-12-05

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2016-12-14; *Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket*

5.2 Godkänd av:

2016-12-14; *Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket*

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-01-27; *Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket*

6.2 Godkänd av:

2017-01-29; *Håkan Persson, Ec Strategisk Planering, Trafikverket*

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

- a) 2016-09-21, Darvish Fattahi, Trafikverket, VSK050 E65 Svedala-Böringe FKS*
- b) 2016-12-05, Styrbjörn Bergdahl, ÅF Infrastructure, VSK050 omräkn invkostn*
- c) 2016-12-05, Styrbjörn Bergdahl, ÅF Infrastructure, VSK050 omräkn invkostn_85proc*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

2016-11-02, Jessica Persson ÅF Infrastructure AB,

- a) VSK050 Klimatkalkyl resultat*
- b) VSK050 Klimatkalkyl indata*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

2016-12-05, Styrbjörn Bergdahl ÅF Infrastructure, VSK050 ArbetsPM-EVA

Bilaga 5: EVA-kalkyl

*2016-12-05, Styrbjörn Bergdahl ÅF Infrastructure, E65 Svedala Böringe
(inklusive känslighetsanalyser enligt ASEK 6)*

Bilaga 6: Trafikomfördening

2016-06-16, Styrbjörn Bergdahl ÅF Infrastructure

- a) VSK050 PM Trafikprognos*
- b) VSK050 PM Trafikprognos, bilaga*

Bilaga 7: Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

2017-01-23, Niklas Alvaeus, Trafikverket, VSK050 FKB

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering