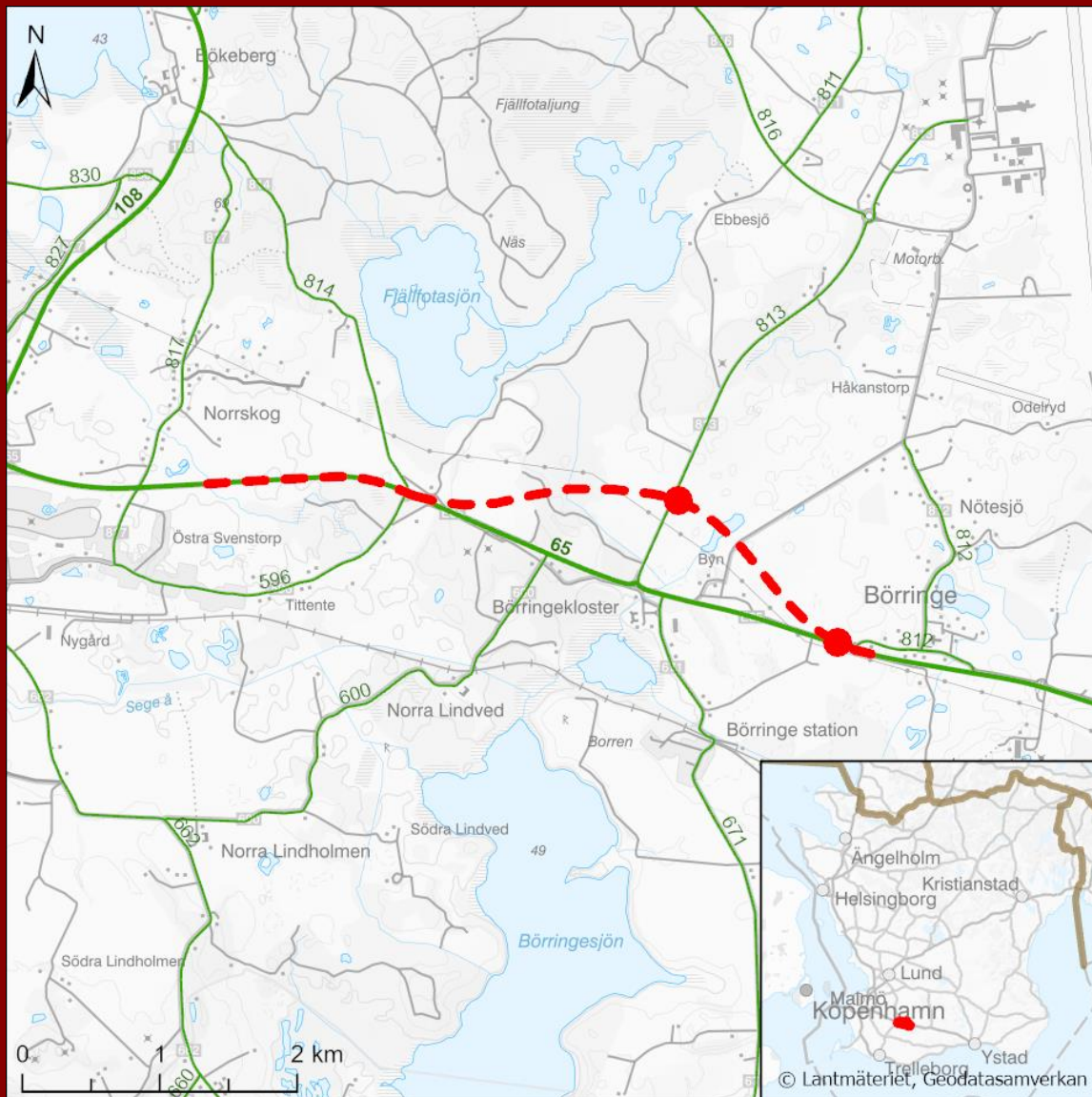


Samlad effektbedömning

E65 Svedala - Börringe, VSK050



Objektnummer: VSK050, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Månsson Johan, IVsörv4, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Månsson Johan, IVsörv4

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 Skåne län och berör Svedala kommun.

Nuläge och brister

E65 är på aktuell sträcka utformad som mötesfri 2+1-väg. Cirkulationsplats byggdes år 2007 vid lv 813 som en temporär åtgärd. Dock råder kapacitetsbrist med lång köbildning under högtrafik som följd av vävning till ett körfält och i cirkulationsplatsen. Såväl E65 som lv 813 mot Sturup är olycksdrabbade med vilt-, singel- och upphinnandeolyckor. Vägen är otrygg för oskyddade trafikanter och långsamtgående trafik och enbart behöver korsa eller färdas kortare sträckor på vägen.

Beskrivning av åtgärden

Ny motorväg från befintligt motorvägsslut, öster om Svedala, till korsning med lv 813 (mot Sturup). Första delen i befintlig korridor. Från lv 813 till Börringe byggs fyrfältsväg i ny sträckning. Lv 596/814 leds på bro över E65. Trafikplats vid lv 813 och enklare planskild korsning vid anslutning till befintlig väg vid Börringe. Viltstängsel utmed ny sträckning och en landskapsbro över ravinen öster om Perstorps gård. Utmed södra sidan av befintlig E65 anläggs en ny gång- och cykelväg.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ökad trafiksäkerhet och kapacitet på E65. Skapa ett sammanhållet och förbättrat gång- och cykelnät med statlig väghållning på sträckan Svedala - Börringe - Skurup.

Investeringskostnad

Kostnaden är 680 mnkr i prisnivå 2023-06. Parallellvägen Börringe-Lemmeströ ingår inte.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	1089 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	1,83
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust lönsam

Fördelningsanalys

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

Funktionsmål och hänsynsmål

Högre hastighet minskar restiden men medför ökade utsläpp. Genomgående 2+2 körfält och fler planskilda korsningar minskar olycksrisken men tar mer mark i anspråk och ökar det visuella intrånget i landskapet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Granskning av vägplan sker maj-juni 2024. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 med byggstart 2025-2027.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökat trafikarbete, p g a vägförlängning för genomgående trafik på E65, samt högre hastighet ger högre bränsleförbrukning.	3,0 mnkr/år	-75
Restid personbil	Högre hastighetsbegränsning och ökad kapacitet minskar restiden.	-141 kftim/år	1284
Restidsosäkerhet och förseningar	Högre kapacitet och nya trafikövervakningskameror på sträckan minskar risken för köer och ökar möjligheten att snabbt åtgärda störningar.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Ökad kapacitet minskar transporttiden.	-0,27 mnkr/år	7,5
Reskostnad lastbil	Ökat trafikarbete, p g a vägförlängning för genomgående trafik på E65, ger högre bränsleförbrukning.	1,2 mnkr/år	-28
Restid lastbil	Ökad kapacitet minskar restiden.	-13 kftim/år	131

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Högre vägstandard och säkrare korsningar.	-0,61 LAS/år	
Döda	Högre vägstandard och säkrare korsningar.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Högre vägstandard och säkrare korsningar.	-64 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Högre vägstandard och säkrare korsningar.	-3,9 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Högre vägstandard och säkrare korsningar.	-0,13 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Högre vägstandard och säkrare korsningar.		491

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Vägförlängning och högre hastighet.	0 ton/år	-0,05
Kväveoxider	Vägförlängning och högre hastighet.	0,11 ton/år	-0,10
Slitagepartiklar	Vägförlängning och högre hastighet.	0,79 ton/år	-5,3

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Nysträckning och trafikplats påverkar landskapsbilden negativt. Hela åtgärden ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv (Sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen i Skåne) och		Försämring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	kommer vid nysträckning skapa en ny barriär. Samtidigt minskar trafiken på befintlig väg vilket medför minskad barriäreffekt där.		
Växt- och djurlivseffekt	Vägen går genom riksintresse för naturvård (Backlandskapet söder om Romeleåsen) som kan komma att påverkas. Minskad trafik på befintlig väg och ny landskapsbro bedöms dock minska vägarnas samlade barriäreffekt.		Försämring

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0,69
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,13
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,10
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	5,34

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-9,47
---	-------

* 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	10423	78
Reinvestering per år	134	1,5
Drift och underhåll per år	51	0,60

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*
Ökad kapacitet och högre hastighetsbegränsning minskar restiden.	1210 mnkr	> 2,03
Kameraövervakning och högre kapacitet minskar risken för störningar.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet minskar restiden.	110 mnkr	0,18
-	≈ 0	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre vägstandard samt färre och säkrare korsningar.	491 mnkr	0,82
-	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Vägförlängning och högre hastighet ökar utsläppen.	-5,4 mnkr	-0,01
Hälsa: -	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Intrång i riksintressen för naturvård och rörligt friluftsliv.	<	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): -	≈ 0	

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
-	≈ 0

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
-	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-119 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	1686 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	2,8

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	582 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, beräknad	14 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	596 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	1089 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	1,83
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Tydligt positiv NNK (även med högre kostnad eller lägre trafikutveckling) gör att åtgärden bedöms som lönsam även om det finns betydande intrångseffekter som inte beräknats. Åtgärder för att minska intrångseffekterna ingår.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Osäkerhet finns kring effektsamband för olika typer av mötesseparerade vägtyper men i övrigt bedöms EVA hantera åtgärden på ett relevant sätt. Viss osäkerhet kring trafikomfördelning finns men det är ändå ett mindre antal stora relationer som berörs.

Ej beräknade effekter:

Intrång i riksintresse för såväl naturvård som rörligt friluftsliv bedöms dominera de ej beräknade effekterna. Minskad barriäreffekt av befintlig väg med mindre trafik och minskade störningar till följd av trängsel och incidenter utgör dock positiva effekter.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga starka beroende till andra åtgärder.

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden. Ökad kapacitet ger nytta både lokalt och regionalt, bland annat 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.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Högre kapacitet och hastighet minskar restiderna. Mindre trafik på, och cykelbana längs, befintlig väg förbättrar för gång- och cykeltrafiken.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Högre kapacitet och hastighet minskar restiderna bland annat för trafik till Ystad hamn.

Funktionshindrades tillgänglighet

Mindre trafik på, och cykelbana längs, befintlig väg kan förbättra för funktionshindrade att ta sig fram i trafikmiljön.

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

Mindre trafik på, och cykelbana längs, befintlig väg ökar möjligheten för barn att röra sig själva i trafiken.

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.

Genomgående 2+2 körfält, fler planskildheter och minskad trafik på befintlig väg minskar risken för trafikolyckor.

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

Högre hastighet och ökat trafikarbete medför ökade utsläpp.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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

Högre hastighet och ökat trafikarbete medför ökade utsläpp men trafiken flyttas längre ifrån bostäder.

Buller och vibrationer

Minskat buller utmed befintlig sträckning genom minskad trafik samt bulleråtgärder där behov finns utmed föreslagen sträckning.

Landskap

Nysträckning och trafikplats påverkar landskapsbilden negativt. Hela åtgärden ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv (Sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen i Skåne) och kommer vid nysträckning skapa en ny barriär. Samtidigt minskar trafiken på befintlig väg vilket medför minskad barriäreffekt där.

Vatten

Troligen ingen påverkan på grundvattenförekomst.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Högre hastighet minskar restiden men medför ökade utsläpp. Genomgående 2+2 körfält och fler planskilda korsningar minskar olycksrisken men tar mer mark i anspråk och ökar det visuella intrånget i landskapet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>2,21
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,81
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,01588

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E65 Svedala - Börringe
Objekt-id	VSK050
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Skåne
Kommun	Svedala
Trafikverksregion	Södra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

E65 är på aktuell sträcka utformad som mötesfri 2+1-väg. Cirkulationsplats byggdes år 2007 vid lv 813 som en temporär åtgärd. Dock råder kapacitetsbrist med lång köbildning under högtrafik som följd av vävning till ett körfält och i cirkulationsplatsen. Såväl E65 som lv 813 mot Sturup är olycksdrabbade med vilt-, singel- och upphinnandeolyckor. Vägen är otrygg för oskyddade trafikanter och långsamtgående trafik och enbart behöver korsa eller färdas kortare sträckor på vägen.

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. Befintlig E65 och lv 813 är primär transportväg för transporter av farligt gods. Rastplats Börringe är rekommenderad parkeringsplats för transporter av farligt gods. Utmed E65 saknas separerad gång- och cykelväg men lokalvägnät av varierande standard finns. Viltstängsel finns mellan Svedala och östra delen av Byn. Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras samtidigt som det finns behov av att skapa ett sammanhållande gång- och cykelnät mellan Svedala och Skurup. I Svedala kommun bor cirka 20 000 invånare, varav 10 000 bor i Svedala tätort. I tätorten finns service som bland annat dagligvaruhandel, bibliotek, förskola, skola år F-9, gymnasium, vård och omsorg, idrottshall samt friluftsbad. Bebyggelsen utmed E65 består av gårdar samt av småhus samlade i de mindre byarna Börringekloster, Byn och Börringe.

Objektnummer: VSK050, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Månsson Johan, IVsörv4, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12

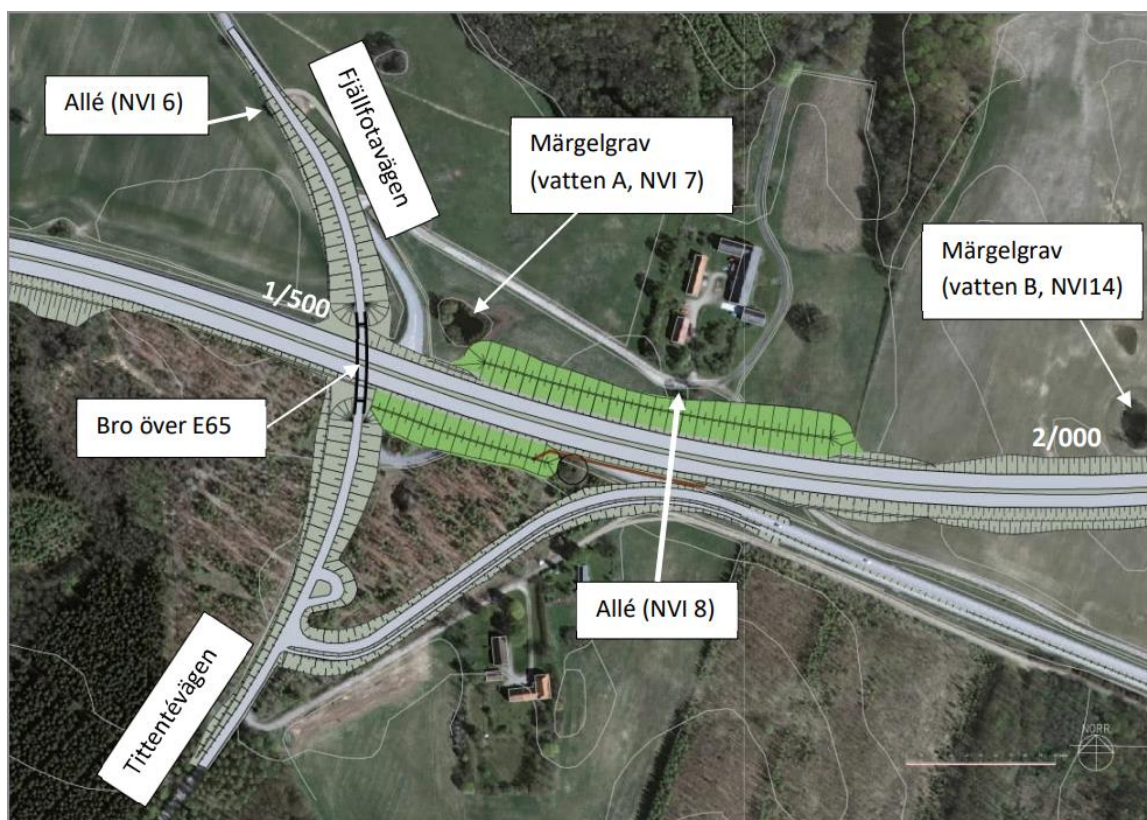
Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	4,9
Vägstandard	Gles mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 70-100 km/h
Vägtrafik	16 000 - 20 000 f/d, varav 13 % lastbilar (2019)

Beskrivning av åtgärden

Ny motorväg från befintligt motorvägsslut, öster om Svedala, till korsning med lv 813 (mot Sturup). Första delen i befintlig korridor. Från lv 813 till Börringe byggs fyrfältsväg i ny sträckning. Lv 596/814 leds på bro över E65. Trafikplats vid lv 813 och enklare planskild korsning vid anslutning till befintlig väg vid Börringe. Viltstängsel utmed ny sträckning och en landskapsbro över ravinen öster om Perstorps gård. Utmed södra sidan av befintlig E65 anläggs en ny gång- och cykelväg.

Förändringar i projektet har gjort att parallellvägen Börringe-Lemmeströ utgår.



Anslutning till befintlig väg i öst



Anslutning till befintlig väg i öst

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	5,1
Vägstandard	Motorväg/fyrfältsväg, 16-21,5 m, 100-110 km/h
Vägtrafik	16 000 - 19 000 f/d, varav 13 % lastbilar (2019)

Syfte och viktigaste effekt

Ökad trafiksäkerhet och kapacitet på E65. Skapa ett sammanhållet och förbättrat gång- och cykelnät med statlig väghållning på sträckan Svedala - Börringe - Skurup.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-11	2024-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	682	61	680	61

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	582

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Ökad total vägyta ökar drift- och underhållskostnaden.	-14

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Granskning av vägplan sker maj-juni 2024. Åtgärden är namngiven i gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 med byggstart 2025-2027.

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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-05-27

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

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
582 mnkr	14 mnkr	1686 mnkr	1089 mnkr	1,83

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	757	14	1651	880	1,14
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	582	16	2169	1571	2,63
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	582	13	1453	857	1,44
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	582	14	1513	917	1,54
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	582	14	1809	1212	2,03
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	582	14	1563	967	1,62
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	582	14	1682	1086	1,82
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	582	14	1683	1087	1,82
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	582	14	1689	1092	1,83

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 starka beroende till andra åtgärder.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	AKK
1b	Indexomräkning kostnad
1c	Indexomräkning osäkerhet kostnad
2	SEK-importkälla
3	Trafikomfördelning
4	Arbets-PM EVA
5	Kodning EVA
6	Klimatkalkyl
7	EVA-fil
Referens 1	Tidigare SEB. Systemid: d08ebd6c-53ec-4ba9-870b-302581c6244b

SEB Id för denna SEB: 415e6ae8-1243-4384-a490-3691620cea53

Objektnummer: VSK050, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Månsson Johan, IVsörv4, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-12



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-19
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Månsson Johan, IVsörv4
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