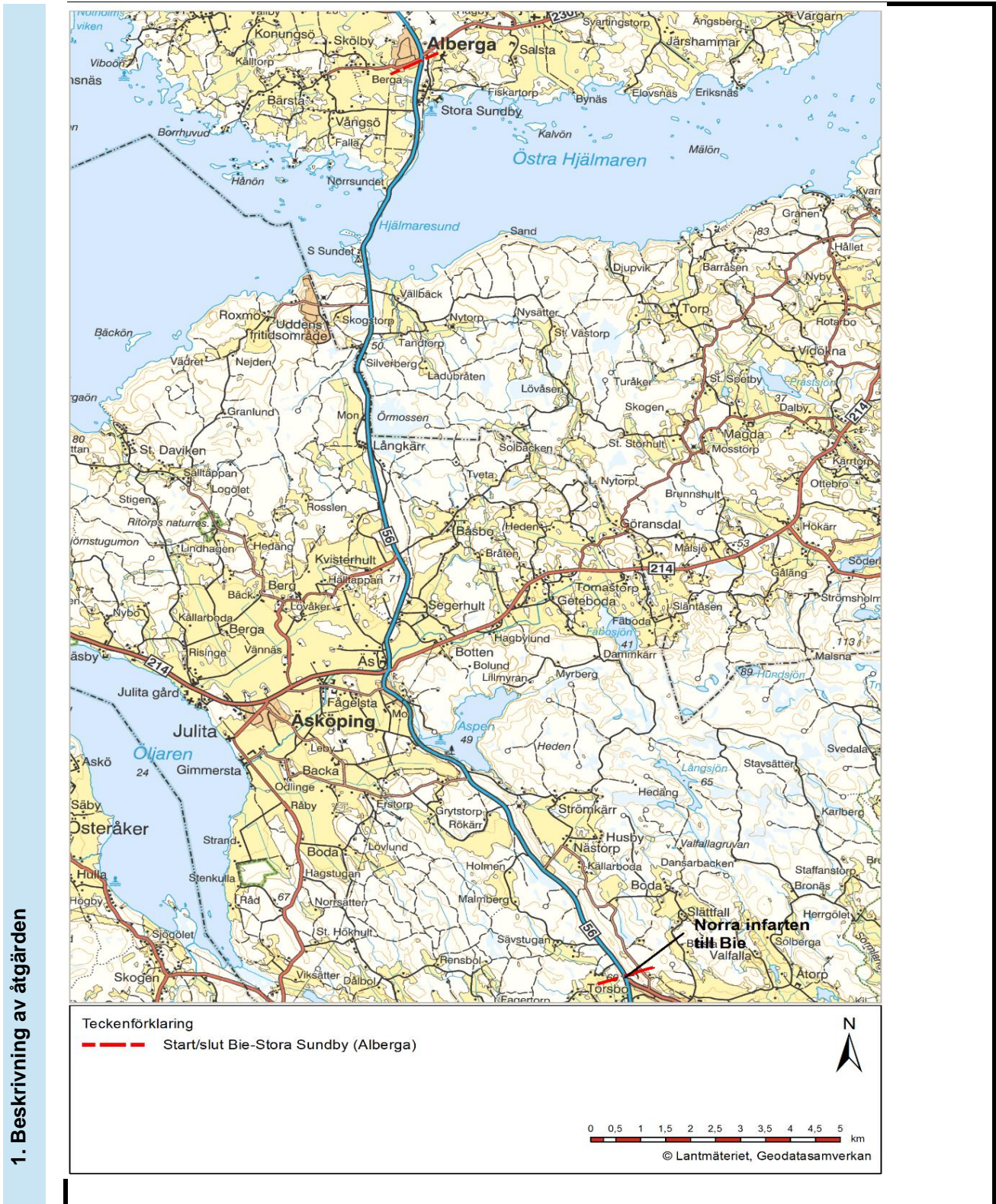


Rv 56 Bie – Alberg; Råta linjen, VMN142



Nuläge och brister: Väg 56 mellan Bie och St Sundby (Alberga) är en cirka 23 kilometer lång sträcka. Vägen är nationell stamväg och ingår som en del i det nationella stråket Råta Linjen som förbinder Norrköping med Gävle via Katrineholm, Eskilstuna och Västerås. Den används både för pendling och godstransporter samt är en viktig och prioriterad länk både regionalt, mellan angränsande regioner och nationellt.

Dagens vägstandard på väg 56 mellan Bie och Stora Sundby bedöms utgöra en begränsning för den framtida utvecklingen i regionen då framkomligheten är låg på vägen vilket begränsar regionala transporter. Trafiksäkerheten är låg och det finns få omkörningssträckor med bra sikt. Även korsningar och anslutningar har dålig sikt. Vägen passerar genom samhället Äs med negativ påverkan på boendemiljön och ökade trafiksäkerhetsrisker och begränsad framkomlighet för trafikanter på väg 56 som följd. Vägen passerar flera vattentäktsområden som idag är dåligt skyddade mot föroreningar från vägen.

Åtgärdens syfte: Åtgärdens ändamål är att trafiksäkerheten och framkomligheten ska öka samt för att förbättra boendemiljön i samhället Äs.

SEB tas fram som del i planarbetet och inför åtgärdsplaneringen 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 402,5 mnkr i prisnivå 2015-06.

Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri landsväg med omkörningsfält på 25 % av stäckan i vardera riktning. Förbi samhället Äs flyttas vägen till en ny sträckning öster om samhället. Norr om Hjälmaresund byggs vägen om för att anpassa linjeföringen till en högre hastighet. Hastigheten föreslås, med vissa undantag bli 100 km/h. Väg med 1+1 körfält görs 9-10 m bred och väg med 2+1 körfält görs 13-14 m bred. Befintliga korsningar med enskilda och allmänna vägar har setts över och förslag till stängning alternativt utförande med öglor, separata vänstersvängfält eller förbjuden vänstersväng har tagits fram för att öka trafiksäkerheten. Befintliga busshållplatser anpassas till vägens nya utformning och anslutningar till och från busshållplatserna anläggs. Viltstängsel föreslås från Bie till Hjälmarens, med vissa öppningar där viltet kan passera. Åtgärder utförs för skydd av vattenskyddsområde. Det planeras också bullerskyddsåtgärder.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
541		Försumbart		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: -51,4 kftim/år	593		
Godstransporter	Restid lastbil: -7,5 kftim/år	122		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -1,33 DSS/år	442		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,171 kton/år	-13		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	11		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 2 mnkr/år	-52		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 22,5 mnkr/år	-562		
Nettonuvärde		541		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	0,96	Informationsvärde NNK =	HÖG	
NNK-i _{KA} *=	0,51	NNK-idu=	0,88	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.
	Hälsa	Positivt		Bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden
	Landskap	Negativt		Negativ påverkan på landskapet vid Äs.
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Ej relevant
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Förbättrat skydd av vattentäkter och vattenförekomst.
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Försumbart		Effekter som inte värderas i kalkylen är små.

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

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

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Målkonflikt mellan miljö (då vi får ett intrång i landskapet), klimatpåverkan (i och med produktionen), förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar långsiktigt till både ekonomisk och social hållbarhet. Ytterligare intrång i landskapet är negativt och åtgärden bidrar negativt till den ekologiska hållbarheten.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

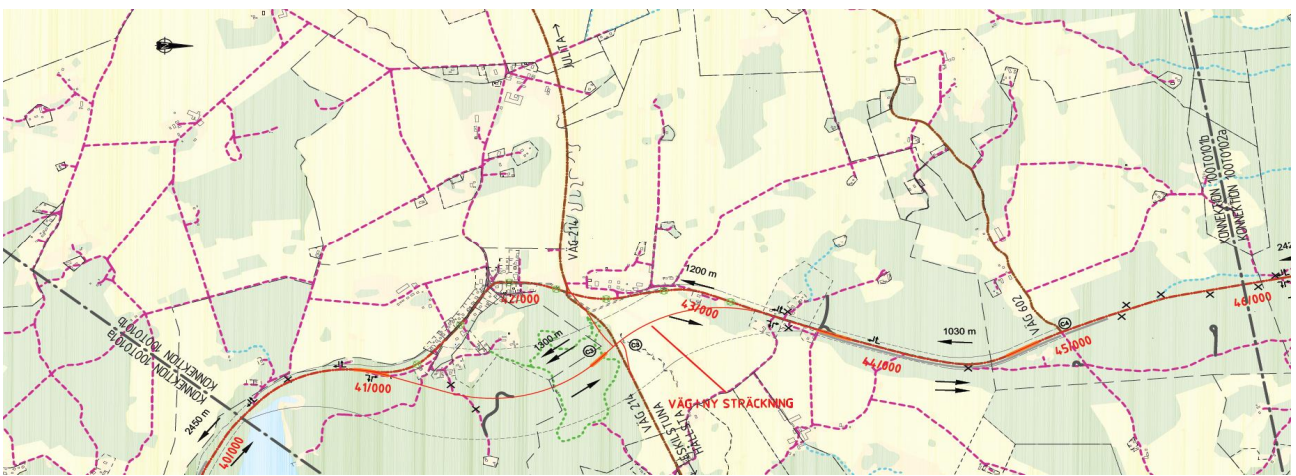
Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

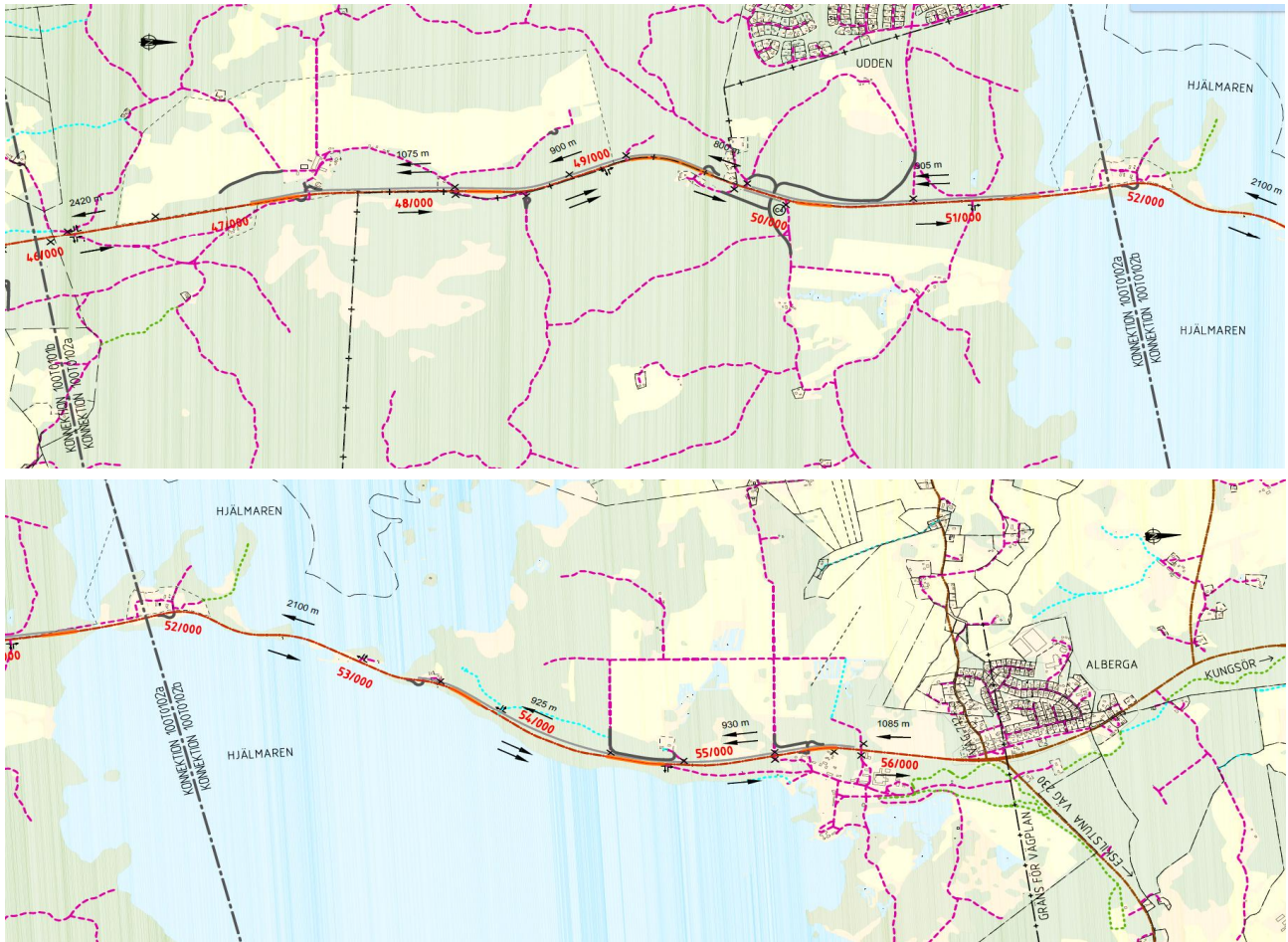
Åtgärdsnamn	Rv 56 Bie – Alberg; Råta linjen	
Ärendenummer	Trv 2015/98828	
Objekt-id	VMN142	
Sammanhang	Ingår i stråk väg 56, Katrineholm- Alberga	
Län	Södermanland	
Koordinater startpunkt	568383	6551125
Koordinater målpunkt	563813	6571668

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Väg-/järnvägsplan - Inför val av lokaliseringalternativ/Typfall 3
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	Beslut om val av lokaliseringalternativ för väg 56 delen vid samhället Äs i Katrineholms kommun, Södermanlands län daterat 2014-09-10
Betydande miljöpåverkan?	Nej
Är MKB gjord?	Ej relevant
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Okänt
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Ej relevant
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

Väg 56, sträckan mellan Bie och St Sundby (Alberga), ligger i Katrineholms kommun och Eskilstuna kommun, Södermanlands län. Vägen är nationell stamväg och ingår som en del i det nationella stråket Råta Linjen som förbinder Norrköping med Gävle via Katrineholm, Eskilstuna och Västerås. Den används både för pendling och godstransporter samt är en viktig och prioriterad länk både regionalt, mellan angränsande regioner och nationellt.

Den aktuella sträckan mellan Bie och St Sundby (Alberga) är drygt 23 km lång. Den startar i höjd med den norra infarten till Bie (väg 676) och avslutas vid Alberga i höjd med anslutande väg 230 mot Eskilstuna. Vägen passerar genom samhället Äs.

Dagens vägstandard bedöms utgöra en begränsning för den framtida utvecklingen i regionen. Trafiksäkerheten är låg och det finns få omkörningssträckor med bra sikt. Även korsningar och anslutningar har dålig sikt. Påverkan från väg 56 på boendemiljön i Äs är negativ då trafiken utgör en barriär i samhället och bidrar till buller.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	Landsbygd
Lokalisering av service och handel	Service och handel i större skala finns närmast i Katrineholm respektive Eskilstuna. I samhället Åsköping finns en mindre mataffär och skola.
Distansarbete	Kunskap saknas
Resvanor och/eller godsflöden	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning persontrafik	Kunskap saknas
Färdmedelsfördelning godstrafik	Kunskap saknas

Gångvägens längd:	23 km
Gångvägens standard:	Gångväg saknas, gående är hänvisade till vägrenar.
Gångtrafik:	Kunskap saknas

Cykelvägens längd:	23 km
Cykelvägens standard:	Cykelväg saknas, cyklister hänvisas till vägrenar.
Cykeltrafik:	Kunskap saknas

Väglängd:	23 km
Vägstandard:	Vanlig väg, vägbredd 7,5 m delen Bie- Äs och 9 m delen Äs- Alberga, skyltad hastighet till stora delar 90 km/h
Vägtrafik:	ÅDT 4400 f/d delen Bie- Äs, vara 19 % tung trafik, mätår 2014. ÅDT 3800 f/d delen Äs- Alberga, varav 20 % tung trafik, mätår 2014.

1.4 Fyrstegsanalys

Åtgärdsvalsstudie är inte gjord, men fyrstegsprincipen har analyserats enligt följande: Åtgärder enligt steg 1 och 2 anses inte uppfylla projektets mål och därför har åtgärder enligt steg 3 setts som lämpliga att gå vidare med. Åtgärder enligt steg 3 är breddning av befintlig väg med uppsättning av mitträcke och omkörningssträckor, förbättringar av utformningen av korsningar, åtgärder i sidoområdet, bättre placering av befintliga busshållplatser samt uppsättning av viltstängsel. Åtgärder enligt steg 4 såsom väg i ny sträckning är aktuellt för att förbättra boendemiljön i Äs.

1.5 Syfte

SEB tas fram som del i planarbetet och inför åtgärdsplaneringen 2018-2029.

Projektets syfte är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt att förbättra boendemiljön i samhället Äs.

1.6 Förslag till åtgärd/er

Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri landsväg med omkörningsfält till 25 % av stäckan i vardera riktning. Förbi samhället Äs flyttas vägen till en ny sträckning öster om samhället. Norr om Hjälmaresund byggs vägen om för att anpassa linjeföringen till en högre hastighet. Hastigheten föreslås, med vissa undantag bli 100 km/h. Längs de delar där omkörningssträckor anläggs kommer vägen att breddas till 13 meter. Där befintlig väg är 7,5 meter bred breddas till 10 meter för 1+1-sträckor. Väg i ny sträckning byggs 14 respektive 10 meter bred. Befintliga korsningar med enskilda och allmänna vägar har setts över och förslag till stängning och alternativt utförande med öglor, separata vänstersvängfält eller förbjuden vänstersväng har tagits fram för att öka trafiksäkerheten. Befintliga busshållplatser anpassas till vägens nya utformning och anslutningar till och från busshållplatserna anläggs. Viltstängsel föreslås från Bie till Hjälmaren, med vissa öppningar där viltet kan passera. Åtgärder utförs för skydd av vattenskyddsområde. Det planeras också bullerskyddsåtgärder.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Breddning av befintlig väg med uppsättning av mitträcke och omkörningssträckor, förbättringar av utformningen av korsningar, åtgärder i sidoområdet, bättre placering av befintliga busshållplatser samt uppsättning av viltstängsel.</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Väg i ny sträckning förbi samhället Äs.</i>

Gångvägens längd:	<i>Ej relevant</i>
Gångvägens standard:	<i>Ej relevant</i>
Gångtrafik:	<i>Ej relevant</i>

Cykelvägens längd:	<i>Ej relevant</i>
Cykelvägens standard:	<i>Ej relevant</i>
Cykeltrafik:	<i>Ej relevant</i>

Väglängd:	<i>23 km</i>
Vägstandard:	<i>Gles mötesfri landsväg 2+1, vägbredd 9 m alternativt 10 m vid 1+1 och 13 m alternativt 14 m vid 2+1, skyltad hastighet 100 km/h</i>
Vägtrafik:	<i>Oberoende av åtgärd: 6400 f/d varav 19 % tunga fordon delen Bie- Äs och 5600 f/d varav 20 % tunga fordon delen Äs- Alberga.</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	<i>bilaga_2c_vmn142_bie_alberga_faststalld_kalkylsammanställning_161209</i>	379	2016-12-02	2016-03	Successiv kalkyl 50 %

Tabell 1.4 Åtgärds-kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansier	Åtgärds-kostnad per finansier (mnkr)	Sammanlagd åtgärds-kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds-kostnad	<i>Kandidat till nationell transportplan 2018-2029</i>	402,5	403	2015-06	Prisnivåomräkning av Successiv kalkyl 50 %

1.8 Planeringsläge

En förstudie för väg 56, Bie- St Sundby (Alberga) har genomförts, daterad 2011-03-07. En samråshandling val av lokaliseringsalternativ har tagits fram för väg 56 delen förbi Äs, daterad 2013-12-06 rev 2014-03-21. Ombyggnaden av vägen mellan Bie och St Sundby (Alberga) är upptagen i nationell plan för transportsystemet 2014-2025 som namngivet objekt.

1.9 Relation till andra åtgärder

Söder om Bie planeras ytterligare en utbyggnadsetapp av väg 56 mellan Katrineholm och Bie till mötesfri landsväg med omkörningsmöjlighet 25 % i vardera riktning. Upprättande av vägplan pågår. Väg 56 mellan Bie och St Sundby (Alberga) ingår som en del av Råta linjen mellan Norrköping och Gävle.

1.10 Övrigt

Ej angett

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 2016-12-01

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ej angett

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
	2014-2040	2014-2060	Ej angett	Ej angett
Personbil	34,0%	53,0%	Ej angett	Ej angett
Lastbil	77,0%	148,0%	Ej angett	Ej angett

Kommentar till tabell 2.2:

Ej angett

2.1.1.4 Kostnader

Tabell 2.3 Nominell åtgärds kostnad (successiv kalkyl 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 angett		Successiv kalkyl 50 % *1,3		Ej angett	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	403		Ej angett		523		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		562		0		731		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
Huvudanalys		Successiv kalkyl 50 %	562	541	0,96	0,88
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	Successiv kalkyl 50 % *1,3	731	372	0,51	0,48
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	Successiv kalkyl 50 %	562	515	0,90	0,80
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Successiv kalkyl 50 %	562	77	0,10	0,10
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	Successiv kalkyl 50 %	562	808	1,44	1,31
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	Successiv kalkyl 50 %	562	30	0,05	0,05

* 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 skuggpriser, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som svärvärderade 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

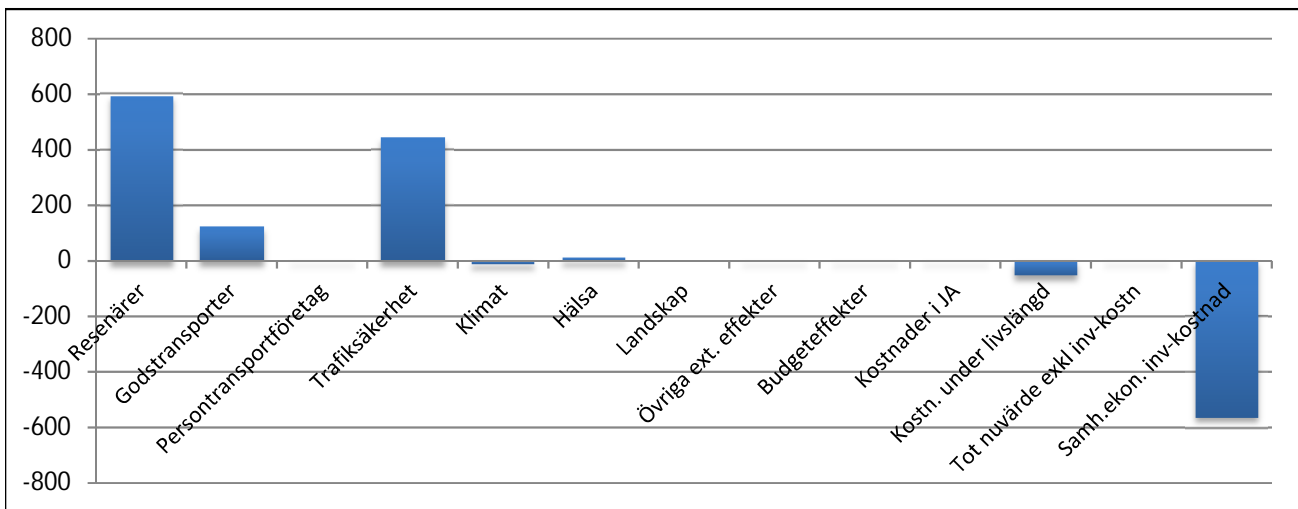
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - personbil	Ej angett	-51,4	kftim/år	608	593	Eva 2.96
		Reskostnad - personbil	Ej angett	-1,2	mnkr/år	-15		Eva 2.96
	GODSTRANSPORTER	Restid - lastbil	Ej angett	-7,5	kftim/år	120	122	Eva 2.96
		Reskostnad - lastbil	Ej angett	1,8	mnkr/år	-3		Eva 2.96
		Gods- kostnad	Ej angett	-0,2	mnkr/år	5		Eva 2.96
	PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
TRAFIKSÄKERHET (TS)	Trafik- säkerhet - totalt	Total olyckskostnad	-	-	442	442	Eva 2.96	
	Döda	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade	-0,10	pers/ år	-		Eva 2.96	
	Svårt skadade	Förändring av statistiskt förväntat antal svårt skadade	-1,23	pers/ år	-		Eva 2.96	

EXTERNA EFFEKTER	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Avser koldioxid	0,17	kton/ år	-13	-13	Eva 2.96
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Avser NOX, HC, SO2, och Partiklar	-	-	11	11	Eva 2.96
		Luft - NOX	Kväveoxider	-0,248	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - VOC	Kolväten	-3,217	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - SO2	Svaveldioxid	0,001	ton/år	-		Eva 2.96
		Luft - Partiklar	Partiklar	-0,007	ton/år	-		Eva 2.96
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant
BUDGET-EFFEKTER	Samtliga budgeteffekter	Budgeteffekter räknas inte ut i EVA. I reskostnadsposterna liksom här - under budgeteffekter - ingår således inte några skatter eller liknande budgetrelaterade poster.	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGSKOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Drift- och underhållskostnad under kalkylperioden	2,0	mnkr/år	-52	-52	Eva 2.96	
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investerings-kostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej relevant	
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	<i>Effekten år 2040 avser annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad</i>			23	mnkr/ år	-562	-562	Eva 2.96
NETTONUVÄRDE							541	

Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.5a (hänvisas i tabell 2.5a till denna tabell med referens nummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej angett</i>

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	RESENERÄRER	<i>Restid - total</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	GODS- TRANSPORTER	<i>Reskostnad - lastbil</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	PERSON- TRANSPORT- FÖRETAG	<i>Biljett-intäkter</i>	<i>Ej relevant</i>		<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart
EXTERNA EFFEKTER (Följdieffekter för samhället)	TRAFIK- SÄKERHET (TS)	<i>Trafik-säkerhet-totalt</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	KLIMAT	<i>Långsiktig hållbar</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafik-säkerhet)	<i>Människors hälsa - buller</i>	<i>I åtgärden planeras bullerskyddsåtgärder som gör att fler får det bättre än om åtgärden inte skulle genomföras. Vägen flyttas ut från samhället Ås.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt	Positivt	Upprättar en
	LANDSKAP	<i>inrättad Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</i>	<i>Åtgärden går till största del längs befintlig väg och påverkan på landskapet blir därför begränsad. Viss negativ påverkan vid det öppna landskapet vid Ås.</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Negativt	Negativt	Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Vattentäkter och vattenförekomster</i>	<i>Förbättrade skydd av vattentäkter och vattenförekomster</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt		Upprättar en
	INBE- SPARADE KOSTNADER I JA	<i>Inbesparade kostnader i JA</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>		<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart	Försumbart
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	<i>Drift och Underhåll</i>	<i>Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen</i>		<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Försumbart		Upprättar en

Motivering:

Ej angett

Tabell 2.6b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.6a

Speciella orsaker till att vissa effekter uppstår samt kortfattad beskrivning och referens till underliggande dokumentation. Effekterna redovisas i tabell 2.6a (hänvisa i tabell 2.6a till denna tabell med referensnummer) under de rubriker där de hör hemma men orsaken till att de uppstår beskrivs samlat i denna tabell.	
Definition	Beskrivning av den speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej relevant</i>

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)
<i>Försumbart</i>		<i>Försumbart</i>		<i>Positiv (liten)</i>		<i>Försumbart</i>
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						<i>Upprättaren</i>

Motivering:

De effekter som inte ingår i NNK har bedömts som försumbara. Bedömningen är att effekterna av parametrar som inte ingår i NNK blir små.

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 åtgärds kostnad.	403
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Storleken på åtgärds kostnaden tillåter endast användande av avancerade bedömningsregler. Nedanstående parametrar måste bedömas.	
Aktuell NNK-i	0,96
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	Överensstämmer
Motivering	Resonemang och överväganden är väl dokumenterade.
Sammanvägda ej prissatta effekter:	Positiv (liten)
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	HK/HR
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	HÖG
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	Villkorsfall 43
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:

Den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten bedöms som lönsam med tanke på att de samlade nyttorna överstiger investeringskostnaden. Effekter som ej beräknats monetärt är till stor del försumbara.

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	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar såväl män som kvinnor.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Regionalt	Nationellt	Neutralt	Vägen utgör en del av rätta linjen mellan Norrköping och Gävle vilket gynnar det nationella perspektivet, men de regionala transporterna antas vara större till antalet och därför gynnas mest.	Upprättaren
Län	Södermanland	Neutralt	Neutralt	Åtgärden ligger i Södermanland.	Upprättaren
Kommun	Katrineholm	Eskilstuna	Neutralt	Åtgärden ligger i till största del i Katrineholms kommun och resterande del ligger i Eskilstuna kommun.	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Godstransporter	Neutralt	Trafikanter och gods gynnas mest av åtgärden.	Upprättaren

Näringsgren	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Sammansättningen av gods som transporteras på väg 56 mellan Bie och Stora Sundby (Alberga) är ej känt.</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikslag	<i>Bil</i>	<i>Gods-väg</i>	<i>Cykel</i>	<i>Bil och gods gynnas mest av åtgärden.</i>	<i>Upprättaren</i>
Åldersgrupp	<i>Vuxna: 18-65 år</i>	<i>Äldre: >65 år</i>	<i>Neutralt</i>	<i>I huvudsak åtgärder för vägtrafik, vilket nyttjas av vuxna.</i>	<i>Upprättaren</i>
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Upprättaren</i>

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

<i>Ej angett</i>	<i>Ej relevant</i>
------------------	--------------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	<i>Nej</i>
------------------------	------------

Kommentar:

Objektet medför relativt stora 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

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	<i>Negativt. Projektets fokus på vägåtgärd bidrar ej till ekologisk hållbarhet då åtgärden gynnar fordonstrafiken. Inträdet i landskapet bedöms bli negativt eftersom obruten mark tas i anspråk vid Ås. I och med att viltstängsel sätts upp ökar vägens barriäreffekt för djulivet. Skydd av vattentäkter och vattenförekomster kommer att förbättras, vilket bidrar positivt.</i>	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Positivt. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till förbättrade möjligheter för arbetspendling och säkra godstransporter på väg.</i>	Upprättaren
	Social hållbarhet	<i>Positivt. Åtgärden skapar förutsättningar för kortare restider. Trafiksäkerheten ökar. Jämlikhet och jämställdhet påverkas inte.</i>	Upprättaren

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Åtgärden bidrar långsiktigt till både ekonomisk och social hållbarhet. Ytterligare intrång i landskapet är negativt och åtgärden bidrar negativt till den ekologiska hållbarheten.

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av vilket bidrag åtgärden ger till de olika målen ska göras utifrån från en absolut skala. Följande skala används:

- positivt bidrag = grönt
- negativt bidrag = rött
- inget bidrag = ofärgat
- ej bedömt = grått

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.

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.

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	Inget bidrag: Färre stopp med mötesfri väg, men om det blir en olycka på enfältsdel medför det ofta att man inte kan komma förbi olycksplatsen alls.	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Lägre skadegrad av olyckor med mötesfri väg och ökad trygghet med mittseparering.	Upprättaren
Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Färre stopp med mötesfri väg och bättre förutsägbarhet, men om det blir en olycka på enfältsdel medför det ofta att man inte kan komma förbi olycksplatsen alls.	Upprättaren
	Kvalitet	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Långväga godstransporter och persontransporter mellan Norrköping och Gävle på Råta linjen gynnas av förbättringar på vägen.	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden gynnar såväl kvinnor som män.	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Allmänheten har möjlighet att påverka projektet i planeringsprocessen.	Upprättaren
Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	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	Inget bidrag: Bättre möjligheter att gå eller cykla i samhället Ås, men ingen förbättring längs övrig sträcka.	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Sektionen är vald för att man ska kunna cykla på väg 56.	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	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.	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Negativt bidrag: Energinvändningen ökar med högre hastighet.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Ny infrastruktur leder till ökad resursanvändning.	Upprättaren
<p>Människors hälsa</p>	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Positivt bidrag: I åtgärden planeras bullerskyddsåtgärder som gör att fler får det bättre än om åtgärden inte skulle genomföras. Vägen flyttas ut från samhället Ås.	Upprättaren
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Positivt bidrag: I åtgärden planeras bullerskyddsåtgärder som gör att fler får det bättre än om åtgärden inte skulle genomföras. Vägen flyttas ut från samhället Ås.	Upprättaren
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Påverkas ej.	Upprättaren
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Effekten bedöms som försumbar.	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>	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Negativt bidrag: Ökad hastighet ger ökade emissioner.	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Positivt bidrag: Åtgärden omfattar skyddsåtgärder vid passage av vattenskyddsområde och vattentäker.	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Påverkas ej.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Påverkas ej.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Påverkas ej.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Påverkas ej.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Påverkas ej.	Upprättaren
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Negativt bidrag: Intrånget i landskapet bedöms bli negativt eftersom obruten mark tas i anspråk vid Äs	Upprättaren
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Viltstängsel ger ökad barriär även om passager anordnas.	Upprättaren
		Betydelse för störning	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: Bidraget bedöms som försumbart.	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delasppekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövården respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Påverkas ej.	Ej angett
Betydelse för utradering		Inget bidrag: Påverkas ej.	Upprättaren	
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	Positivt bidrag: Minskad risk för allvarliga olyckor med döda och allvarligt skadade som följd.	Upprättaren	

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

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

² Definitioner 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 bedömningar 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)	-5,9	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)	-76,7	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)	-3,4	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)	9,8	ton/ mnkr	Eva 2.96

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ingsa målkonflikter

Tabell 4.4 Regionala- och lokala mål

Benämning av mål	Beskrivning av mål	Bedömning av bidrag till mål- uppfyllelse	Kompetens på området som gjort bedömningen
Regional plan för transportinfrastruktur	Målet är att skapa ett transportsystem: • där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Östra Mellansverige. • där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt. • där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet. • där flerkärnighet och en förstoraad arbetsmarknad främjar regional utveckling.	Positivt bidrag	Upprättaren

4.5 Målkonflikter

Målkonflikt mellan miljö (då vi får ett intrång i landskapet), klimatpåverkan (i och med produktionen), förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	13544,00	134,40	Klimatkalkyl, 2016-12-11
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	307,47	3,29	Klimatkalkyl, 2016-12-11
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	18448,44	197,16	Klimatkalkyl, 2016-12-11

Kommentar:

Vid upprättandet av klimatkalkylen har posterna i underlagskalkylen översätts till posterna (typåtgärder och/eller byggdelar) i klimatkalkylen för att kunna införas. Hur översättningen har gjorts samt vilka poster i underlagskalkylen som har uteslutits och försumrats redovisas i bilaga 3.

Drift och underhåll saknas i resultatet eftersom uppgifter om drift och underhåll endast finns tillgängligt för typåtgärder, inte för byggdelar.

Klimatkalkylen bifogas i sin helhet, se Klimatkalkyl, 2016-11-10.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Gabriel Rye-Danjelsen, Sweco, 2016-12-13

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

Ida Rundbladh, Sweco, 2016-12-13

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

2016-12-08; Matilda Lindkvist, trafikanalytiker, Trafikverket; Heléne Bermell, strategisk planerare, Trafikverket; Britt Lisra, utredare trafiksäkerhet, Trafikverket; Mikael Alm, utredare miljö, Trafikverket.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-12-14

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Matilda Lindkvist, Trafikverket, 010-123 71 21

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-03-06; Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-03-06; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-03-10; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-03-12; 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*

Bilaga 2a: Ida Rundblad, Sweco, 2016-11-15; bilaga_2a_vmn142_bie_alberga_underlagskalkyl_161202

Bilaga 2b: Ida Rundblad, Sweco, 2016-12-02;

bilaga_2b_vmn142_bie_alberga_forutsattningar_for_underlagskalkul_161202

Bilaga 2c: Ulrica Eriksson, Trafikverket, 2016-12-02;

bilaga_2c_vmn142_bie_alberga_faststalld_kalkylsammanstallning_161209

Bilaga 2d: Gabriel Rye-Danjelsen, Sweco, 2016-12-12;

bilaga_2d_vmn142_bie_alberga_indexomräkning_av_kostnad_161212

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Bilaga 3a: Hanna Frisk, Sweco, 2016-12-11; bilaga_3a_vmn142_bie_alberga_klimatkalkyl_161211

Bilaga 3b: Hanna Frisk, Sweco, 2016-12-11;

bilaga_3b_vmn142_bie_alberga_klimatkalkyl_underlag_till_seb_161211

Bilaga 4: *Arbets-PM EVA*

Gabriel Rye- Danjelsen, Sweco, 2017-01-19; bilaga_4_vmn142_bie_alberga_pm_eva-kalkyl_170119

Bilaga 5: *EVA-kalkyl*

Gabriel Rye- Danjelsen, Sweco, 2016-12-13; bilaga_5_vmn142_bie_alberga_eva-kalkyl_161213

(Innehåller både huvudanalys och känslighetsanalyser)

Bilaga 6: *FKB*

Matilda Lindkvist, Trafikverket, 2016-06-28; bilaga_6_vmn142_bie_alberga_fbk_160628

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ej angett

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering