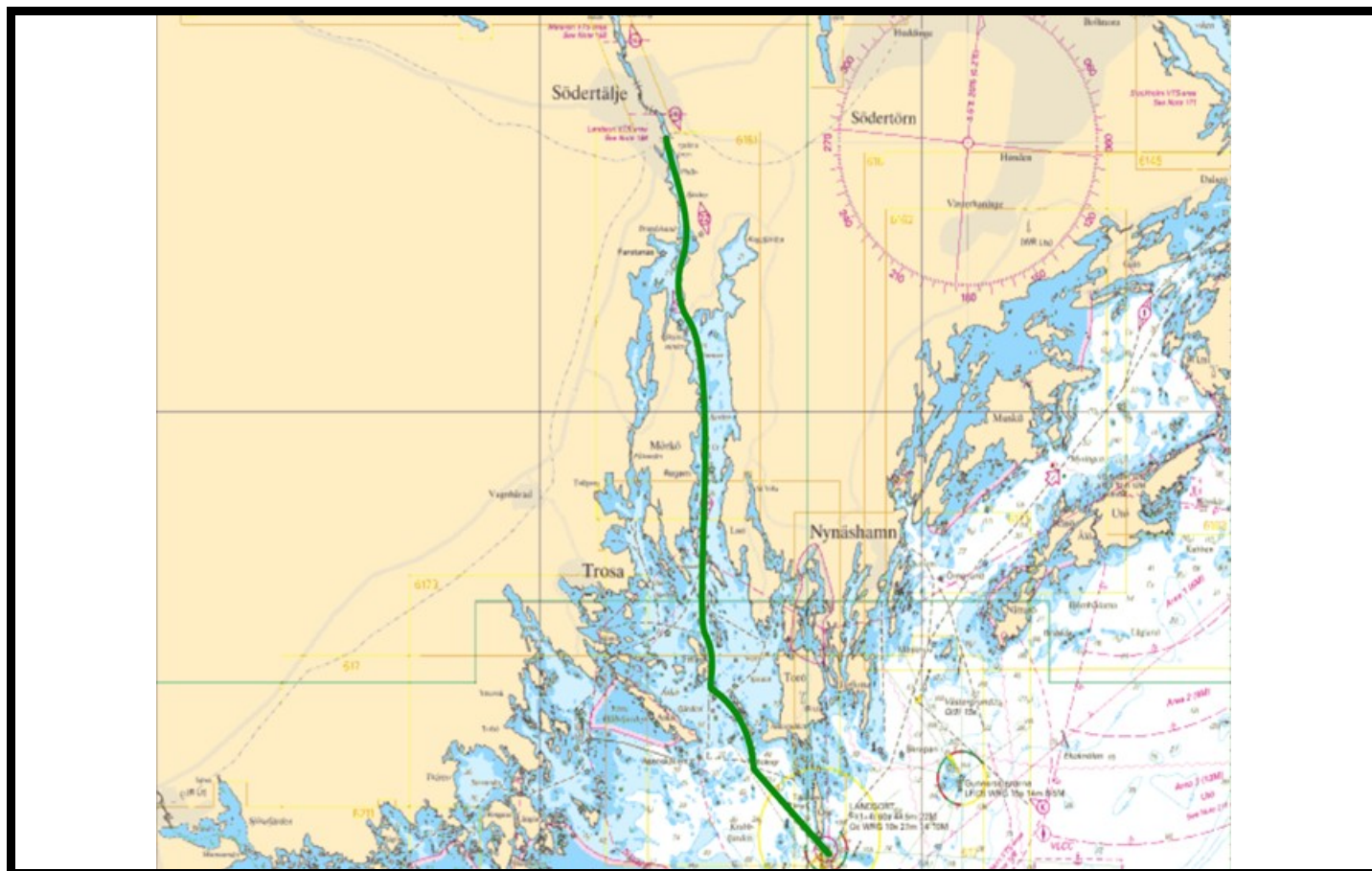


Farled Södertälje - Landsort



Nuläge och brister:

Farleden mellan Södertälje hamn och Landsort möjliggör för fartygstrafik att anlöpa såväl Södertälje hamn som hamnar i Mälaren, de sistnämnda genom Södertälje sluss. Åtgärdsvalsstudien visar på behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i farleden samt kunna ta emot längre och mer djupgående fartyg. Farleden är idag bitvis grund och trång vilket begränsar såväl antal fartyg i farleden som fartygens maximala storlek. Farleden är också olycksdrabbad och i behov av ökat manöverutrymme, framförallt passagen genom Brandalsund, för att minska risken för ex. kollisioner eller grundstötning.

<u>Fartygsklass (max tillåtnafartygsstorlek):</u>	160 m x 32,3 m x 9 m (längd, bredd, djupgående) Dispens tillåter 200 m x 32,3 m x 9 m (längd, bredd, djupgående)
<u>Trafik i farled/hamn (antal fartyg/hamn):</u>	520 fartyg år 2017, 724 fartyg år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn,
<u>Flöde i farled/hamn:</u>	1 529 874 ton år 2017, 2 237 326 ton år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att öka sjösäkerheten i en olycksdrabbad farled och öka kapacitet för effektiva transporter till och från Södertälje och Mälaren.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 295,4 mnkr i prisnivå 2019-06

Föreslagen åtgärd omfattar utbyggnad av farleden så att tillåten maxstorlek för fartygen ändras, från dimensionerna 160 m x 32,3 m x 9 m till 220 m * 32 m * 10,5 m (L*B*D). I och med utbyggnaden så kommer farleden uppfylla sjösäkerhetsåtgärder enligt Pianc avseende säkerhetsmarginaler vilket i sin tur ökar säkerheten i farleden.

Fartygsklass (max tillåtnafartygsstorlek): 220 m x 32,3 m x 10,5 m (längd, bredd, djupgående)

Trafik i farled/hamn (antal fartyg/hamn): 520 fartyg år 2017, 724 fartyg år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn,

Flöde i farled/hamn: 1 529 874 ton år 2017, 2 237 326 ton år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Försumbart	-
Godstransporter	401	Positivt	Med utbyggd farled bedöms risken för störningarna minska och leda till ökad robusthet
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Genom att farleden kommer att följa Planens riktlinjer så bedöms antal olyckor minska.
Klimat	377	Försumbart	-
Hälsa	1	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Genom muddring och sprängning bedöms det ske temporära negativa effekter på flora och fauna, främst under byggtid. På längre sikt bedöms påverkan vara marginell.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	10	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringkostnader under livslängd	-	Negativt	En större farled bedöms kräva mer underhåll.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	389		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	400	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,03	400	Kalkylen bedöms fånga de största och mest påverkande effekterna. Underlaget har i hög grad endast uppdaterats vilket ger historisk kvalitetssäkring. Bedömningen brister i huvudsak rörande effekter på miljö och fauna. I övrigt bedöms kvaliteten i den samhällsekonomiska bedömningen som god.
KA högre invkostnad	0,72	330	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-59	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	2,11	822	Den totala summan av både beräknade och ej beräknade effekter bedöms positiva.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Internationellt	Neutralt
Län	Stockholm	Neutralt
Kommun	Södertälje	Neutralt
Näringsgren	Flytande raffinerade petroleumprodukter och spillolja,	Neutralt
Trafikslag	Gods-fartyg	Neutralt
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden är en godsåtgärd som i första hand gynnar petroleumtransporter då det är denna godstyp som har störst behov av att använda sig av fartyg större än vad farleden medger.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Tryggt & bekvämt	Inget bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Inget bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	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	Positivt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Målkonflikter föreligger mellan positiva effekter inom funktionsmålet som t.ex. ökad robusthet, och hänsynsmålet, t.ex. störning under byggskedet eller påverkan på bottenstrukturen. Målkonflikter föreligger även inom hänsynsmålet som t.ex. ökad säkerhet kontra påverkan på bottenstrukturen eller påverkan på skyddsvärda områden.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Den totala summan av både beräknade och ej beräknade effekter bedöms positiva.

En utbyggd farled medger större men färre fartyg vilket leder till minskade utsläpp från sjöfarten vilket ger positiva effekter för den ekologiska hållbarheten. Samtidigt påverkas den lokala miljön i farleden, såsom bottenstrukturen t.ex. negativt genom muddring och sprängning.

En förbättrad farled ger minskade transportkostnader för gods och bidrar därigenom till ett mer kostnads- och energieffektivt transportsystem. Trafiksäkerheten ökar även i farleden vilket är positivt i och med det att även robustheten och tillförlitligheten ökar.

Åtgärden bidrar marginellt till ökad social hållbarhet genom ökad säkerhet och minskat antal incidenter i farleden.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Farled Södertälje - Landsort
Objekt-id	XST301
Ärendenummer	TRV 2015/14390
Län	Stockholm
Kommun	Södertälje
Trafikverksregion	Region Stockholm
Trafikslag	Sjöfart
Skede	Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Typ av planläggning	Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Farleden mellan Södertälje hamn och Landsort möjliggör för fartygstrafik att anlöpa såväl Södertälje hamn som hamnar i Mälaren, de sistnämnda genom Södertälje sluss. Åtgärdsvalsstudien visar på behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i farleden samt kunna ta emot längre och mer djupgående fartyg. Farleden är idag bitvis grund och trång vilket begränsar såväl antal fartyg i farleden som fartygens maximala storlek. Farleden är också olycksdrabbad och i behov av ökat manöverutrymme, framförallt passagen genom Brandalsund, för att minska risken för ex. kollisioner eller grundstötning.

Fartygsklass (max tillåtnafartygsstorlek):	160 m x 32,3 m x 9 m (längd, bredd, djupgående) Dispens tillåter 200 m x 32,3 m x 9 m (längd, bredd, djupgående)
Trafik i farled/hamn (antal fartyg/hamn):	520 fartyg år 2017, 724 fartyg år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn,
Flöde i farled/hamn:	1 529 874 ton år 2017, 2 237 326 ton år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn

Syfte

Syftet med åtgärden är att öka sjösäkerheten i en olycksdrabbad farled och öka kapacitet för effektiva transporter till och från Södertälje och Mälaren.

Förslag till åtgärd

Föreslagen åtgärd omfattar utbyggnad av farleden så att tillåten maxstorlek för fartygen ändras, från dimensionerna 160 m x 32,3 m x 9 m till 220 m * 32 m * 10,5 m (L*B*D). I och med utbyggnaden så kommer farleden uppfylla sjösäkerhetsåtgärder enligt Planc avseende säkerhetsmarginaler vilket i sin tur ökar säkerheten i farleden.

Fartygsklass (max tillåtnafartygsstorlek): 220 m x 32,3 m x 10,5 m (längd, bredd, djupgående)

Trafik i farled/hamn (antal fartyg/hamn): 520 fartyg år 2017, 724 fartyg år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn,

Flöde i farled/hamn: 1 529 874 ton år 2017, 2 237 326 ton år 2040 enl prognos, avser endast trafik till och från hamn

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-03-30	jan-21	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	300,8	54,1	295,4

Planeringsläge

Farledsutredning pågår fram till Q2 2021 då framtagning och inlämning av MKB för tillståndsansökan görs. MKB-förhandling pågår till Q4 2022 då även dom beräknas komma från Mark- och Miljödomstolen.

Övrigt

Initialt flaggade Södertälje Hamn för farhågor för befarad kapacitetsbrist i farleden avseende farledens nuvarande utformning/kapacitet och säkerhetsbegränsningar. Det avsågs då att det förväntades större fartyg in till hamnen i framtiden. Säkerhetsproblemen i farleden var något som Sjöfartsverket under lång tid varit bekymrade över. Sen var bränsletransporterna från Loudden och sedemera också Berg ytterligare faktorer som bidrog till den gemensamma insikten att det var dags starta en ÅVS. Södertälje Hamn hanterar sedan tidigare bränsle, och kommer nog så fortsättningsvis att göra. Denna hantering kommer säkerligen öka med anledning av den ökande befolkningen i regionen.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Persontrafik saknas
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Egen prognos då basprognos saknas, baseras på statistik från Sveriges Hamnar
Avvikelse från prognos godstrafik	Ja
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Ja
Prisnivå för kalkylvärden	2017-medel
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	2
Kalkylperiod från startår för effekter	60
Kalkylverktyg	Handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-04-28
Trafiktillväxttal Godstrafik fartyg period fr.o.m. 2040	1,00
Trafiktillväxttal Godstrafik fartyg period t.o.m. 2040	1,39

Kommentar

Fartygsanlöpen är extraherade med hjälp av AIS-data levererad av Sjöfartsverket.

Avstegen från ASEK 7.0 görs av tre anledningar. Huvudanledningen är att nå en högre detaljeringsgrad än vad ASEK7.0 medger genom att använda de grund samband och formler som fastställda värden bygger på, vilket i sin tur minskar felskattning av kalkylen. Den andra anledningen är att fastställda ASEK-värden rörande bränsleåtgången är felaktiga på grund av avrundningsfel i de schabloniserade värdena, där dessa är åtgärdade i denna kalkyl. Den sista anledningen är att de tidsberoende kostnaderna till del består av användning av hjälpmotorer som vilket gör att bränsleprisets förändring skall påverka dessa kostnader. I ASEK 7.0 görs inte detta, utan skrivs endast upp enligt INDEX, vilket är en brist.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	389	400	1,03
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	460	330	0,72
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	389	-59	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	389	822	2,11

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

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

Kommentar

Den samhällsekonomiska kalkylen visar en positiv nytta för huvudanalysen samt 2 av 3 känslighetsanalyser.

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Effekter saknas					Försumbart	-
Godstransporter						
Distansberoende kostnad	2,7	mnkr/år	63,6	401	-	Med utbyggd farled bedöms risken för störningarna minska och leda till ökad robusthet
Farledsavgifter	-0,4	mnkr/år	-10,2		-	
Förseningar och trafikstörningar	-	-	-		Positivt: Med utbyggd farled bedöms risken för störningarna minska och leda till ökad robusthet	
Lastning och lossningskostnad	0,2	mnkr/år	5,1		-	
Lotskostnad per år	2	mnkr/år	48,4		-	
Tidsberoende kostnad	9,1	mnkr/år	221,5		-	
Tidsberoende kostnad för lastning och lossning	3	mnkr/år	72,8		-	
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Effekter saknas					Positivt	Genom att farleden kommer att följa PIANCs riktlinjer så bedöms antal olyckor minska.	
Klimat							
	11,1	mnkr/år	377,0	377	-	Försumbart	-
CO2-ekvivalenter	1,6	kton/år	-		-		
Hälsa							
Luft - NH3	0,002	mnkr/år	0,1	1	-	Försumbart	-
Luft - HC	0,001	kton/år	-		-		
Luft - NOx	0,03	mnkr/år	1,0		-		
Luft - NOx	0,007	kton/år	-		-		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning	-	-	-	-	Negativt: Genom muddring och sprängning bedöms det ske temporära negativa effekter på flora och fauna, främst under byggtid. På längre sikt bedöms påverkan vara marginell.	Negativt	Genom muddring och sprängning bedöms det ske temporära negativa effekter på flora och fauna, främst under byggtid. På längre sikt bedöms påverkan vara marginell.
Övriga externa effekter							
Effekter saknas					Försumbart	-	
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Farledsavgifter	0,4	mnkr/år	10,2	10	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Inbesparade JA-kostnader	-	-	-	-	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	-	-	-	-	Negativt: En större farled bedöms kräva mer underhåll.	Negativt	En större farled bedöms kräva mer underhåll.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				389			
NETTONUVÄRDE				400	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt	
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Kalkylen bedöms fånga de största och mest påverkande effekterna. Underlaget har i hög grad endast uppdaterats vilket ger historisk kvalitetssäkring. Bedömningen brister i huvudsak rörande effekter på miljö och fauna. I övrigt bedöms kvaliteten i den samhällsekonomiska bedömningen som god.				Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter De negativa miljöeffekter som bedöms uppkomma är främst under byggskedet och därför övergående medan de positiva effekter avseende minskad störningskänslighet och ökad robusthet uppkommer under driftskedet och därför bedöms som större jämfört med de negativa miljöeffekterna			

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Den totala summan av både beräknade och ej beräknade effekter bedöms positiva.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Persontrafik saknas i farleden
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Internationellt	Nationellt	Neutralt	Möjligheterna att transportera med sjöfart till/från Södertälje hamn förbättras i och med utbyggd farled. Ger störst nytta för gods som går i farleden, vilket är internationellt respektive nationellt.
Län	Stockholm	Flera kommuner	Neutralt	Gods som går i farleden går främst till Stockholms län och övriga Mälardalen.
Kommun	Södertälje	Neutralt	Neutralt	Ökar möjligheten för det lokala näringslivet.
Näringsgren	Flytande raffinerade petroleumprodukter och spillolja,	Fordon, Returpapper, Insatsråvaror till pappersindustrin, Styckegods, Träbränsleråvara (bulk till Söderenergi)	Neutralt	I första hand gynnas petroleumtransporter då det är denna godstyp som har störst behov av att använda sig av fartyg större än vad farleden medger. Container, RoRo och bulk-gods utgör majoriteten av gods och får möjligheten att köra med större fartyg vilket då skulle gynna även denna typ av godstransport.
Trafikslag	Gods-fartyg	Neutralt	Neutralt	Godstransporter på sjö påverkas av åtgärderna.
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Persontrafik saknas i farleden

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärden är en godsåtgärd som i första hand gynnar petroleumtransporter då det är denna godstyp som har störst behov av att använda sig av fartyg större än vad farleden medger.

Objektnummer: XST301 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2015/14390
Kontaktperson: Persson Maja, PLstst, 0771-921 921
Skede: Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-27

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

En utbyggd farled medger större men färre fartyg vilket leder till minskade utsläpp från sjöfarten vilket ger positiva effekter för den ekologiska hållbarheten. Samtidigt påverkas den lokala miljön i farleden, såsom bottenstrukturen t.ex. negativt genom muddring och sprängning.

Ekonomisk hållbarhet

En förbättrad farled ger minskade transportkostnader för gods och bidrar därigenom till ett mer kostnads- och energieffektivt transportsystem. Trafiksäkerheten ökar även i farleden vilket är positivt i och med det att även robustheten och tillförlitligheten ökar.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar marginellt till ökad social hållbarhet genom ökad säkerhet och minskat antal incidenter i farleden.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättare

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
	Trygghet & bekvämlighet	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Med utbyggd farled bedöms tillförlitligheten avseende transporterna öka samt att kostnaden bedöms minska i och med det går att nyttja större fartyg.
	Kvalitet	Positivt bidrag: Med utbyggd farled bedöms kvaliteten på godstransporterna öka då dessa kan utföras mer effektivt och säkert.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Med ökad kapacitet i farleden bedöms tillgängligheten till interregionala destinationer öka
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
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: Ej relevant för åtgärden
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Ej relevant för åtgärden

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte leda till någon överflyttning av gods och påverkar därför inte mängden personbils- eller lastbilstrafik
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Positivt bidrag: En fördjupad och breddad farled ger möjlighet till nyttjandet av större fartyg vilka per tonkm (och därmed även fordonskilometer) är mer energieffektiva jämfört med mindre fartyg
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Sprängning och muddring av farleden ökar energianvändningen under anläggningsfasen. Påverkan under drift och underhåll bedöms dock som oförändrad
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.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Ljudkvaliteten ej bedömd. Försök till bedömning har gjorts av Nynäshamns kommun men buller från sjöfarten kunde ej mätas då vågljuden var högre.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Inget bidrag: Ej relevant
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Inget bidrag: Ej relevant
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Inget bidrag: Ej relevant
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Positivt bidrag: Genom uppväxlings av fartyg ger mindre se NOx, visas i effektberäkningar.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Ej relevant
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Ej relevant då farleden inte utgör någon dricksvattentäkt
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Riskklass för Södertälje hamn oförändrad.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Farleden ligger i anslutning till Askö marina reservat som bedöms påverkas negativt under byggskedet
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Farleden ligger i anslutning till Askö marina reservat, men påverkan bedöms som försumbar
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Muddring och sprängning ger förändringar i bottenstrukturen.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Negativt bidrag: Åtgärderna kan påverka fiskars lekmöjligheter
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för störning	Negativt bidrag: Sprängning och muddring bedöms leda till ökad störning. Även större fartyg med ökat bottendjup kan öka risken för störning i farleden
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Oklar påverkan, men sannolikt negativ genom påverkan av sprängning och muddring

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Ökad risk för invasiva arter från ballastvatten
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Påverkas ej
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Kunskap/underlag saknas
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Med införandet av Piancs rekommendationer minskar risken för olyckor

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-71,20	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Målkonflikter föreligger mellan positiva effekter inom funktionsmålet som t.ex. ökad robusthet, och hänsynsmålet, t.ex. störning under byggskedet eller påverkan på bottenstrukturen. Målkonflikter föreligger även inom hänsynsmålet som t.ex. ökad säkerhet kontra påverkan på bottenstrukturen eller påverkan på skyddsvärda områden.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: Ej angett

Kommentar:

Resultat från klimatkalkyl saknas då verktyget ej är anpassat för sjöfartsobjekt.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Kostnadsbedömning	Kostnadskalkyl för Landsort
SEA	
ArbetsPM	PM där arbetsgången, förutsättningar och resultat beskrivs.
Huvudkalkyl	Kalkylark av samhällsekonomiska beräkningar för huvudanalysen.
Känslighetsanalys 0% tillväxt	Kalkylark av samhällsekonomiska beräkningar för känslighetsanalysen 0% tillväxt
Känslighetsanalys 50 % tillväxt	Kalkylark av samhällsekonomiska beräkningar för känslighetsanalysen 50% tillväxt
Övrigt	
Fartygsanlöpsdata	Redovisar beräkningar för att generera en trolig fartygsflotta som anlöper Södertälje Hamn
Godsstatistik för Södertälje Hamn	Sammanställning över godsprognosen som ligger till grund för beräkningarna.
Indexomräkning kostnadsbedömning	Lathund för indexberäkning av kostnadsbedömningen

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: bf8c12c4-376c-4276-88e9-a6bdac679218

Utskriftsdatum : 2021-05-27