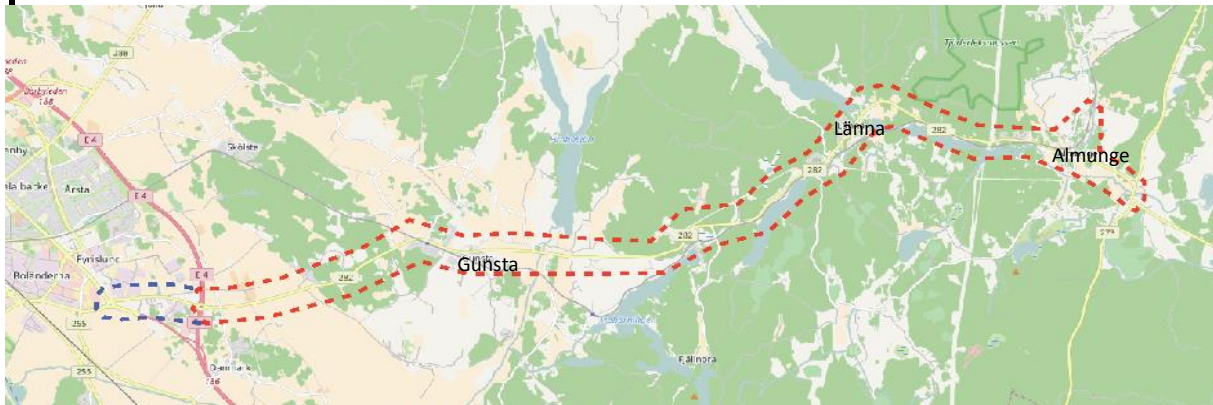


Lv 282 Uppsala-Almunge, paket 1, VO2260

Geografisk avgränsning ÅVS



Nuläge och brister: Väg 282 har ett körfält i vardera riktning och hastigheten är företrädevis 70 km/h, trafikmängd 3 000 -7 000 f/d. De problem som har identifierats i stråket handlar huvudsakligen om bristande tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet för olika trafikslag. Gång- och cykelförbindelser mellan tätorter saknas öster om Gunsta, dock finns det inom tätorterna. Trafiksäkra passager av väg 282 för oskyddade trafikanter saknas. På sträckan finns endast två planskilda passager med väg 282, dessa finns i höjd med Bärby och i anslutning till ett bostadsområde. Väg 282 har bristande trafiksäkerhet med avseende på fordonstrafiken i såväl korsningspunkter som längs med vägen. I högtrafik är det svårt att svänga in på/av från väg 282, detta gäller framförallt vid vänstersväningar. På vissa sträckor av väg 282 finns det många utfarter som ansluter direkt till vägen. På vissa busshållplatser längs väg 282 får endast en halv buss plats i hållplatsfickan. På sträckan mellan Gunsta och Almunge är sikten stundtals begränsad på grund av kurvor, krön och dålig geometrisk standard. Begränsad sikt och smal väg/avsaknad av vägren, skapar farliga omkörningssituationer. På vissa sträckor saknas trafiksäkert sidoområde. Bussar har svårt att komma ut från busshållplatser och försenas av många korsningar och utfarter på sträckan.

Åtgärdens syfte: Åtgärderna har som syfte att öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter och skapa förbättringar för busstrafiken. Syftet med den samlade effektbedömningen är att utgöra underlag till ställningstagande.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 84,9 mnkr i prisnivå 2015-06.

Inom ÅVS:en föreslås tre olika paket med åtgärder. Denna SEB omfattar paket 1 som beskrivs nedan.


Åtgärderna delas in i fyra olika grupper.

1. Åtgärderna syftar till att förbättra standarden på busshållplatser, öka tillgängligheten till busshållplatser, öka trafiksäkerheten för bussar och i förlängningen bidra till ett ökat resande med kollektivtrafiken, totalt 8 hållplatser berörs.
2. En ny separerad gång- och cykelväg byggs ut på sträckan Gunsta – Länna (7 km) och Länna – Almunge (4 km) för att göra det möjligt för fotgängare och cyklister att säkert kunna ta sig mellan tätorterna.
3. Åtgärderna syftar till att öka tillgängligheten och skapa trafiksäkra förbindelser för oskyddade trafikanter. Åtgärderna för det möjligt för oskyddade trafikanter att kunna gå- och cykla till målpunkter samt att på ett säkert sätt kunna passera väg 282 till och från busshållplatser. Passager över vägen föreslås inom tätort och planskilda passager (gång- och cykeltunnel) föreslås utanför tätort, totalt 8 platser. Två gång- och cykelvägar, mellan väg 282 och Vargspårets IP och mellan Gunsta och Fjällnora.
4. Tre platser förses med cykelparkeringar. Pendlarparkeringarna vid Funbo kyrka och Länna Bruksaatan utvärderas med för cykel och bil.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-116		Negativt		Positivt		Osäker lönsamhet

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	Ej angett	0		
Godstransporter	Ej angett	0		
Persontransp.företag	Ej angett	0		
Trafiksäkerhet	Ej angett	0		
Klimat	Ej angett	0		
Hälsa	Ej angett	0		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	Ej angett	0		
SamEk Inv.	Ej angett	-116		
Nettonuvärde		-116		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-	Informationsvärde NNK =	Ej relevant	
NNK-i _{KA} *=	-	NNK-idu=	-	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Marginell påverkan
	Hälsa	Försumbart		Marginell påverkan
	Landskap	Negativt		Möjlig negativ påverkan på natur, kultur
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Positiv påverkan bil- och busstrafik något positiv påverkan på cykeltrafikens restid
	Godstransporter	Försumbart		Marginell påverkan
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Positivt		Ökad trafiksäkerhet genom föreslagna åtgärder
	Övrigt	Försumbart		Ingen effekt
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde		Positivt		Sammataget positiva icke värderade effekter

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nternationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Kvinnor:	Lokalt	Uppsala	Uppsala	TS: Externt berörda	Underlag saknas för bedömning	Cykel, gång, buss,	Barn: <18 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Underlag saknas för bedömning	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Föreslagna åtgärder ger trafiksäkerhetsvinster på bekostnad av viss påverkan på kulturmiljön och naturvärden.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

Åtgärderna ger möjlighet till ökat resande med hållbara transportmedel så som kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Åtgärderna kan påverka natur och kultur negativt. Genom ökad trafiksäkerhet och trygghet bidrar åtgärderna till social hållbarhet på ett positivt sätt. Åtgärderna bedöms som osäkert samhällsekonomisk lönsamma.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 282 Uppsala-Almunge, paket 1	
Ärendenummer	TRV 2017/4674	
Objekt-id	VO2260	
Sammanhang	Ej relevant	
Län	Uppsala	
Koordinater startpunkt	Ej angett	Ej angett
Koordinater målpunkt	Ej angett	Ej angett

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Åtgärdsvalsstudie
Namn och datum på ev. åtgärdsvalsstudie samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska genomföras	Ej angett
Namn och datum för senaste ställningstagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Ej angett
Betydande miljöpåverkan?	Ej prövat
Är MKB gjord?	Nej
Innebär befintliga förhållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Ej angett
Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärdsförslaget problemet?	Ej angett
Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transportsystemet?	Ej angett

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

1.3 Nuläge och brister

Ej angett

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder	<i>Ej angett</i>
Lokalisering av service och handel	<i>Ej angett</i>
Distansarbete	<i>Ej angett</i>
Resvanor och/eller godsflöden	<i>Ej angett</i>
Färdmedelsfördelning persontrafik	<i>Ej angett</i>
Färdmedelsfördelning godstrafik	<i>Ej angett</i>

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

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

Väglängd:	<i>Ej angett</i>
Vägstandard:	<i>Ej angett</i>
Vägtrafik:	<i>Ej angett</i>

1.4 Fyrstegsanalys

Ej angett

1.5 Syfte

Ej angett

1.6 Förslag till åtgärd/er

Ej angett

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ej angett</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ej angett</i>
Gångvägens längd:	<i>Ej angett</i>
Gångvägens standard:	<i>Ej angett</i>
Gångtrafik:	<i>Ej angett</i>
Cykelvägens längd:	<i>Ej angett</i>
Cykelvägens standard:	<i>Ej angett</i>
Cykeltrafik:	<i>Ej angett</i>
Väglängd:	<i>Ej angett</i>
Vägstandard:	<i>Ej angett</i>
Vägtrafik:	<i>Ej angett</i>

1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnads kalkyl	Åtgärds- kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads- kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings- alternativ. Nominell åtgärds kostnad	vo2260_282_uppsal a_almunge_paket1_ gki_171109	87	2017-09-26, reviderad 2017- 11-09	2017-07	GKI 50%

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds- kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds- kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings- alternativ. Nominell åtgärds kostnad	Uppdelning inte fastställd	84,9	85	2015-06	GKI 50%

1.8 Planeringsläge

Arbetet med ÅVS Gnista-Almunge pågår. En avsiktsförklaring mellan berörda aktörer ska tas fram under år 2017.

1.9 Relation till andra åtgärder

Trafikverket genomför en fördjupad inventering med fokus på sidoområden längs väg 282 utifrån genomförd trafiksäkerhetsklassificering. Trafikverket Region Öst har år 2017 föreslagit sträckan Länna – Almunge som ny möjlig mätplatssträcka (ATK) till Trafikverket nationellt.

Uppsala kommun utreder etappvis utbyggnad av cykelväg mellan Gunsta och Fjällnora respektive Länna. Uppsala kommun arbetar med flera planarbeten som påverkar väg 282. Uppsala kommun genomför hastighetsöversyn i kommunens tätorter. Uppsala kommun planerar att inventera och åtgärda cykelvägvisningen mot tätorter utanför Uppsala mellan år 2019-2020.

1.10 Övrigt

I ÅVS redovisas tre olika paket som förslår åtgärder med olika tidshorisonter. Paket 1 ingår som ett baspaket och det kan utföras fristående eller i kombination med paket 2 (ökad vägstandard) eller paket 3 (mittseparering 2+1).

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	Ej angett	
Avvikelse från prognos persontrafik	Ej angett	
Prognosverktyg - persontrafik	Ej angett	
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ej angett	
Avvikelse från prognos godstrafik	Ej angett	
Prognosverktyg - godstrafik	Ej angett	
Befolkningsscenario	Ej angett	
Ekonomiskt scenario	Ej angett	
Näringslivsscenario	Ej angett	
Övrig scenarionformation	Ej angett	
Trafikering - kollektivtrafik	Ej angett	
Trafikering - gods	Ej angett	
Infrastrukturnät	Ej angett	
ASEK-version	Ej angett	
Avvikelse från ASEK	Ej angett	
Prisnivå för kalkylvärden	2014-medel	
Kalkylränta %	Ej angett	
Prognosår 1	2040	
Diskonteringsår	Ej angett	
Öppningsår	Ej angett	
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	Ej angett	
Ekonomisk livslängd (projektspecifik), antal år	Ej angett	
Kalkylperiod från startår för effekter	40	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	Ej angett
		Ej angett

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:	
	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
Personbil	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
Lastbil	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

Kommentar till tabell 2.2:

Ej angett

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	<i>GKI 50%</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	<i>Ej angett</i>	2014-medel	2015-06	2014-medel	<i>Ej angett</i>	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	85		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		116		0		<i>ej angett</i>		0

2.1.2 Kalkylresultat

2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

	Kalkylmetod för åtgärdskostnad	Samhälls-ekonom-isk investerings-kostnad inkl skatte-faktor (mnkr)	Nettonu-värde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***	
Huvudanalys	GKI 50%	116	-116	-	-	
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>Ej angett</i>	<i>ej angett</i>	#####	-	-
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	GKI 50%	116	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	GKI 50%	116	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	GKI 50%	116	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	GKI 50%	116	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej beräknat</i>

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

** Nettonu-värdeskvoten NNK-i är nettonu-värdet dividerat med den samhällsekonomiska investeringskostnaden.

***Nettonu-värdeskvoten NNK-idu är lika med nettonu-värdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

2.1.2.2 Samhällsekonomiskt kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekonomiskt relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekonomiskt relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekonomiska analysen antingen som värderade effekter i tabell 2.5a eller som 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	RESEN ÅRER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	GÖDST RANSP ORTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
EXTERNER EFFEKTER	TRAFIKSÅKE RHET (TS)	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	KLIMAT	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	HALSA (exkl trafikså)	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
	ÖVRIGA EXTERNER EFFEKTER	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
BUDGETEFFEKTE R		Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett

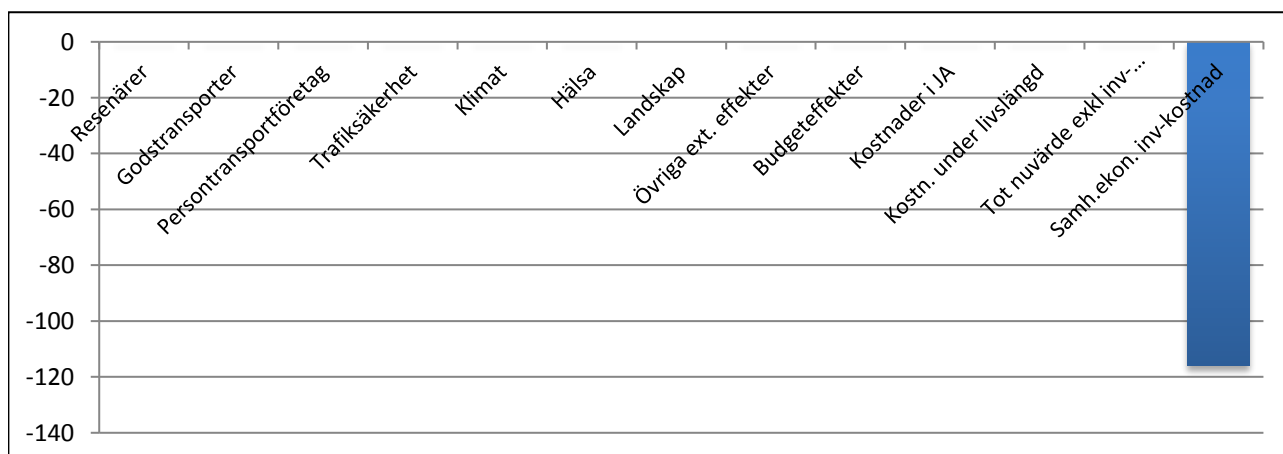
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS-KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	Drift och Underhåll	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	0	Ej angett
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGS-KOSTNAD		Ej angett	Ej angett	mnkr/ år	Ej beräknat	-116	Ej angett
NETTONUVÄRDE						-116	

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 speciella orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	Ej angett

2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



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

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

Tabell 2.6a Effekter som inte värderats monetärt

Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman- vägd bedömning	Bedömt av	
			2040					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESENÄRER	Restid - total	Positiv påverkan för biltrafiken och busstrafiken genom åtgärder på bussfickor. Något positiv påverkan på restiden för cyklister genom gc-vägar	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	GODSTRAN SPORTER	Restid - lastbil	Marginell påverkan genom åtgärder på bussfickor	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	PERSONTRANSPOR TFÖRETAG	Trafikeringskostnad	Marginell påverkan	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
		Biljettintäkter	Marginell påverkan	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättar en
TRAFIK- SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerhet-totalt	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter genom gc-väg och passager samt hållplatsåtgärder	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en	
	KLIMAT	CO2-ekvivalenter	Marginell påverkan	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följdeflekter för samhället)	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Luft	Marginell påverkan på luftemissioner	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en
	LANDSKAP	Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär	Viss påverkan på landskapsbilden genom att mer mark tas i anspråk	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Negativt	Upprättar en
		Barriäreffekter - övrig trafik (inkl cykel och gång)	Minskad barriäreffekt genom ordnade passager samt planskildheter för oskyddade trafikanter	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
		Intrång i Landskap - Ekosystemeffekter och biologisk mångfald	Möjlig påverkan på naturvärden, Natura 2000.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättar en
		Intrång i Landskap - effekter på forn- och kulturlämningar	Möjlig påverkan på riksintresse kulturmiljö och fornlämningar	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättar en
		OVRIKA EXTERNA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett		Ingen effekt
	INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Okänt	Försumbart
KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Okänt	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 speciella orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej angett</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)
Negativt		Positivt		Positiv (liten)		Positivt
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Upprättaren

Motivering:

Ej angett

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:	<i>Ej angett</i>
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	85
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade	
Aktuell NNK-i	-
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	<i>Ej bedömt</i>
Motivering	<i>Ej angett</i>
Sammanvägda ej prissatta effekter:	<i>Positiv (liten)</i>
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
Övergripande grad av informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:	
Villkorsfall	<i>Inget villkorsfall är relevant eftersom inga nyttor är beräknade</i>
Möjlig maximal sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet	-

2.3.2 Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.8

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet	Osäker lönsamhet
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Relativt stor investeringskostnad och svårbedömda samhällsekonomiska nyttor

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 fördelas 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) fördelas 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	<i>Kvinnor:</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Företrädevis cykel- och kollektivåtgärder som därmed gynnar kvinnor genom att de utnyttjar dessa färdmedel i större utsträckning.</i>	<i>Upprättaren</i>
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	<i>Lokalt</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärden förbättrar främst kollektivtrafik och cykeltrafik och medför förbättringar i första hand för den lokala trafiken.</i>	<i>Upprättaren</i>
Län	<i>Uppsala</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Åtgärderna berör Uppsala län</i>	<i>Upprättaren</i>
Kommun	<i>Uppsala</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>I första hand Uppsala kommun</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikanter, transporter och externt berörda	<i>TS: Externt berörda</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för bussresenärer och oskyddade trafikanter.</i>	<i>Upprättaren</i>

Näringsgren	<i>Underlag saknas för bedömning</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Underlag saknas för bedömning</i>	<i>Underlag för bedömning saknas</i>	<i>Upprättaren</i>
Trafikslag	<i>Cykel, gång, buss,</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>Främst åtgärder som rör oskyddade trafikanter, dock vissa i anslutning till hållplatser vilket ger positiv effekt för busstrafiken</i>	<i>Upprättaren</i>
Åldersgrupp	<i>Barn: <18 år</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Neutralt</i>	<i>I första hand ungdomar genomgc-åtgärder och åtgärder för busstrafiken.</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 vissa effekter för näringslivets transporter. 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

Osäker lönsamhet

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

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

Tabell 4.1 Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling

Bidrag till långsiktig hållbarhet	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
	Ekologisk hållbarhet	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>
	Social hållbarhet	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ej angett

4.3 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

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

Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. <i>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</i>	Tillförlitlighet	<i>Positivt bidrag: Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras. Förbättrade möjligheter att köra om.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Trygghet & bekvämlighet	<i>Positivt bidrag: Ökad trygghet och bekvämlighet för bilister och oskyddade trafikanter genom ordnade passager och separat gång- och cykelväg.</i>	<i>Upprättaren</i>

Näringslivets transporter. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras. Förbättrade möjligheter att köra om.	Upprättaren
	Kvalitet	Inget bidrag: Påverkas inte	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Förbättrade möjligheter till pendling med buss genom förbättrad tillgänglighet till hållplatser och cykelparkeringar. Förbättrad möjlighet för cyklisterna genom tillskapande av gång- och cykelväg.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Ej i anslutning till storstad	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet till Uppsala	Upprättaren
Jämställdhet. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Marginell påverkan	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Allmän inbjudan till samråd/workshop, lika förutsättningar för män och kvinnor att påverka	Upprättaren
Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt gång- och cykelvägsanslutningar ger ökad användbarhet för funktionshindrade	Upprättaren
Barn & unga. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Möjligt positivt bidrag genom gång- och cykelväg och ordnade passager.	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Föreslagna åtgärder bedöms påverka andelen marginellt.	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Föreslagna åtgärder bedöms minska restiden men påverka andelen marginellt då även fordonstrafiken får det bättre.	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><i>Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.</i></p>	<p>Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.</p>	<p><i>Inget bidrag: Påverkas inte</i></p>	<p><i>Upprättaren</i></p>
	<p>Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</p>	<p><i>Inget bidrag: Påverkas inte</i></p>	<p><i>Upprättaren</i></p>
	<p>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Större ytor medför högre energianvändning för drift och underhåll. Byggandet medför stor energianvändning.</i></p>	<p><i>Upprättaren</i></p>
<p>Människors hälsa</p>	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p><i>Inget bidrag: Påverkas inte</i></p>	<p><i>Upprättaren</i></p>
	<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p><i>Inget bidrag: Påverkas inte</i></p>	<p><i>Upprättaren</i></p>
	<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p><i>Inget bidrag: Inga utpekade värdeområden påverkas</i></p>	<p><i>Upprättaren</i></p>
	<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p><i>Positivt bidrag: Gång- och cykelväg utmed väg 282 samt möjlighet till passage respektive planskild passage av väg 282 bidrar positivt till ökad fysisk aktivitet.</i></p>	<p><i>Upprättaren</i></p>

<p>Hälsa. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>	<p>Befolkning</p>	<p>Barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål</p>	<p>Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter genom passager, gång- och cykelväg, hållplatsåtgärder och minskad barriäreffekt genom planskildheter</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>	<p>Positivt bidrag: Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter genom passager, gång- och cykelväg, hållplatsåtgärder och minskad barriäreffekt genom planskildheter</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Luft</p>	<p>Vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).</p>	<p>Inget bidrag: Påverkas inte</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.</p>	<p>Inget bidrag: Ej relevant</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>	<p>Inget bidrag: Ej relevant, inga personer är exponerade för halter över MKN</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Vatten</p>	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p>	<p>Inget bidrag: Oklar påverkan på vattenskyddsområde vid Gunsta</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>
	<p>Mark</p>	<p>Betydelse för förorenade områden</p>	<p>Inget bidrag: Kunskap saknas</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden</p>	<p>Inget bidrag: Kunskap saknas</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt metaller</p>	<p>Inget bidrag: Kunskap saknas</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar</p>	<p>Inget bidrag: Kunskap saknas</p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede</p>	<p>Inget bidrag: Kunskap saknas</p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Materiella tillgångar</p>	<p>Betydelse för areella näringar.</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>
		<p>Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.</p>	<p>Bedöms inte för närvarande</p>	<p>Ej relevant</p>

Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	Inget bidrag: Viss påverkan med anledning av bredare vägområde genom gång- och cykelväg utmed väg 282	Upprättaren
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Påverkas inte	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Marginellt större barriär genom gc-väg	Upprättaren
		Betydelse för störning	Inget bidrag: Ingen störning med anledning av föreslagna åtgärder	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	Negativt bidrag: Möjligt negativt bidrag på Natura-2000 område av gång- och cykelvägen om den läggs på norra sidan av väg 282. Övriga naturvärden bedöms inte påverkas.	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	Negativt bidrag: Möjligt negativt bidrag på Natura-2000 område av gång- och cykelvägen om den läggs på norra sidan av väg 282. Övriga naturvärden bedöms inte påverkas.	Upprättaren
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	Negativt bidrag: Risk för att riksintressen och andra utpekade kulturmiljövärden påverkas av åtgärderna främst gång- och cykelvägen men även av andra åtgärder.	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	Inget bidrag: Ingen påverkan	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	Inget bidrag: Väg 282 bedöms inte ha några kulturmiljövärden på berörd sträcka	Upprättaren
		Betydelse för utradering	Negativt bidrag: Kända fornlämningar kan påverkas	Upprättaren

Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Ökad trafiksäkerhet genom ökad separering mellan bil och oskyddade trafikanter.</i>	<i>Upprättaren</i>
-----------------------	---	---	--------------------

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
		Ej angett		
<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Ej relevant

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
<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej bedömt</i>	<i>Ej angett</i>

4.5 Målkonflikter

Föreslagna åtgärder ger trafiksäkerhetsvinster på bekostnad av viss påverkan på kulturmiljön och naturvärden.

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	1149,00	19,90	Klimatkalkyl version 5.0, 2017-09-26
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	24,70	0,48	Klimatkalkyl version 5.0, 2017-09-26
Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	987,92	19,22	

Kommentar:

Ej angett

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

Ingen kalkyl gjord

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2017-11-20, Linda Wahlman ÅF Infrastructure AB

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

2017-09-19, Matilda Lindkvist, Trafikanalytiker, Trafikverket; Heléne Bermell, strategisk planerare, Trafikverket; Erica Löfqvist, strategisk planerare, Trafikverket; Britt Lisra, utredare trafiksäkerhet, Trafikverket; Mikael Alm, utredare miljö, Trafikverket; Tina Melin, utredningsledare, Trafikverket.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-10-09

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Matilda Lindkvist, Trafikverket, matilda.lindkvist@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-12-04, Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-12-05; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-12-14; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-12-19; 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

Bernt Nyström ÅF Infrastructure, bilaga_2_vo2260_282_uppsala_almunge_paket1_gki_171109.xlsx

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Sanna Eveby, ÅF Infrastructure

Bilaga_3a_resultat_klimatkalkyl_vo2260_282_uppsala_almunge_paket1_170926.pdf

Bilaga_3b_indata_klimatkalkyl_vo2260_282_uppsala_almunge_paket1_170926.xls

Bilaga 4: Indexomräkning

Linda Wahlman ÅF Infrastructure, bilaga_4_vo2260_282_uppsala_almunge_indexomr_170928.xlsx

Bilaga 5:

Ej angett

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

Referens 2: Åtgärdsvalsstudie

ÅF Infrastructure AB, Åtgärdsvalsstudie – Väg 282 Uppsala-Almunge 2017-11-15

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering