Ej beräknade effekter, bilaga till arbets-PM – Bansek

Vid genomförande av trafikanalyser och samhällsekonomiska analyser är det viktigt att dokumentera det arbete som genomförs, både för att kunna granska kalkylen, men även inför ev. framtida revideringar av kalkylen.

Dokumentationen ska beskriva vilka antaganden och analyser som gjorts samt vilka resultat som erhölls. Läsaren av arbets-pm:et förutsätts generellt ha kunskap om järnvägsanalyser och samhällsekonomiska analyser, och specifikt avseende Bansek. En primär målgrupp är de nationella respektive regionala granskarna.

Arbets-pm:et ska vara så pass välbeskrivet att det ska vara möjligt att återskapa kalkylen och få samma resultat.

Mallens struktur har tagits fram utifrån goda exempel på arbets-pm som upprättats de senaste 4–5 åren för att visa på vilket innehåll som bör finnas med för att upprätta arbets-pm av god/rätt kvalitet. Det är samtidigt inget krav att den struktur och de rubriker som finns i denna mall behöver följas till punkt och pricka, utan det står kalkylupprättaren fritt att välja layout. Syftet med mallen är att vara ett stöd vid upprättande av arbets-pm för att tydliggöra vad ett arbets-pm förväntas omfatta.

Ett tips vid upprättandet av en kalkyl är att börja med arbets-pm:et istället för att börja med Bansek-kalkylen. Detta skapar vanligtvis en bättre förståelse för objektet som ska analyseras, och brukar underlätta genomförandet av Bansek-kalkylen.

Denna sida tas bort när arbets-pm:et är klart.

**Arbets-PM Bansek/Bansek gods – [objekt-id], [objektnamn]**

# Inledning

Här anges:

* Datum, objekt-id och objektnamn
* Kalkylupprättare med kontaktuppgifter (mejl och ev. telefonnr)
* Beställare med kontaktuppgifter (mejl och ev. telefonnr)

Sammanfatta kort objektet (dvs. ett par meningar) vad är problemen i nuläget och vad föreslås för åtgärd. Avsluta med redovisning av nettonuvärde (NNV), nettonuvärdekvot (NNK) respektive nyttoutgiftskvot (NUK).

Syftet med denna korta sammanfattning är för att ge läsaren en introduktion och överblick över objektet och analysen.

Om separat Bansek godskalkyl har gjorts anges det här.

# Förutsättningar

Beskriv/redogör för förutsättningarna för analysen.

Vad är nuläge/JA? Ofta är de samma, men inte alltid. Motivera tydligt varför om avsteg görs.

Vad är förslag till åtgärd, dvs. UA?

Trafikering av person- respektive godståg (se t.ex. flik *”Kap.ber JA”*, ”*Länkar”,* ”*Linje\_Data”* eller ”*Bangods\_linjedel”*), t.ex. i tabellform

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Linjedel | Linjeindelning  | Snabbtåg | Övriga | Lokaltåg | Godståg | Malmtåg |
| L100 | Boden – Murjek  | - | 14 | - | 22 | 8 |
| L101 | Murjek – Gällivare  | - | 14 | - | 19 | 8 |

Om relevant, redovisa vilka linjer som ingår i kalkylen och vad dessa har för antal resande/påstigande.

# Kostnader

## Investeringskostnader

Redovisa investeringskostnaderna både i prisnivån de är upprättade i samt prisnivå 2019 så att det går att kontrollera att korrekt prisnivå är inmatad i Bansek.

Redovisa antagen byggtid

Finns några kostnader förknippade med JA? Om ja, redovisa även dessa

## Drift och underhåll respektive reinvesteringar

Redovisa skillnader i drift och underhållskostnader respektive reinvesteringskostnader mellan UA och JA, alternativt anläggningsmassor mellan UA och JA så att det går att kontrollera inmatade värden i Bansek. T.ex. kan tabell(er) avseende DoU resp. reinvesteringar i Bansek kopieras och klistras in här.

# Metod

Vilken metod har valts och varför? Vald metod ska beskrivas väl så att en annan person ska kunna replikera kalkylen utifrån uppgifterna i arbets-PM:et.

Har en (eller flera) linjedelar behövt delas upp?

* Om ja, redovisa hur, gärna i tabellform. T.ex. kan tabellen från Bansek, flik ”*Beskrivning av åtgärd*” eller flik ”*Gods\_nya linjedelar\_UA*” nyttjas.
* Redovisa även gjorda justeringar i Bansek flik ”*Kap.ber UA*” och ev. ytterligare flikar.

Förekommer någon linjeförkortning/avståndsförkortning?

* Om ja, redovisa vilka och hur förändringarna är införda i Bansek, flikarna ”*Länkar*” (kolumn Z) och/eller ”*Bangods\_linjedel*”

Finns externt beräknade tidsvinster?

* Om ja, redovisa vilka och hur förändringarna är införda i Bansek, flikarna ”*Länkar*” och/eller ”*Bangods\_linjedel*”, Tidtabellsanalys Person” samt ”Linjelänk UA-JA”

Finns externt beräknade kapacitetsvinster?

* Om ja, redovisa hur samt hur nya kapacitetstal inarbetats i Bansek

Diskutera/redogör för styrkor svagheter med vald metod. Ger vald metod ett rättvisande resultat? Fångas de stora effekterna? Det bör vald metod göra, annars bör man som kalkylupprättare tänka om och om möjligt välja annan metod. Detta stycke kopplar även till kvalitetsbedömningen i SEB-IT.

# Ej beräknade effekter

Vilka ej beräknade effekter har identifierats och redovisas i SEB? Vilka effekter har bedömts som relevanta men inte av samhällsekonomisk betydelse? Här finns möjlighet att beskriva mer ingående jämfört med i SEB-IT.

Kommentera och försök göra en bedömning över storleken på de ej beräknade effekterna. Vanligtvis är dessa mindre jämfört med de prissatta, om inte behöver detta belysas avseende vald metod och kalkylens kvalitet.

Se även bilaga Ej beräknade effekter, bilaga till arbets-PM – Bansek sist i detta dokument.

# Känslighetsanalyser

Vilka känslighetsanalyser görs?

* Känslighetsanalys – högre investeringskostnad
* Känslighetsanalys – Trafiktillväxt (trafikutveckling?) +20%
* Känslighetsanalys – Trafiktillväxt (trafikutveckling?) -20%
* Känslighetsanalys – Enhetliga tidsvärden

Görs några fler utöver standardkänslighetsanalyserna? Varför?

Då kalkylresultatet väsentligen beror av indatan är det intressant att analysera hur resultatet påverkas av ändringar i indatan. Att genomföra flera känslighetsanalyser är därför intressant att göra för att bilda sig en uppfattning om hur robust kalkylresultatet är.

# Resultat

Redovisa resultatet, t.ex. genom att klistra in tabellen från flik ”*Kalkylsammanställning*” i Bansek eller från SEB-IT. Kommentera resultatet, t.ex. vilka nyttor är störst? Koppla gärna ihop med syftet och fördelningsanalysen i SEB:en. Om objektet t.ex. främst är tänkt att underlätta för godstrafiken, är det godstrafiken som också får störst nyttor?

Redovisa gjorda känslighetsanalyser. Pekar alla i samma riktning? Är kalkylresultatet robust?

# Bilagor att bifoga i SEB-IT

Följande underlag ska bifogas SEB i SEB-IT:

* Excelkalkyl (Bansek, Bansek Gods, Plankorsningsmodellen, Handkalkyl)
* Arbets-PM

Vid behov även:

* Underlag för kapacitetsberäkningar
* Underlag för beskrivning av trafikering
* Underlag för beskrivning av anläggningsmassa
* Underlag för ev. manuellt beräknade effekter
* Motsvarande underlag som ovan för ev. objektspecifika känslighetsanalyser

# Ej beräknade effekter, bilaga till arbets-PM – Bansek

*I tabellen ska ”X” sättas i kolumnen ”Relevant” om effekten är relevant. I kolumnen ”Bedömning” skrivs en av bedömningarna ”Förbättring”, ”Försumbart” eller Försämring”. I kolumnen ”I SEB” sätts ett ”X” om effekten redovisas i SEB. Det kan finnas relevanta men små effekter som inte behöver tas upp i SEB. Vissa effekter kan behöva preciseras, t.ex. om det finns restidseffekter för flera trafikslag. Då läggs en rad till med samma effektbenämning, och en precisering görs i kolumnen ”Preciserad benämning”. Beskrivning av effekter och bedömningar görs i avsnittet efter tabellen. Detta kan behöva göras även för effekter som bedömts som ej relevanta.*

* 1. Trafikanteffekter

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Effekthuvudgrupp/effekt** | **Relevant** | **Bedömning** | **I SEB** | **Preciserad benämning** |
| **Personresor** |
| Restid | x | Förbättring | x |  Restid gång och cykel |
| Reskostnad |   |   |   |   |
| Restidsosäkerhet och förseningar |   |   |   |   |
| Reskomfort och trygghet |   |   |   |   |
| Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning |   |   |   |   |
| Övrig effekt |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Godstransporter** |
| Transporttid |   |   |   |   |
| Transportkostnad |   |   |   |   |
| Förseningar |   |   |   |   |
| Övrig effekt |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Persontransportföretag** |
| Biljettintäkter |   |   |   |   |
| Trafikeringskostnader |   |   |   |   |
| Övrig effekt |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

* 1. Externa effekter

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Effekthuvudgrupp/effekt** | **Relevant** | **Bedömning** | **I SEB** | **Preciserad benämning** |
| **Trafiksäkerhet** |
| Trafiksäkerhet |   |   |   |   |
| Övrig effekt |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Hälsa** |
| Buller |   |   |   |   |
| Luftkvalitet |   |   |   |   |
| Vattenkvalitet |   |   |   |   |
| Förorenade områden |   |   |   |   |
| Övrig effekt |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Natur- och kulturmiljö** |
| Vibrationer |   |   |   |   |
| Växt- och djurlivseffekt |   |   |   |   |
| Intrång - människor |   |   |   |   |
| Forn- och kulturlämningar |   |   |   |   |
| Masshantering |   |   |   |   |
| Erosion |   |   |   |   |
| Övrig effekt |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Klimat** |
| Klimat (övrigt) |   |   |   |   |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Övriga effekter** |
| Rennäring |   |   |   |   |
| Markanvändning |   |   |   |   |
| Övrig effekt |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

* 1. Ekonomiska effekter

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Effekthuvudgrupp/effekt** | **Relevant** | **Bedömning** | **I SEB** | **Preciserad benämning** |
| **Drift och underhåll** |
| Drift och underhåll |   |   |   |   |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Reinvesteringar** |
| Reinvesteringar |   |   |   |   |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

Dokumentegenskaper: *Skapat av Swahn Joakim, PLee Konsult* Ärendenummer *[Ärendenummer]*, Dokumentdatum *2024-04-02*, Konfidentialitetsnivå *[Konfidentialitetsnivå]*, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.