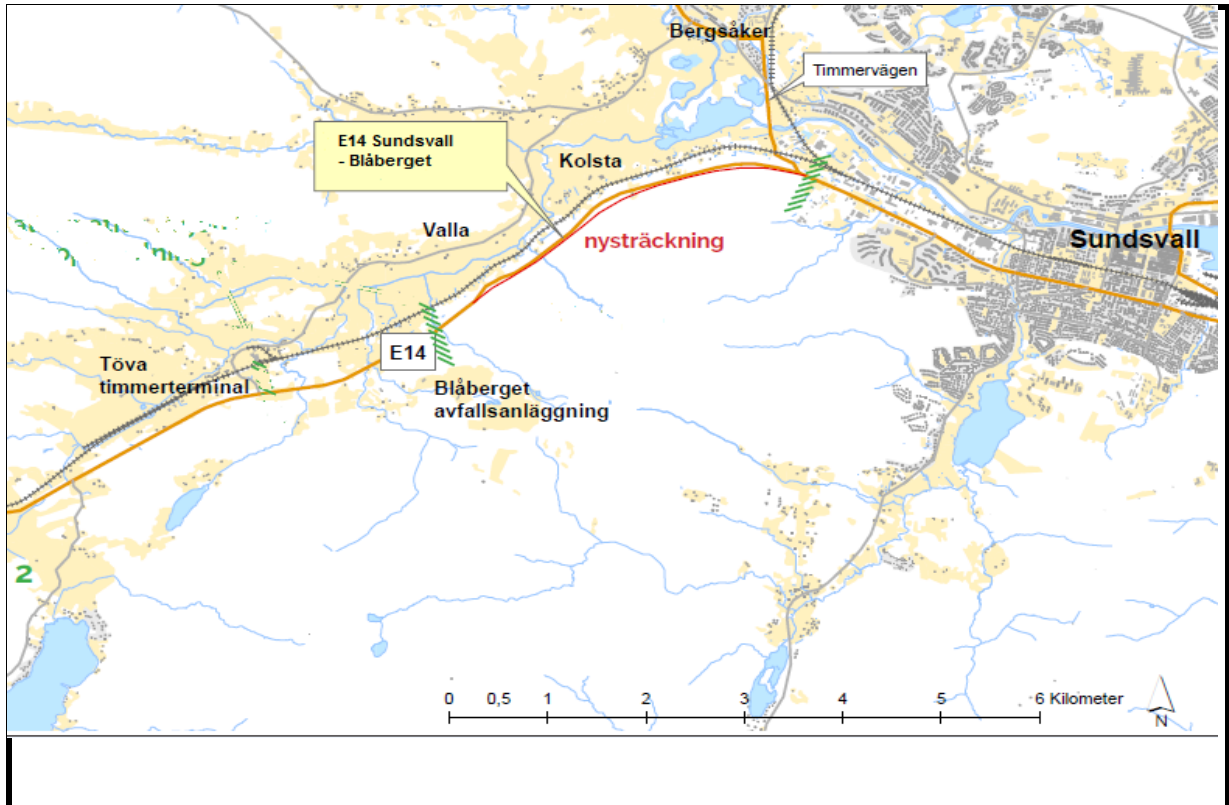


## Sundsvall, E14 Sundsvall – Blåberget, VSM 201

### 1. Beskrivning av åtgärden



**Nuläge och brister:** Vägsträckan är en viktig transportlänk för bland annat pendeltrafikanter och virkestransporter samt avfallstransporter till Blåbergets avfallsanläggning. Längs den aktuella sträckan är trafiksäkerheten bristfällig, både för oskyddade trafikanter och de som färdas i bilarna. Vägens geometrisk standard är dålig i vissa partier och vägbredden varierar mellan 9 och 13 meter med låg framkomlighet. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h.

**Åtgärdens syfte:** Syftet med åtgärden är att åtgärda de brister som finns, såsom att öka framkomlighet och trafiksäkerhet


**Förslag till åtgärd:** Kostnaden är 234,6 mnkr i prisnivå 2013-06.

*Föreslaget är att anlägga 18,5 m bred fyrfältsväg med sidovägnät, 100 km/h. Aktuella trafikplatser föreslås anpassas till lokala förutsättningar, där vissa bör vara planskilda och några kan få en enklare utformning.*

**Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning**

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-289		Negativt		Positivt		Osäker lönsamhet - endast bedömd

**Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning**

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2030	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	-289		
Nettonuvärde		-289		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	-	Informationsvärde NNK =	Ej relevant	
		NNK-i <sub>KA</sub> *=	-	
		NNK-idu=	-	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Negativt	Negativt	Utsläppen bedöms öka med ökade hastigheter och trafikmängder
	Hälsa	Försumbart		Människors hälsa bedöms påverkas negativt genom ökade utsläpp
	Landskap	Negativt		Negativ påverkan genom ökat visuellt intrång och ökat markutnyttjande
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Positivt bidrag genom kortare restid
	Godstransporter	Positivt		Positivt bidrag genom kortare transporttider
	Persontransportföretag	Försumbart		Inga betydande effekter väntas
	Trafiksäkerhet	Positivt		Förbättrad trafiksäkerhet genom mittseparering
	Övrigt	Försumbart		Negativt bidrag genom störningar under byggtiden
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde			Positivt	Positivt bidrag då nyttor bedöms överstiga kostnaderna

\*Känslighetsanalys med högre kostnad; succesivkalkyl 85% eller motsvarande

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res- kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ ntern- nationellt	Länsvi- s för- delning	Kommun- vis för- delning	Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålder	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Män: 60 %	Lokalt	Västernorra nd	Sundsvall	Resenärer	Rundvirke till sågverk	Bil	Personer mellan 18 och 65 år	Ej bedömt
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Klimat	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

<b>Bidrag till FUNKTIONSMÅLET</b>	<b>Medborgarnas resor</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	<b>Näringslivets transporter</b>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	<b>Tillgänglighet regionalt/ länder</b>	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
		Interregionalt	Positivt bidrag
	<b>Jämställdhet</b>	Jämställdhet transport	Inget bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	<b>Funktionshindre</b>	Kollektivtrafiken	Inget bidrag
<b>Barn och unga</b>	Skolväg	Positivt bidrag	
<b>Kollektivtrafik, gång och cykel</b>	Gång & cykel, andel	Inget bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag	
<b>Bidrag till HÄNSYNSMÅLET</b>	<b>Klimat</b>	Överflyttning transportslag	Negativt bidrag
		Energi: transportsystemet	Inget bidrag
		Energi: fordon	Inget bidrag
		Energi: infrastrukturhållning	Negativt bidrag
	<b>Hälsa</b>	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Negativt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	<b>Landskap</b>	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
	<b>Trafiksäkerhet</b>	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

#### Målkonflikter

*Konflikt uppstår mellan målen om förbättrad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet och målet om god miljö och landskapsanpassning.*

#### Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

*Effektivare transportförsörjning och ökad trafiksäkerhet som åtgärden kan bidra med skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar ekonomisk och social utveckling. För att även uppnå ekologisk hållbar utveckling måste de negativa effekterna på natur- och kulturvärden kompenseras.*

# 1 .Beskrivning av åtgärden

## 1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Beskrivning av åtgärd					
Åtgärdsnamn	Objekt-id	Syfte	Åtgärds-kostnad (mnkr)	Sammanhang	Län
Sundsvall, E14 Sundsvall – Blåberget	VSM 201	- Förbättra framkomligheten - Öka trafiksäkerheten	235	Ingår i stråk	Västernorrland

Tabell 1.2 Åtgärdstypsbeskrivning enligt fyrstegsprincipen

Indelning av åtgärder enligt fyrstegsprincipen				
Är åtgärden ett resultat av en åtgärdsvalsstudie?	Ingår steg 1-åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 3-åtgärder enligt fyrstegsprincipen?	Ingår steg 4-åtgärder enligt fyrstegsprincipen?
Nej	Nej	Nej	Nej	Ja
Namn och datum på åtgärdsvalsstudien samt vilken aktör som föreslagit att åtgärden ska utredas	Vilka steg 1-åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 2-åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 3-åtgärder ingår? (kortfattat)	Vilka steg 4-åtgärder ingår? (kortfattat)
Ej relevant	Ej angett	Ej angett	Ej angett	18,5 m bred fyrfältsväg med sidovägnät, 100 km/h. Aktuella trafikplatser föreslås anpassas till lokala förutsättningar, där vissa bör vara planskilda och några kan få en enklare utformning.

Tabell 1.3 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

Kvalitetsstatus för åtgärdsförslaget							
Aktuellt skede vid upprättande av den samlade effektbedömningen	Senaste ställnings-tagande före upp-rättandet av samlad effektbedömning	Datum och namn för senaste ställnings-tagande före upprättandet av samlad effektbedömning	Betydande miljö-påverkan?	Är MKB gjord?	Innebär befintliga för-hållanden att normer överskrids eller lagar överträds?	Om normer eller lagar överskrids eller överträds, löser i så fall åtgärds-förslaget problemet?	Leder åtgärden till att normer överskrids eller lagar överträds i annan del av transport-systemet?
Vägutredning avslutad men ej beslutad.	Samrådshandling	Ej angett	Ja	Ja	Nej	Ej relevant	Nej

## 1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder

### 1.3 Nuläge och brister

Vägsträckan är en viktig transportlänk för bland annat pendeltrafikanter och virkestransporter samt avfallstransporter till Blåbergets avfallsanläggning. Längs den aktuella sträckan är trafiksäkerheten bristfällig, både för oskyddade trafikanter och de som färdas i bilarna. Vägens geometriska standard är dålig i vissa partier och vägbredden varierar mellan 9 och 13 meter med låg framkomlighet. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h.

<b>Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och bostäder</b>	<i>Gles landsbygd mellan Sundsvall och Matfors</i>
<b>Lokalisering av service och handel</b>	<i>Främst till Sundsvall och Matfors</i>
<b>Distansarbete</b>	<i>Kunskap saknas</i>
<b>Resvanor och/eller godsflöden</b>	<i>Pendlingstrafik in till Sundsvall. Virkestrafik till/från timmerterminalen vid Töva. Avfallstransporter till Blåbergets avfallsanläggning</i>
<b>Färdmedelsfördelning persontrafik</b>	<i>En majoritet av resenärerna nyttjar bil. Ett fåtal bussturer trafikerar sträckan</i>
<b>Färdmedelsfördelning godstrafik</b>	<i>Tung trafik utgör ca 11 % av trafikflödet</i>
<b>Gångvägens längd:</b>	<i>4.3 km</i>
<b>Gångvägens standard:</b>	<i>Utmed befintlig väg som saknar vägren.</i>
<b>Gångtrafik:</b>	<i>Ej relevant</i>
<b>Cykelvägens längd:</b>	<i>4.3 km</i>
<b>Cykelvägens standard:</b>	<i>Utmed befintlig väg som saknar vägren.</i>
<b>Cykeltrafik:</b>	<i>Ej relevant</i>
<b>Väglängd:</b>	<i>4,3 km</i>
<b>Vägstandard:</b>	<i>Vanlig väg (2kf), vägbredd 9-13 m, skyltad hastighet 70 km/h</i>
<b>Vägtrafik:</b>	<i>ÅDT 9500 f/d, mätår 2010 och lastbilsandel 11 %</i>

## 1.4 Fyrstegsanalys

*Fyrstegsprincipen har inte använts då vägutredningen genomfördes 2003*

## 1.5 Syfte

*Syftet med åtgärden är att åtgärda de brister som finns, såsom att ökad framkomlighet och trafiksäkerhet*

## 1.6 Förslag till åtgärd/er

*Föreslaget är att anlägga 18,5 m bred fyrfältsväg med sidovägnät, 100 km/h. Aktuella trafikplatser föreslås anpassas till lokala förutsättningar, där vissa bör vara planskilda och några kan få en enklare utformning.*

<b>Vilka steg 4-åtgärder ingår?</b>	<i>Föreslaget är att anlägga 18,5 m bred fyrfältsväg med sidovägnät, 100 km/h. Aktuella trafikplatser föreslås anpassas till lokala förutsättningar, där vissa bör vara planskilda och några kan få en enklare utformning.</i>
<b>Gångvägens längd:</b>	4,3 km
<b>Gångvägens standard:</b>	<i>Föreslaget är att befintlig väg kvarstår och kommer att utgöra en uppsamlingsväg med marginell trafik samt gång- och cykeltrafik</i>
<b>Cykelvägens längd:</b>	4,3 km
<b>Cykelvägens standard:</b>	<i>Föreslaget är att befintlig väg kvarstår och kommer att utgöra en uppsamlingsväg med marginell trafik samt gång- och cykeltrafik</i>
<b>Väglängd:</b>	4,3 km
<b>Vägstandard:</b>	<i>Mötesfri landsväg 2+2 kf (mitträcke), vägbredd 18,5 m, skyltad hastighet 100 km/h</i>
<b>Vägtrafik:</b>	<i>ÅDT 9500 f/d, mätår 2010 och lastbilsandel 11 %</i>

## 1.7 Åtgärds kostnad och finansiering

Tabell 1.4 Åtgärds kostnad i löpande priser

	Namn på kostnads kalkyl	Åtgärds-kostnad i löpande priser	Datum för upprättad kostnads-kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud-analysens utrednings-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	Grov kostnadsbedömning E14 20150209.xls	235	Ej angett	2013-06	Grov kostnadsbedömning
Huvud-analysens jämförelse-alternativ. Nominell åtgärds kostnad	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett	Ej angett

Tabell 1.5 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	Trafikverket	234,6	235	2013-06	Grov kostnadsbedömning

## 1.8 Planeringsläge

Miljökonsekvensbeskrivning finns framtagen i den Vägplan som togs fram 2003-11-24. Objektet är med i den nationella planen.

## 1.9 Relation till andra åtgärder

Ingår i stråket Sundsvall - Matfors tillsammans med andra delsträckor

## 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 Prissatta effekter

#### 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	2010-medel	
Kalkylränta %	Ej relevant	
Prognosår 1	2030	
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	Ej angett	
Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	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>
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>Grov kostnadsbedömning</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>		<i>Ej angett</i>	
Basår för penningvärde	2013-06	2010-medel	<i>Ej angett</i>	2010-medel	2013-06	2010-medel	<i>Ej angett</i>	2010-medel
Nominell åtgärds kostnad	235		<i>Ej angett</i>		304,98		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		289		0		396,474		0

## 2.1.2 Kalkylresultat

### 2.1.2.1 Nyckeltal Samhällsekonomi

Tabell 2.4 Nyckeltal samhällsekonomi

		Kalkylmetod för åtgärds kostnad	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-i**	NNK-idu***
<b>Huvudanalys</b>		<i>Grov kostnadsbedömning</i>	289	-289	-	-
<b>Känslighetsanalyser</b>	Känslighetsanalys med högre kostnad t.ex. succesivkalkyl 85% eller motsvarande	<i>Ej angett</i>	396	-396	-	-

\* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (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.

#### Klassificering av åtgärder utifrån NNK-i, enligt ASEK5

Kategori	NNK-i - intervall
Mycket hög lönsamhet	NNK-i $\geq 2$
Hög lönsamhet	$1 \leq \text{NNK-i} < 2$
Lönsam	$0,5 \leq \text{NNK-i} < 1$
Svagt lönsam	$0 \leq \text{NNK-i} < 0,5$
Olönsam	$-0,3 \leq \text{NNK-i} < 0$
Mycket olönsam	NNK-i $< -0,3$

<b>Klasificering av NNK-i:</b>	Ej bedömt
--------------------------------	-----------

#### Kommentar:

*Ej angett*

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

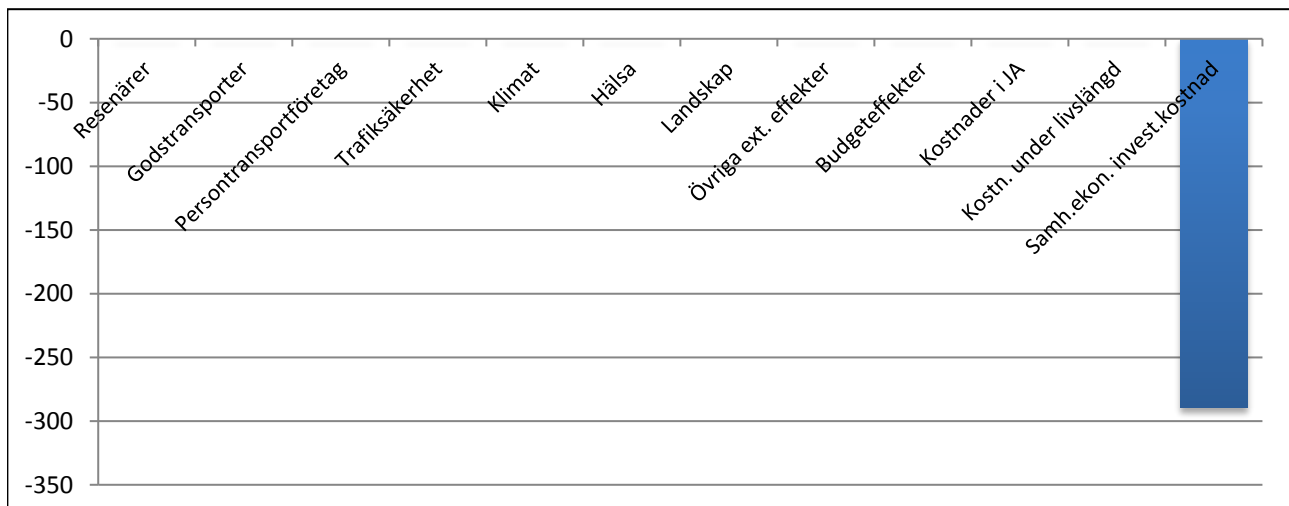
Effekter som värderats monetärt och som ingår i beräkning av nettonuvärde								
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning och kortfattad beskrivning		Ex på årlig effekt för prognosår 1		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Beräk-nat med verktyg	
			2030					
TRAFIKANT EFFEKTER	RESEANÄRARE	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	GODSTRANS- SPORTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	PERSONTRANSPOR- TFÖRETAG	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
EXTERNNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHE- T (TS)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	KLIMAT	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	0,00	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	HÅLSA (exkl trafiksäkerhet)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	0	<i>Ej angett</i>
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>		<i>Ej angett</i>
BUDGETEFFEK- TER	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>		<i>Ej angett</i>	
INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	0	0	<i>Ej angett</i>

DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	<i>Drift och Underhåll</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>mnkr/år</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej angett</i>
Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	<b>Totalt nuvärde exkl investeringskostnad</b> (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej beräknat</i>	<i>Ej angett</i>
MINUS SAMHÄLLS EKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD		<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>mnkr/år</i>	-289	-289
<b>NETTONUVÄRDE</b>						-289

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

### 2.1.2.3 Diagram med diskonterade nyttor och kostnader



### 2.1.2.4 Informationsvärde NNK-i

När åtgärdskostnaden är högst 70 miljoner kronor är det tillåtet att använda antingen enkla eller avancerade bedömningsregler. När åtgärdskostnaden är större än 70 miljoner kronor måste man tillämpa avancerade bedömningsregler. Informationsvärdet för NNK-i behöver bara bedömas då avancerade bedömningsregler tillämpas.

Detaljerat informationsvärde för NNK-i bedöms som:

<i>Ej relevant</i>
<i>Ej relevant</i>

Övergripande grad av informationsvärde:

Motivering: *Ej angett*

## 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 i 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 bedömning							
Berörd/ påverkad av effekt	Effektbenämning, kortfattad beskrivning och bedömning		Ex på årlig effekt		Bedömning	Samman-vägd bedömning	Bedömt av
			2030				
RESENÄRER	<b>Restid - total</b>	Genom att hastigheten höjs från 70 km/h till 100 km/h bedöms betydande restidsvinster erhållas. Dessa försträks även genom direktåtkomst till E14 via plaskilda trafikplatser	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt	Positivt	Upprättar en
	<b>Restids- osäkerhet</b>	Genom 2 + 2 körfält minskar restidsosäkerheten då det blir lättare och säkrare att passera tung trafik. Även lättare att hålla vägen öppen vid störningar	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	Positivt		Upprättar en

TRAFIKANT EFFEKTER	GODSTRANSPORTER	<b>Restid - lastbil</b>	Genom att skyltad hastighet höjs från 70 km/h till 100 km/h bedöms restidsvinster erhållas. Dessa försträks även genom direktåtkomst till E14 via plaskilda trafikplatser	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en	
		<b>Restidsosäkerhet</b>	Genom 2 + 2 körfält minskar restidsosäkerheten då det blir lättare och säkrare att passera tung trafik. Även lättare att hålla vägen öppen vid störningar	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en	
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	<b>Biljettintäkter</b>	Marginell ökning av biljettintäkter då attraktiviteten för kollektivtrafiken kan komma att öka genom kortare restider	Ej angett	Ej angett	Försumbart	Försumbart	Upprättar en	
		<b>Trafiksäkerhet (TS)</b>	<b>Trafiksäkerhet - totalt</b>	Trafiksäkerheten bedöms öka genom mitträckesseparering samt att dagens låga standard byggs bort. Även planskilda trafikplatser bidrar till förbättrad trafiksäkerhet. Ökad hastighet dämpar de positiva trafiksäkerhetseffekterna	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
	MILJÖ (inkl. hälsan)	<b>KLIMAT</b>	<b>CO2-ekvivalenter</b>	Ökade utsläpp till följd av högre hastigheter	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
		<b>HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)</b>	<b>Luft - totalt</b>	Ökade utsläpp till följd av högre hastigheter	Ej angett	Ej angett	Negativt	Försumbart	Upprättar en
<b>Buller</b>			Ny väg flyttas bort från bebyggelse samtidigt som bulleråtgärder ingår.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Expertgrupp		

EXTERNA EFFEKTER (Följdeffekter för sam)	LANDSKAP	<b>Intrång i Landskap - ianspråktagande av ny mark</b>	Ny mark behöver tas i anspråk	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättaren
		<b>Intrång i Landskap – effekter på forn- och kulturlämningar</b>	Generellt marginella effekter på kulturlämningar, dock viktigt att ta hänsyn till S:t Olofskällan, som ligger nära vägen	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättaren
		<b>Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)</b>	Den nya vägutformningen med mitträcke, högre trafikrytm och glesa trafikplatser medför en barriär för de närboende kring E14.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättaren
		<b>Intrång i Landskap - skala, struktur och visuell karaktär</b>	Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms bli små till måttliga.	Ej angett	Ej angett	Försumbart		Upprättaren
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	<b>Möjlighet till verksamhetsutveckling</b>	Bättre förutsättningar att utnyttja befintliga lokaler längs befintlig väg för olika verksamheter. I dagsläget är detta inte möjligt då det inte finns tillräckligt säkra anslutningar till vägen	Ej angett	Ej angett	Positivt	Försumbart	Expertgrupp
	INBESPARADE KOSTNADER I JA	<b>Inbesparade kostnader i JA</b>	Ej relevant, kunskap saknas	Ej angett	Ej angett	Ingen effekt		Upprättaren
KOSTNADER UNDER LIVSLÄNGD	<b>Drift och Underhåll</b>	Den totala anläggningsmassan ökar då befintlig väg bibehålls för delvis andra ändamål samtidigt som ny väg byggs.	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättaren	

**Kommentar:**  
 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
<i>Ej angett</i>	<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)
<i>Negativt</i>		<i>Positivt</i>		<i>Positiv (liten)</i>		<i>Positivt</i>
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						<i>Upprättaren</i>

**Motivering:**

*Bedömningar är gjorda av upprättarna av denna SEB. Bedömningarna har sedan godkänts av en expertgrupp, se kapitel . De positiva effekterna av åtgärden bedöms vara större än de negativa effekterna.*

## 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.	235
Sammanvägning av ej prissatta effekter utförd av:	Upprättaren
Aktuell NNK-i	-
Prognos och indata (förutsätter väl dokumenterat eller expertbedömt underlag):	<i>Ej bedömt</i>
Sammanvägda ej prissatta effekter:	<i>Positiv (liten)</i>
Detaljerat informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
Grad av informationsvärde för NNK-i	<i>Ej relevant</i>
<b>OVANSTÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR GER NEDANSTÅENDE RESULTAT:</b>	
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	<i>Osäker lönsamhet - endast bedömd</i>
Slutlig sammanvägning bedömd av:	<i>Upprättaren</i>

#### Motivering:

*Utifrån tidigare SEB (2008) samt manuella överslagsräkningar av främst restidsvinster och trafiksäkerhetseffekter bedöms nyttorna vara större än kostnaderna*

### 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 den i avsnitt 3.2 Fördjupad fördelningsanalys.

### 3.1 Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Största nytta/ fördel	Näst största nytta/ fördel	(största) negativa nytta/ nackdel	Kommentar	Underlag och kompetens-område för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: restid, reskostnad och restidsosäkerhet (persontrafik)	Män: 60 %	Kvinnor: 40 %	Neutralt	Åtgärden bedöms främst ha positiva restidseffekter på biltrafiken	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Främst pendlingstrafiken samt virkes- och avfallstransporter som berörs. Denna trafik bedöms i första hand vara lokal, därefter regional	Upprättaren
Länsvis fördelning	Västernorrland	Jämtland	Neutralt	E14 är en nationell stamväg och viktig förbindelse i öst-västlig förbindelse i regionen	Upprättaren
Kommunvis fördelning	Sundsvall	Ånge	Neutralt	E14 är en nationell stamväg och viktig förbindelse i öst-västlig förbindelse i regionen	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	TS	Klimat	Restidsvinster bedöms vara största nyttan, därefter trafiksäkerhetseffekter	Upprättaren
Näringsgren	Rundvirke till sågverk	Annan: Avfallshantering	Neutralt	Närliggande virkesterminal samt avfallsanläggning bedöms erhålla störst nytta av vägen	Upprättaren
Trafikslag	Bil	Gods-väg	Neutralt	Åtgärden bedöms påverka den lokala trafik mest vilken i första hand utgörs av biltrafik samt godstrafik på väg	Upprättaren
Ålder	Personer mellan 18 och 65 år	Personer över 65 år	Neutralt	Åtgärden påverkar främst biltrafiken	Upprättaren

### 3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej angett	Ej angett
-----------	-----------

## 4. Transportpolitisk målanalys

Det övergripande transportpolitiska målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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 - endast bedömd

### 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 hållbarhet utveckling eller inte, men det kan delvis mätas med mått för samhällsekonomisk effektivitet och med utfall för de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Men det betyder 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	Åtgärden bedöms bidra negativt till ekologisk hållbarhet då utsläppen bedöms öka, samt att åtgärden ökar det visuella intrånget i landskapet och nyttjar ej tidigare i anspråktagen mark	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Åtgärden bedöms bidra positivt till samhällsekonomisk hållbarhet genom att tidigare SEB samt nu gjorda överslagsberäkningar indikerar att nyttorna överstiger kostnaderna	Upprättaren
	Social hållbarhet	Åtgärden bedöms bidra positivt till social hållbarhet. Genom att förbättra vägens standard kan det sociala utbytet regionalt och storlokalt öka, samtidigt behålls befintlig väg vilket kan underlätta för lokala resor mellan bebyggelse längs befintlig väg.	Upprättaren

**Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling**

*Sammantaget bedöms åtgärden ha en positiv inverkan på en hållbar utveckling då de positiva effekterna gällande social - och samhällsekonomisk hållbarhet överstiger de negativa effekterna gällande ekologisk hållbarhet.*

**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 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	Kvalitativ beskrivning av bidraget till måluppfyllelse	Bedömt av (namn, kompetensområde)
<b>Funktionsmålet<sup>1</sup></b>			
<b>Medborgarnas resor.</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Genom bättre framkomlighet ökar också tillförlitligheten	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: I och med att dagens låga standard åtgärdas ökas tryggheten och bekvämligheten	Upprättaren
<b>Näringslivets transporter.</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Genom bättre framkomlighet ökar också tillförlitligheten	Upprättaren
	Kvalitet	Positivt bidrag: Med höjd standard på vägen ökar kvaliteten	Upprättaren
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder.</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Pendling	Positivt bidrag: Med ökad standard på vägen förbättras förutsättningarna för pendling	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Sundsvall är inte att anse som en storstad	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Positivt bidrag: Tillgängligheten till fjälldestinationer påverkas positivt	Upprättaren
<b>Jämställdhet.</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka jämställdheten	Upprättaren
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka påverkansmöjligheterna	Upprättaren
<b>Funktionshindrade.</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionsnedsatta	Upprättaren

<p><b>Barn &amp; unga.</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</p>	<p>Skolväg - gå eller cykla på egen hand</p>	<p><i>Positivt bidrag: Kollektivtrafik kommer ligga kvar på befintlig E14 medan all tung trafik och den största andelen personbilstrafik kommer att flyttas ut till ny väg. Detta innebär att det blir säkrare för barn och unga att resa med kollektivtrafiken samt att gå och cykla utmed befintlig väg.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
<p><b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel.</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Andel gång- &amp; cykelresor av totala kortväga</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms vare sig öka eller minska andelen gång- eller cykelresor</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)</p>	<p><i>Inget bidrag: Effekten leder till kortare restider för fordonstrafiken, vilket skulle kunna leda till ökat kollektivtrafikresande. Dock marginellt</i></p>	<p>Upprättaren</p>
<b>Hänsynsmål<sup>2</sup></b>			
<p><b>Klimat.</b> Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</p>	<p>Betydelse för mängden personbils- och lastbilstrafik, samt gång-, cykel- och kollektivtrafik. (GC/Koll, se Befolkning)</p>	<p><i>Negativt bidrag: Med förbättrad framkomlighet bedöms trafikmängderna öka</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Betydelse för energieffektiv användning av transportsystemet .</p>	<p><i>Inget bidrag: Osäker bedömning då hastighet ökar men körsättet förväntas bli jämnare.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Betydelse för energieffektivisering av fordon, fartyg och flygplan samt främjande av ökad andel förnybar energi.</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till ökad energieffektivitet.</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Betydelse för energianvändning i infrastrukturhållningen.</p>	<p><i>Negativt bidrag: Energianvändning under byggtiden</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p>Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ny väg flyttas bort från bebyggelse samtidigt som bulleråtgärder utförs. Viss osäkerhet då ingen bullerberäkning gjorts där buller från väg och järnväg räknas samman.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>

<p><b>Hälsa.</b>                      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><b>Människors hälsa</b></p>	<p>Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden vare ökar eller sänker antalet personer exponerade höga bullernivåer</i></p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet</p>	<p><i>Positivt bidrag: Ny väg flyttas bort från bebyggelse samtidigt som bulleråtgärder utförs. Viss osäkerhet då ingen bullerberäkning gjorts där buller från väg och järnväg räknas samman.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p>	<p><i>Positivt bidrag: Bättre förutsättningar för GC-trafiken då dessa kan nyttja befintlig väg.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
	<p><b>Befolkning</b></p>	<p>Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål</p>	<p><i>Positivt bidrag: Minskad trafik längs befintlig väg gör det lättare för barn och unga att korsa vägen till och från busshållplatser.</i></p>	<p>Expertgrupp</p>
		<p>Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>	<p><i>Inget bidrag: Främsta målpunkterna finns i Sundsvall och Matfors och till dessa nyttjas främst bilen</i></p>	<p>Upprättaren</p>
	<p><b>Luft</b></p>	<p>Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).</p>	<p><i>Negativt bidrag: Utsläppen bedöms öka genom ökade trafikmängder och hastigheter</i></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><i>Inget bidrag: Åtgärden medför inga förändringar i tätort</i></p>	<p>Upprättaren</p>
		<p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>	<p><i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte leda till ökat eller minskat antal personer exponerade för halter över MKN</i></p>	<p>Upprättaren</p>

	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka dricksvattenförsörjningen</i>	<i>Upprättaren</i>
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
	Mark	Betydelse för förorenade områden	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka några förorenade områden</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka några skyddsvärda områden</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	<i>Inget bidrag: Tillförlitlig underlagsmaterial saknas</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	<i>Inget bidrag: Tillförlitlig underlagsmaterial saknas</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	<i>Inget bidrag: Tillförlitlig underlagsmaterial saknas</i>	<i>Upprättaren</i>
	Materiella tillgångar	Betydelse för areella näringar.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.	<i>Bedöms inte för närvarande</i>	<i>Ej relevant</i>
		Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Negativt bidrag: Åtgärden bedöms leda till ett visuellt intrång i landskapet</i>

Landskap	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Högre hastighet längs vägen leder till ökad mortalitet samtidigt som översyn och tillskapande av viltpassager leder till minskad mortalitet.</i>	Upprättaren
		Betydelse för barriärer	<i>Inget bidrag: Barriäreffekter för djurliv finns redan idag och bedöms vare sig öka eller minska genom föreslagen åtgärd</i>	Upprättaren
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte leda till ökade eller minskade störningar</i>	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Förekomster av livsmiljöer bedöms inte påverkas av föreslagen åtgärd</i>	Upprättaren
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka mångfalden</i>	Upprättaren
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Tillförlitligt underlag saknas</i>	Upprättaren
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Ingen ökad eller minskad strukturomvandling väntas av föreslagen åtgärd</i>	Upprättaren
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	Ej relevant
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Tillförlitligt underlag saknas</i>	Upprättaren
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Tillförlitligt underlag saknas</i>	Upprättaren
Trafiksäkerhet	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Positivt bidrag: Trafiksäkerheten påverkas positivt av föreslagen åtgärd, främst mittseparering</i>	Upprättaren	

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

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

<sup>2</sup>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		
Ej angett	Ej angett	Ej beräknat	Ej angett	Ej angett

#### 4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Åtgärden bedöms bidra till lokala och regionala mål om förbättrad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Åtgärden kan dock till del anses stå i konflikt med målen om god miljö och landskapsanpassning

**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
Förbättrad trafiksäkerhet	Målet är att förbättra trafiksäkerheten längs E14. Trafiksäkerheten ska vara god för alla transportslag	Positivt bidrag	Upprättaren
Förbättrad framkomlighet	E14 är en nationell stamväg som bland annat trafikeras med långväga transport och godstrafik. För att åstadkomma en god framkomlighet bör vägen om möjligt utformas som fyrfältsväg med hastigheten 90-110 km/h.	Positivt bidrag	Upprättaren
God miljö och landskapsanpassning	E14 orsakar idag bullerstörningar m.m. Målsättningen är att minska dessa störningar samtidigt som den nya vägen ska vara väl inpassad i landskapet och utformas för att på bästa sätt medverka till de nationella miljö kvalitetsmålen samt minimera negativ påverkan på de lokala miljövärdena.	Negativt bidrag	Upprättaren
Funktionella lösningar för lokaltrafiken	En större trafikled skapar barriärer. Det är väsentligt att ett fungerande sidovägnät anordnas så att de som bor och bedriver verksamheter i området har tillgänglighet till sina skogs- och jordbruksfastigheter. Dessutom ska fungerande, trafiksäkra kollektivtrafikförbindelser samt gång- och cykelförbindelser möjliggöras.	Positivt bidrag	Upprättaren

#### 4.5 Målkonflikter

Åtgärden leder till intrång landskap och ökade utsläpp till följd av förbättrade förutsättningar för resenärer och trafiksäkerhetseffekter.

## 5 Process, Bilagor & Referenser

### Process för denna Samlade effektbedömning:

#### 1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

*Ingen samhällsekonomisk kalkyl gjord*

#### 2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

*2014-10-31; Henrik Carlsson, Trafikanalytiker, M4Traffic AB; Joakim Swahn, Trafikanalytiker, M4Traffic AB*

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

*Förslag på samlad effektbedömning har innan ett internt möte skickats ut på internremiss, sedan har man gått igenom förslaget på det interna mötet om cirka en halv till en timme med de närvarande. Det har även getts möjlighet till att komma in med skriftliga synpunkter. Expertgrupp, här benämnd som expertgrupp, och som deltagit vid möte eller har kommit in med skriftliga synpunkter är:*

*Karin Persson, Trafikverket*

*Ulrika Sundgren, Trafikverket*

*Marie Svahn, Trafikverket*

*Ingela Öhrling, Trafikverket*

*Stefan Granbäck, Trafikverket*

*Stefan Karlsson, Trafikverket*

*Heléne Geimar, Trafikverket*

#### 4. Skickad till kvalitetsgranskning av:

*2015-02-10; Andreas Jonsson, Trafikanalytiker, Trafikverket*

#### 5. Kvalitetsgranskning av enheten för Samhällsekonomi och modeller:

*2015-02-11; Veronika Martini, samhällsekonom, Trafikverket*

#### 6. Godkänd av:

*2015-02-18, Peo Nordlöf, enhetschef Samhällsekonomi och trafikprognoser, Trafikverket*

*2015-02-19 Håkan Persson, enhetschef Strategisk planering, Trafikverket*

#### **Bilaga 1:** Introduktion till Samlad effektbedömning

se [www.trafikverket.se/seb](http://www.trafikverket.se/seb)

*Bilaga 2: Vägutredning E14 Sundsvall - Matfors, del 3, Timmervägen - Matfors*

*Bilaga 3: A3-presentation E14 Sundsvall-Matfors 140117.pdf*

*Bilaga 4: VU\_och\_MKB del 3 031124.pdf*

*Bilaga 5: Grov kostnadsbedömning E14 2015-02-09.xlsx*

*Referens 1: SEB framtagen av Henrik Carlsson ([henrik.carlsson@m4traffic.se](mailto:henrik.carlsson@m4traffic.se)) och Joakim Swahn ([joakim.swahn@m4traffic.se](mailto:joakim.swahn@m4traffic.se)), M4Traffic AB*

*Referens 6: Beräkning av diskontering\_invkostnad\_E4 Sundsvall-Blåberget.xlsx*