

3. Frågor och diskussion: 13:30-15:00

- Genomgång av inkomna frågor (40 min)

PAUS 10 min

- Fortsatt genomgång av inkomna frågor (40 min)

201117

Fråga:

I vissa regioner är det en lokal granskning först av antingen projektledare eller teknik- eller beställarstöd från planering. Hur ser kraven eller önskemålen ut nationellt på detta?

Svar: Under fliken ”processer” finns ett inmatningsfält där man ska ange vilken/vilka kompetenser som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar i SEB:en. En anledning till att vi har detta inmatningsfält är att granskare och godkännare i efterföljande steg i processen ska få en uppfattning om SEB:ens kvalitet. Därmed är det inte sagt att det behöver vara samma nivå på kvalitetssäkring i alla SEB:ar eftersom komplexiteten skiljer sig mellan olika SEB:ar. Om kvalitetssäkringen skett i flera steg är en fördel att redovisa alla relevanta kvalitetssäkringstillfällen eftersom det bidrar till ökad kunskap om SEB:ens kvalitet.

Fråga:

Min upplevelse är att det varierar en del hur insatta initieraren till SEBen är i vad som förväntas av dem kopplat till SEB. Jag har fått en "instruktion", eller standardsvar som tagits fram i regionen. Finns det olika sådana i olika regioner eller kan jag se detta som en generell instruktion som alla projektledare eller den som initierat SEB har fått del av?

Svar: Om det finns ett standard-svaret som är tillämpligt på andra SEB:ar så kan man förstås använda sig av det. Man bör dock fundera över om det verkligen är tillämpligt på en annan åtgärd och det i så fall kanske ändå går att nyansera beskrivningen

Fråga:

I rapport *Samhällsekonomisk analys – Ej beräknade effekter* finns exempel från väg 136 och E4.

För barriäreffekt står det att den för väg 136 bör bedömas som försumbar bl a då det inte innebär en ny vägdragning.

E4:an bedöms som negativ trots att den är i befintlig sträckning. Vi är flera som ställer oss frågande till detta.

Det är fyra stycken förändringar (höjd hastighet, breddad väg, mitträcke samt sidoräcken) som alla var för sig är negativa för barriäreffekten. Varför ska samlade inte effekten bedömas som negativ?

Var går gränsen för försumbar effekt, hade fem negativa delåtgärder gett ett negativ resultat, eller är det 100 km/timme som är gränsen? Ser inte eller förstår inte varför E4 är ett bra exempel men inte väg 136.

Svar: det går inte att säga specifikt var gränsen går, det är en bedömnings-fråga. Men det är viktigt att tänka på att det inte är *antalet* åtgärder (i detta fall breddning, mitträcke osv) som avgör utan det är hur stor förändring av barriären det blir i det aktuella fallet mellan JA och UA. Vägen är redan en barriär i JA. I UA kan djuren troligen i någon mån fortfarande ta sig över vägen då barriären inte är absolut som om det vore ett viltstängsel.

När det gäller infrastruktur som byggs i nysträckning där det inte tidigare funnits en barriär är effekten troligen större om mer sannolikt Negativ. Men som sagt det är en bedömning i varje enskilt fall.



Exempel: Synpunkt på bedömning av barriäreffekter för mittsepareringsobjekt



Länsväg 136

- Mötesseparering i befintlig sträckning
- Hastighet höjs från 80 till 100 km/h
- Gång-cykelväg
- Stängning av anslutningar

Berörd/ påverkad av effekt		Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Effekter som inte ingår i beräkningen av nettonuvärde men som ingår i den sammanvägda bedömningen		
			Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
EXTERNA EFFEKTER	LANDSKAP	Barriäreffekter djurliv	Negativt: Breddning, mitt- och sidoräcke, bullerskydd och parallellväg förstärker vägens barriärverkan.	Negativt	Breddning och nysträckning ger ökat visuellt intrång och kraftigare barriär.

Granskningsynpunkt: Beskrivningen av effekten är tydlig, kort och koncis, men man kan fundera på bedömningen Negativ. Åtgärden innebär visserligen att barriären förstärks men frågan är om det är en negativ eller försumbar effekt. I SEB har vi bara tre möjliga bedömningar (Positiv, Negativ eller Försumbar) och denna typ av påverkan på barriäreffekten, som ändå är i befintlig sträckning, bör rimligtvis vara en mindre påverkan än till exempel nysträckning av väg eller liknande.

Fråga:

Hur ser kunskapsläget ut för bedömning för jämställdhet med nya gång- och cykelvägar? Och hälsa med nya gång- och cykelvägar? Innebär dessa positiva effekter av t ex minskat bilberoende, möjlighet att göra egna val och att kunna ta sig till egna aktiviteter?

Jag upplever att vissa regioner är mer restriktiva till positiv bedömning av jämställdhet än andra.

Svar: Kunskapsläget varierar på regionerna. Framöver kommer man dock att jobba med att höja kunskapsläget. En generell kunskapshöjning avseende jämställdhet är en av de utmaningar vi har framför oss och som vi också planerar att ta tag i, inom ramen för implementeringen av social hållbarhet. Bl a inom ramen för planerade dialog-workshoppar med regionala representanter.

Fråga:

Kan restidsvinster för kollektivtrafiken ge positiva effekter på transportföretagen då i slutändan färre bussar kan göra samma resor dvs minskade kapitalkostnader?

Svar: Ja det är möjligt, men det kan också hända att restidsvinsterna används så att man ökar trafikeringen och då blir det mer intäkter istället för lägre kostnader. Men det måste vara ganska stora restidsvinster för att det ska ge sådana märkbara effekter för transportföretagen.

Fråga:

Har en fråga om exemplet om minskad trängsel ombord på tågen. Minskad trängsel kan ju härledas till förbättrad komfort. Men om vi istället tänker oss att en åtgärd ger minskad trängsel i busstrafiken leder det inte bara till ökad komfort utan även ökad säkerhet (om bussen behöver bromsa in kraftigt är det säkrare att alla sitter ner istället för en trång buss med många stående). Men måste man då välja en av effekterna komfort eller säkerhet för att inte dubbelräkna?

Svar: Det stämmer att effekterna på komfort och säkerhet kan överlappa varandra. Det betyder att man bör beskriva dem som en enda effekt, men ange att både en komfort och säkerhetsaspekt ingår. Om minskad trängsel ombord finns med bland de beräknade effekterna som ökad komfort finns det risk för viss dubbelräkning om man dessutom tar med effekter på säkerhet som en ej beräknad effekt.

Fråga:

Tycker att det är en bra kurs men skulle ni kunna förtydliga skillnaden mellan samhällsekonomisk lönsamhet och samhällsekonomisk effektivitet? Skillnaden i rangordningen av exempelåtgärderna blev ju markant.

Svar: Samhällsekonomisk lönsamhet av en åtgärd bidrar till samhällsekonomisk effektivitet, som avser totala resultatet för hela samhället. Men om man tänker på samhällsekonomisk kostnadseffektivitet så kan en sådan analys ge annat resultat än en samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning. Det beror på att kostnadseffektivitet bestäms enbart av kostnaderna, för en viss prestation, medan lönsamhet bestäms av både kostnader och nyttor.

Fråga:

En bild som Camilla visade om Korsningssanering etapp 3. Vad skulle vara rätt text där (fanns så långt jag minns ingen bild med föreslagen rätt röd text)?

Bild 48: Vad blev det rätta svaret där?

Rubrik på effekter

Effektrubriken ska vara konsekvensen inte åtgärden som ger effekten.

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)
Trafikanteffekter			
Resenärer			
Korsningssanering- Boende längs med etapp 3	-	-	-
			397
Reskostnad - personbil	0,63	mnkr/år	-25,3
Restid - personbil	-37,06	kftim/år	422,8

Åtgärd: stänger mindre utfarter/korsningar längs vägsträcka

Effekt:
Längre resväg för vissa boende tex

Exempel på Konsekvenser:
Längre restid, ökade reskostnader

Så här borde effekten av korsningssanering redovisas istället:

Resenärer						
Effekt	Beräknade effekter				Ej beräknade effekter	
	Effekt prognosår 1	Enhet	Detaljerat nuvärde	Verktyg	Bedömning	Beskrivning
Reskostnad - personbil	0,63	mnkr/år	-25,3 mnkr	EVA 2020:2	Försumbart	En del fastigheter längs med sträckan kan erfara en negativ effekt på grund av att antalet utfarter minskas längs sträckan. Fastighetsägare får längre väg innan de når E16 vilket kan ge högre reskostnad.
Restid - personbil	-37,06	kftim/år	422,8 mnkr	EVA 2020:2		En del fastigheter längs med sträckan kan erfara en negativ effekt på grund av att antalet utfarter minskas längs sträckan. Fastighetsägare får längre väg innan de når E16 vilket kan ge längre restid.

Fråga:

I en klimatkalkyl kan man räkna ut förändring av antal ton CO₂. Kan detta värderas monetärt och adderas till den samhällsekonomiska kalkylen?

Svar: En mindre del av klimatkalkylens beräkningar kan användas i den samhällsekonomiska kalkylen. I klimatkalkylen räknar man både utsläpp som sker framåt i tiden och historiska utsläpp som redan gjorts innan projektet startade. I den samhällsekonomiska analysen räknar man bara de utsläpp som sker framåt i tiden. De som redan har skett kan man inte ändra på. Man kan alltså använda klimatkalkylens beräkning av utsläpp under byggtiden, exklusive utsläppen vid produktion av det material som används vid bygget, och värdera dessa och lägga till den samhällsekonomiska analysen. Men samtidigt måste man också ta bort de kostnaden för koldioxidskatt som ingår i byggkostnaden, annars blir det viss dubbelräkning.

Fråga:

Förväntas den som fyller i en SEB göra en lönsamhetsbedömning, där man tar ställning till hur de monetärt värderade effekterna står till de kvalitativt beskrivna effekterna? Har ni i så fall någon instruktion kring hur man skall tänka där?

Svar: Ja det ska man göra. De kvalitativt bedömda effekterna kan relateras till nettonuvärdet för att bedöma om de ej beräknade effekterna kan vara stora nog att vända tecken på resultatet. Men det är svårt, särskilt om de beräknade nyttorna ligger nära noll. Bedömningsalternativet "Osäker lönsamhet" kan vara aktuellt i sådana fall.

Fråga:

1. Uppfattade jag rätt att samma år ska användas för både nuläge och åtgärd för beskrivning av trafikmängd (ÅDT)? Var hittar jag i så fall mer information kring detta?
2. Var finner man uppgifter om banflöde för viss bana ett visst år?

Svar:

1. Skrivningen i metodhandledningen är uppdaterad. Uppgifter brukar finnas i Arbets- PM och i verktygen. Ett annat ställe där man kan hitta uppgifter är "Stigfinnaren".

Synpunkt på handledningen:

När man ska ange nuläge trafik, eller basåret så för jvg är det normala att ange vmd (vardagsmedeldygnstrafiken), själva basprongosen och TDT modellen bygger på trafik i vmd. Tycker det borde stå att för jvg är det vmd som ska anges.

Svar: vi noterar detta och ser över metodhandledningen.

Synpunkt på handledningen:

Ett förtydligande om kontaktperson:

I metodhandledningen och i SEB-IT står kontaktpersonsexemplet i format Förnamn Efternamn, organisationstillhörighet "Carl Andersson, IVxyz", men i rullistan ska man skriva efternamnet först. "Andersson Carl, IVxzy".

Kommentar/Svar: Detta är åtgärdat i version SEB-IT 2020:2

Fråga:

Önskar ni att bilagorna numreras i någon speciell ordning, dvs SEA ska alltid vara bilaga 1, AKK alltid bilaga 2, KK alltid bilaga 3 osv? Eller är det fritt att numrera till respektive SEB?

Svar: Nej man får numrera hur man vill.

Fråga:

- SEB i ÅVS-skedet där det finns en mall i word. Ofta vill de som ska granska SEB:n ha mer av syfte, åtgärdsbeskrivningar och annan bakgrundsfakta som inte framgår att det ingår i mallen. Hur ser arbetet ut med att uppdatera SEB-mallen för ÅVS eller kanske t o m att baka in den i verktyget?
- Wordmall för ÅVS – vad ska den innehålla gällande syfte, mål, brister? Är den ett fristående dokument eller kan den räknas som en bilaga till ÅVS (där all sådan fakta finns)?

Svar:

Fråga 1: Det pågår stora förändringsarbeten kring ÅVS-processen. I samband med detta kommer även denna frågan att ses över.

Fråga 2: Då man gör en ÅVS så ska "SEB-mall övriga åvs" (TMALL 0395) vara en bilaga till ÅVS.



201110

Fråga:

Hur ska förändrade biljettintäkter hanteras i SEA?

I rapporten Samhällsekonomisk analys – ej beräknade effekter står: ” Biljettintäkter är en finansiell överföring som är positiv för trafikföretagen men negativ för resenärerna där det ligger som en reskostnad. Om biljettintäktseffekten tas med i en SEB måste man även ta med förändrade biljettkostnader för resenärerna. De två effekterna tar ut varandra och därför är det bättre att inte ta upp bland ej beräknade effekter.”

Liknande formuleringar finns i de andra dokumenten.

Men i Figur 4.12 i ASEK kap 4 ser det ut som att ett ökat resande genererar ett producentöverskott som beräknas av skillnaden i priset för tågresor (p^*) och kostnaden för tågresor (c_1). Har det att göra med att man vanligtvis brukar anta att ” biljettpriserna motsvarar marginalkostnaden för produktion” vilket i figur 4.12 skulle ge $p^*=c$ och PÖ därför skulle bli noll?

Svar: De effekter som uppstår om det blir fler resenärer med tåg eller bussar är nytta av de nytillkomna resorna, biljettkostnader för de nygenererade resorna och ökade biljettintäkter till trafikföretagen på grund av de nygenererade resorna. Biljettkostnader för resenärerna och ökade biljettintäkter för trafikföretagen är finansiella effekter som tar ut varandra och kvar blir nettoeffekten – nyttan för resenärerna av de nytillkomna resorna. Men om den nyttan ska värderas monetärt och man inte har ett mått på resenärernas konsumentöverskott eller maximala betalningsvilja för resorna då kan man använda den ökade biljettintäkten för trafikföretagen som ett mått på nyttan för resenärerna. Eftersom de betalade biljettpriset så måste de ju ha en nytta och betalningsvilja som var minst lika stor som biljettpriset.

Fråga:

Vilka indelningar av fördelningsanalys gör vi vanligtvis och varför? Män/Kvinnor känns självklar då det väl är ett transportpolitiskt mål, men t ex ålder, geografi, etnicitet?

Svar: Det finns förvalda grupper för de förenklade fördelningsaspekterna.

Exempel:

- Lokalt
- Regionalt
- Nationellt
- Internationellt
- Neutralt

- Cykel
- Gång
- Buss
- Spår
- Bil
- Flyg
- Fartyg
- Gods-väg
- Gods-flyg
- Gods-järnväg
- Gods-fartyg
- Annat
- Neutralt

- Barn: < 18 år
- Unga vuxna: 18-25 år
- Vuxna: 25-65 år
- Äldre: > 65 år
- Neutralt

Fråga:

Fler exempel på åtgärdsspecifika fördelningsanalyser?






















Exemplifiering:

- Socioekonomiska fördelningsaspekter
- Delar inom en kommun
- Tillgänglighet för andra indelningar av grupper än de som finns som förval i SEB
- Typ av bostadsområden (förort, innerstad, etc)
- Samhällssektor (universitetsområden, industriområden)

Fråga: I bilden är alla värden importerade från Bansek. Under förutsättning att de ej beräknade effekterna inte bedöms ge någon påverkan ska alltså de markerade raderna tas bort helt? Oavsett om de är utan värden (bytestid och promenadtid) eller med värde noll (reskostnad och turtäthet)?


Svar: I nu publicerad Bansek-version ska de effekter som aldrig är aktuella i en Bansek-kalkyl vara bortplockade, så de läses inte längre in i SEB-it.


Resenärer + Lägg till ny effekt

Effekt	Beräknade effekter				Ej beräknade effekter		
	Effekt prognosår 1	Enhet	Detaljerat nuvärde	Verktyg	Bedömning	Beskrivning	
Bytestid		ktim/år	-	Bansek	-		  
Forseningstid, persontrafik	-34,6	ktim/år	438,8 mnkr	Bansek	-		  
Promenadtid		ktim/år	-	Bansek	-		  
Reskostnad	0	mnkr/år	0 mnkr	Bansek	-		  
Restidsuppostring	139,02	mnkr/år	-	Bansek	-		  
Turtäthet		ktim/år	0 mnkr	Bansek	-		  
Åktid	-895,3	ktim/år	3544,8 mnkr	Bansek	-		  

Sammanvägd bedömning - Resenärer

Beräknade effekter Översiktligt nuvärde 3983,61 mnkr

Ej beräknade effekter Bedömning Forsumbart 

Beskrivning Effekter är fångade i den samhällsekonomiska beräkningen. 

Spara sammanvägd bedömning

Fråga:

Målanalysen: kan ni förklara delmålet "lika påverkansmöjligheter". Den har gäcktat mig ett tag.

Svar:

Likvärdig möjlighet att påverka utformning av infrastruktur tex genom att beslutande och andra planeringsgrupper har en jämn representation. Annat exempel kan vara att öka möjligheten att lämna synpunkter t.ex. via Internet.

Fråga:

Risken med dubbelräkning av effekter. Dubbelräkning - långa effektkedjor mellan orsak och konsekvens - risk för dubbelräkning av effekter.

Finns det något exempel på detta? Kanske främst om det finns något exempel på effekter ni ser att man ofta råkar dubbelräkna?

Svar: Ett exempel på dubbelräkning är att man tar med ökade fastighetspriser som effekt av infrastrukturinvestering och ökad tillgänglighet. När en ort eller ett bostadsområde får bättre vägförbindelser minskar reskostnaderna i tid eller pengar. Detta innebär ökad tillgänglighet. Det gör att orten/bostadsområdet bli mer attraktivt och fler vill bo där. Man har nu råd att betala mer för bostäder och villor där eftersom reskostnaderna har minskat, vilket gör att fastighetspriserna ökar. Denna prisökning är alltså en konsekvens av och ett mått på värdet av bättre vägförbindelser minskningen av reskostnader. De minskade reskostnaderna och ökade fastighetspriserna är alltså två olika mått på en och samma sak.

Fråga:

När vi gick igenom exemplet med korsningssanering så kan detta ge en effekt som innebär längre restid, men det kan även ge säkrare korsningspunkter. Tas då korsningssanering upp under två olika rubriker eller är detta ett exempel på dubbelräkning? Finns det ett tydligt exempel på en dubbelräkning?

Svar: ja korsningssanering ger förbättrad trafiksäkerhet och den effekten ska tas upp under kategorin Trafiksäkerhet. I detta fall med förändring av 2-fältsväg till mötesfri väg så ingår korsningssanering redan i effektsambanden för trafiksäkerhet (det är färre korsningar på mötesfri väg), så för trafiksäkerhet bör man vara uppmärksam på att inte dubbelräkna trafiksäkerhetseffekten.

Fråga:

angående exemplet med viltstängsel och faunapassage. Uppmaningen var att kanske behandla både viltstängsel och faunapassagen under samma rad, antar att viltstängslet ger ett negativt bidrag och faunapassagen ett positivt när det gäller barriäreffekter. Är det bra att behandla negativa och positiva bidrag på samma rad? Kan det vara bättre att skriva de var för sig?

Svar: samla både positiva och negativa effekter inom en effekt (i detta fall barriäreffekter för djur) på samma rad och bedöm totalen men resonera i beskrivningstexten om de ingående delarna.

Fråga:

Angående att syftet ska stämma med utfallna effekter:

Jag förstår att syftet med en åtgärd bör samspela med faktisk bedömning av effekter, men det måste väl hända att vi har ett syfte med en åtgärd/utredning men kommer fram till att den faktiskt har ingen eller negativ effekt? T ex att vi bygger en motorväg för att minska antal olyckor på en huvudgata men med det bidrar till att öka trafikmängden totalt eller öka trafiken förbi en skola vilket leder till att olyckorna istället flyttar på sig?

Svar: Om analysen inte visar att effekterna stöder syftet och därmed kanske inte heller löser de brister man avsåg att lösa så kan man kanske behöva se över val av åtgärd eller eventuellt åtgärdens utformning.

Fråga:

För ej värderade effekter i SEA, vad finns det för riktlinjer när något ska bedömas som försumbart (gult) eller inte tas med alls då effekten bedöms som så liten. Hur kan man motivera att en effekt som är väldigt liten ändå bedöms som relevant att tas med (angiven som "försumbar")?

Svar: det är svårt att ge konkret svar. Men om det är en effekt som är svagt positiv eller svagt negativ så kommer den ju hamna i Försumbar. När det gäller effekter som huvudsakligen fångas i en samhällsekonomisk kalkyl, men där det kan finnas ytterligare effekter pga att kalkylen kanske är på en mer övergripande nivå kan man utelämna sådana effekter. Det kommer ju alltid finnas effekter som inte fångas i kalkylen. Men ta upp sådant som är av betydelse eller som är viktigt i det enskilda fallet.

I rapporten SEA ej beräknade effekter står följande:

"Bedömningen försumbar bör endast användas för effekter som bedöms vara relevanta, om än små. Effekter som inte är relevanta ska inte bedömas som försumbara utan de ska utelämnas i den samhällsekonomiska analysen. Det kan alltså finnas effekter som är samhällsekonomiskt relevanta men så små i nyttotermer att de inte ska vara med."

Fråga:

I dagsläget gör vi ofta samma bedömning under samhällsekonomisk lönsamhet som under ekonomisk hållbarhet, skillnaden kan vara hur vi väljer att formulera oss. Ska vi likställa dessa två eller ska ekonomisk hållbarhet hanteras annorlunda?

Svar: Nej samhällsekonomisk lönsamhet är inte exakt samma sak men ingår i ekonomisk hållbarhet. Det är dock en bra indikator: "Ekonomisk hållbarhet: Utifrån begreppet hållbar tillväxt i Infrastrukturpropositionen 2008/09:35 är en (möjlig) definition/tolkning av ekonomisk hållbarhet att utvecklingen av transportsystemet ska ske kostnadseffektivt och stödja både tillväxt och en balanserad regional utveckling.

Fråga:

Vilka bilagor läggs av regional granskare och vilka läggs av upprättare. Ibland har man fått tillbaka att bilagan läggs vid regional granskning pga sekretess.

Svar: Eftersom vi får signaler om att det finns olika behov för olika SEB:ar vad gäller bilagor så håller vi på att se över om detta kan/ska lösas på ett annat enklare, och i så fall hur en bra lösning ser ut.

Fråga:

Hur raderar man en kommentar i SEB?

Finns det möjlighet att ge redigeringsbehörighet till en annan användare utan behöva byta ägare?

Svar: Det går inte i dagsläget. Man får skriva en ny kommentar och dementera sin tidigare kommentar. Men om detta är ett behov så skicka in önskemål till seb@trafikverket.se.