

Bilaga 2 Definition och begrepp

Definitionerna nedan är i bokstavsordning:

| Begrepp | Definition |
|-----------------------------|--|
| AKJ | Anläggnings specifika krav järnväg – Beskriver objektspecifika krav och förutsättningar för åtgärder på järnväg |
| AKK | Anläggningskostnads kalkyl - Kalkyl för att bedöma total kostnaden för en infrastrukturåtgärd, från start av planeringsarbetet (exklusive ÅVS) t o m slutfört byggande. |
| ASEK | Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet är namnet på den myndighetsgemensamma samrådsgrupp som ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. Trafikverket tar beslut om att tillämpa gällande ASEK-rekommendationer. |
| ASEK 7.0 | De rekommendationer från ASEK som gäller för Trafikverkets rapportering. |
| FKS | Fastställd kalkylsammansättning är anläggningskostnads kalkyl avseende ett projekt enligt successivprincipen. |
| Fyrstegsprincipen | Är ett förhållningssätt för planering av förbättringar inom transportinfrastrukturen som innebär att åtgärder ska prövas stegvis. <ol style="list-style-type: none"> 1. Tänk om: Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. 2. Optimera: Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. 3. Bygg om: Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. 4. Bygg nytt: De fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. |
| Fysisk planläggningsprocess | Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur som sker i en sammanhållen process enligt väglagen och lag om byggande av järnväg. |
| Förskottering | Räntefritt lån från kommuner, landsting eller enskilda för att tidigarelägga byggandet av allmänna vägar och investeringar i järnvägsanläggningar |
| GKI | Grov kostnadsindikation är en kalkylmetod för att beräkna anläggningskostnaden för ett objekt. Metoden används för att få en första indikation om storlek på olika investerings-objekt och för att få en insikt om osäkerheten. Förfaringsättet är av enklare karaktär med syftet att få en enhetlig dokumentation även för de objekt som inte är långt gångna och därmed väldigt osäkra. Upprättandet utgörs av att fasta- och objektspecifika förutsättningarna definieras och sedan görs en kostnadsbedömning. Det finns tre olika bedömningsnivåer beroende på hur detaljerat underlaget är. Handledningen föreskriver bland annat att kostnadsbedömningen inte bör ta längre än "någon timme" givet att antaganden är tydligt beskrivna |
| Klimatkalkyl | Trafikverkets modell för beräkning av infrastrukturhållningens energianvändning och klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv. |

| Begrepp | Definition |
|--|--|
| Medfinansiering | Annan parts finansiering eller delfinansiering av statlig infrastruktur. |
| NNK | Nettonuvärdeskvot. Resultat av den samhällsekonomiska kalkylen där de beräknade nyttorna ställs i relation till objektets investeringskostnad. NNK beräknas i generella drag som (summa nyttor – investeringskostnad) / investeringskostnad. En kvot över 0 betyder att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. En kvot på 0,2 betyder att samhället får tillbaka 1,2 kronor för varje satsad krona. |
| Objekt | Namngiven investeringsåtgärd |
| Osäkerhetsanalys enligt successivprincipen | (Vid kalkylering av anläggningskostnader inom investeringsverksamheten) – Metod för bedömning av kostnader för ett investeringsprojekt och osäkerheter i projektets kostnader eller tidsplan. En grupp med olika kompetenser möts för att uppskatta kostnader och osäkerheterna i kostnadsposter för ett objekt. Analysen resulterar i en total kostnad med ett osäkerhetsspann/standardavvikelse. |
| Planläggningsprocess | Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur som sker i en sammanhållen process enligt väglagen och lag om byggande av järnväg. |
| Planläggningsskede eller Skede | Avgränsad tidsperiod som används för definiering av status för investeringsåtgärd före, under och efter planläggningsprocessen. Det beskriver var i den fysiska planläggningsprocessen väg- och järnvägsplanen för ett objekt befinner sig i, exempelvis Samrådshandling. |
| Samhällsekonomisk analys | Innebär en samlad bedömning av ett objekts samhällsekonomiska lönsamhet baserat på en sammanvägning av de prissatta effekter som beräknats i en samhällsekonomisk kalkyl samt de icke prissatta effekterna som bedömts på annat sätt |
| Samhällsekonomisk kalkyl | I en samhällsekonomisk kalkyl beräknas först effekterna av en åtgärd genom att genomföra en trafikprognos där åtgärden ingår (utredningsalternativ, UA) med en trafikprognos där åtgärden inte ingår (jämförelsealternativ, JA). Effekterna räknas sedan om till monetära nyttor genom att tillämpa kalkylvärden. Nyttorna kan både vara positiva och negativa. Till exempel fås positiva restidsnyttor om åtgärden leder till förkortade restider och negativa utsläppsnyttor om objektet leder till ökade utsläpp. Slutligen beräknas objektet nettonuvärdeskvot (NNK), se NNK |
| SEB | Samlad effektbedömning. Sätt att strukturerat och sammanfattande beskriva en föreslagen åtgärd inom transportsektorn, dess kostnader och de effekter som den förväntas få om den skulle genomföras. Dokumentet innehåller, förutom en bakgrundbeskrivning av de ingående åtgärderna, tre oviktade beslutsperspektiv; en samhällsekonomisk analys, en fördelningsanalys samt en transportpolitisk målanalys för åtgärden |
| Samfinansiering | Finansiering genom ianspråktagande av flera anslag eller lån |
| Statlig medfinansiering | Statens finansiella bidrag till annan parts anläggning enligt förordning och regelverk. |
| Trafikprognos | En framtidsprognos för hur mycket trafik som kommer att ske på respektive trafikslag och väg- och järnvägslänkar. Indata till en trafikprognos är bland annat socioekonomiska faktorer per område såsom körkortsinnehav, bilinnehav, inkomst, åldersfördelning, var det finns bostäder och arbetsplatser, omvärldsfaktorer såsom kostnader för att köra bil och att åka kollektivt, ekonomisk utveckling samt utbud av vägar och kollektivtrafik |
| Typfall | Typfall är ett begrepp som används inom den fysiska planläggningsprocessen. Trafikverket har kategoriserat objekt i fem olika typfall beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet har betydande miljöpåverkan, om |

| Begrepp | Definition |
|-------------------|--|
| | <p>tillåtlighetsprövning behövs eller om alternativa lokaliseringar behöver utvärderas.</p> <ul style="list-style-type: none">• Typfall 1: är det enklaste fallet och för dessa objekt krävs inte någon väg- eller järnvägsplan då förändringar sker i befintlig anläggning.• Typfall 2: Ej betydande miljöpåverkan• Typfall 3: Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar• Typfall 4: Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar• Typfall 5: avser de mest komplicerade objekten där olika lokaliserings- och utformningsalternativ föreligger, objektet ska tillåtlighetsprövas och kräver en miljökonsekvensbeskrivning då länsstyrelsen bedömer att de innebär betydande miljöpåverkan. |
| ULK | Underlagskalkyl till anläggningskostnadskalkyl avseende ett projekt |
| Åtgärdsvalsstudie | Analys av brister och problem i transportsystemet i ett tidigt skede innan planeringsprocessen, där man förutsättningslöst söker efter och föreslår lösningar enligt fyrstegsprincipen |