

Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen, Ej angett

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Göteborg-Möndal-Patridge expanderar och mängden resenärer som använder sig av kollektivtrafiken förväntas öka. För att kollektivtrafiken ska fortsätta att vara vara attraktiv måste den utvecklas och kollektivtrafiknätet i området är i behov av att byggas ut och länkas samman mer effektivare. I nuläget finns det stora kapacitetsbrister i kollektivtrafiken på vissa sträckor, inklusive förbindelsen mellan Vårvåderstorget och Lindholmen. Dessutom planerar Göteborgskommun att etablera nya bostäder i området kring Norra Älvstranden.

Åtgärdens syfte: Åtgärden syftar till att skapa en direktförbindelse för citybuss, driven med HVO bränsle, mellan Vårvåderstorget-Ivarsbergsmotet-Eriksberg-Lindholmen. Tvärförbindelsen bidrar till att öka kapaciteten i kollektivtrafiken och skapar en bättre sammanbindning av kollektivtrafiknätet och stadsdelarna i Göteborg. Dessutom bidrar åtgärden till att minska trängslan i kollektivtrafiken mellan Norra Älvstranden och in till stan. Åtgärden är även spårvägsförbredande.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 690,2 mnkr i prisnivå 2015-06.

Citybuss spårvägsförbredande. Ny förbindelse för citybuss, delvis i redan befintlig bussgata. Sträckan är totalt 5 km. 9 hållplatser är inplanerade på sträckan. Förutom ny bussgata med planskildheter, bullerskydd, personlutrymmen för förare och vändslinga innebär åtgärden koncept citybuss som bl.a. inkluderar en aktiv design och varumärke på fordon, biljettautomater, information på hållplatser så som linjenätskarta och realtidsinformation.

Tabell 1 Samhällsekonomsisk analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomsisk lönsamhet
-930		Positivt		Positivt		Lönsam - endast bedömd

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomsiska analysen - sammanfattning

Effekter som <i>har värderats</i> i kalkylen								
		Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram				
Resenärer		Ingen beräknad effekt	0					
Godstransporter		Ingen beräknad effekt	0					
Persontransp.företag		Ingen beräknad effekt	0					
Trafiksäkerhet		Ingen beräknad effekt	0					
Klimat		Ingen beräknad effekt	0					
Hälsa		Ingen beräknad effekt	0					
Landskap		Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell						
Övrigt		Ingen beräknad effekt	0					
SamEk Inv.		Ingen beräknad effekt	-930					
Nettonuvärde			-930					
Nyckeltal utifrån prissatta effekter								
NNK-i=		-	Informationsvärde NNK =	Ej relevant	NNK-i _{KA} *=	-	NNK-idu=	-
Effekter som <i>inte har värderats</i> i kalkylen								
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning				
Miljö	Klimat	Positivt	Positivt	Ökad turtäthet och längre bussar medför högre utsläpp				
	Hälsa	Positivt		Ökad fysisk aktivitet vid användande av kollektivtrafik				
	Landskap	Negativt		Viss ökad barriäreffekt vid nybyggnadssträckningen				
Övrigt	Resenärer	Positivt	Positivt	Ökad komfort för resenärer, kortare restider i systemet och minskad trängsel				
	Godstransporter	Försumbart		Inga effekter för godstransporter				
	Persontransportföretag	Positivt		Ökade biljettintäkter				
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Inga effekter för trafiksäkerheten				
	Övrigt	Försumbart		Inga övriga effekter				
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde			Positivt	Sammanvägt försumbar effekt				

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- del- nings- aspekt	Kön: restid, res- kostn, restidso säkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/I nter- nationellt	Län	Kommun	Trafi- kanter, trans- porter, extern berörda	Närings- gren	Trafikslag	Ålders- grupp	Åtgärds- specifik för- delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Kvinnor: 55%	Lokalt	Västra Götaland	Göteborg	Resenärer	Ej relevant	Buss	Vuxna: 18- 65 år	Ej relevant

Ärendenummer; Objekt nummer: Ej angett, Ej angett
Kontaktperson: Ej skickad till granskning
Skede: Tidigt skede
Status: Ej granskad av Trafikverket

3	(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
		Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
		Interregionalt	Inget bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
		Lika möjlighet	Inget bidrag
	Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
	Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
		Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
		Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
		Landskap	Inget bidrag
	Landskap	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Inget bidrag
		Trafiksäkerhet	Inget bidrag
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Inget bidrag

Målkonflikter

Hänsynsmålets klimat och landskapsmål står mot flera av de i funktionsmålets ingående mål. Detta genom att ökade utsläpp under bygg skedet samt en större barriäreffekt fås men tillgänglighet, tillförlitlighet, jämställdhet, förutsättningar för att välja kollektivtrafiken och användbarhet ökar.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar till samhällsekonomisk hållbarhet genom att åtgärden skapar en ny tvärförbindelse som ökar kapaciteten och bättre länkar samman dagens kollektivtrafiknät. Tillväxten i området där åtgärden byggs gynnas. Åtgärden bidrar även till en bättre social hållbarhet genom att pendlingsmöjligheterna för alla i kollektivtrafiken ökar, framför allt för de människor som bor i närområdet. Åtgärden bedöms också bidra till ekologisk hållbarhet då flertalet av de nygenererade resorna bedöms komma från biltrafik.

1. Beskrivning av åtgärden

1.1 Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Göteborg, Citybuss Norra Ålvstranden, västra och nordvästra delen	
Ärendenummer	Ej angett	
Objekt-id	Ej angett	
Sammanhang	Ingår i : Ramavtal 7 Storstsad Göteborg, Sverigeförhandlingen	
Län	Västra Götaland	
Koordinater startpunkt	Ange x-koordinat (Öst):314447	Ange y-koordinat (Nord): 6310884
Koordinater målpunkt	Ange x-koordinat (Öst): 317314	Ange y-koordinat (Nord): 6400311

Tabell 1.2 Sammanfattande tabell - status för åtgärdsförslaget

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

1.2 Kompletterande diagram, figurer eller kartbilder



1.3 Nulåge och brister

Göteborg-Mölnådal-Partille expanderar och mängden resenårer som använder sig av kollektivtrafiken förväntas öka. För att kollektivtrafiken ska fortsåtta att vara vara attraktiv måste den utvecklas och kollektivtrafiknåtet i området år i behov av att byggas ut och lånkas samman på ett effektivare sått ån idag. I nulåget finns det stora kapacitetsbrister i kollektivtrafik på vissa stråckor, inklusive förbindelsen mellan Vårvåderstorget och Lindholmen. Det snabbaste sått att ta sig mellan Vårvåderstorget - Eriksberg -Lindholmen idag inkluderar ett byte från spårvagn till buss och vice versa. Göteborgskommun har dessutom planer på att uppföra nya boståder i området kring Norra Ålvstranden.

Bebyggelsestruktur för arbetsplatser och boståder	Ej relevant
Lokalisering av service och handel	Ej relevant
Distansarbete	Ej relevant
Resvanor och/eller godsflåden	Ej relevant
Fårdmedelsfårdelning persontrafik	Ej relevant
Fårdmedelsfårdelning godstrafik	Ej relevant

Gångvågens långd:	Ej relevant
Gångvågens standard:	Ej relevant
Gångtrafik:	Ej relevant

Cykelvågens långd:	Ej relevant
--------------------	-------------

Cykelvägens standard:	<i>Ej relevant</i>
Cykeltrafik:	<i>Ej relevant</i>

Väglängd:	<i>Lindholmen-Ivarsbergsmotet ca 3 km Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget ca 2 km</i>
Vägstandard:	<i>Lindholmen-rondellen vid Valskvarngatan(ca 2,2 km), bussgata breddtotalt 7 m skyltad hastighet 40 km/h. Rondellen vid Valskvarngatan -Ivarsbergsmotet (ca 0,8km), vanlig väg, bredd ca 7,5 m, skyltad hastighet 40 km/h. Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget ca 2 km, Mötesfri motortrafikled 2+2, vägbred ca 18 m, skyltad hastighet 60km/h.</i>
Vägtrafik:	<i>Separerad busgata Lindholmen-rondellen vid Valskvarngatan, Blandad person och busstrafik mellan rondellen vid Valskvarngatan -Ivarsbergsmotet,Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget personbilstrafik främst.</i>

Banlängd:	<i>Ej relevant</i>
Banstandard:	<i>Ej relevant</i>
Bantrafik:	<i>Ej relevant</i>
Banflöde:	<i>Ej relevant</i>

Fartygsklass:	<i>Ej relevant</i>
Trafik i farled/hamn:	<i>Ej relevant</i>
Flöde i farled/hamn:	<i>Ej relevant</i>

Annan anläggning: dimension	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: standard	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: trafik	<i>Ej relevant</i>

1.4 Fyrstegsanalys

Ej relevant

1.5 Syfte

Framtagen SEB är tänkt att fungera som underlag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

1.6 Förslag till åtgärd/er

Åtgärden syftar till att skapa en direktförbindelse för citybuss, driven med HVO bränsle, mellan Vårväderstorget-Ivarsbergsmotet -Eriksberg-Lindhomen. Utbyggnaden av stråket är tänkt att ske etappvis, i två etapper, etapp 1, Lindholmen- Ivarsbergsmotet och Etapp 2, Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget. Tvärförbindelsen bidrar till att öka kapaciteten i kollektivtrafiken och skapar en bättre sammanbindning av kollektivtrafiknätet och stadsdelarna i Göteborg. Trängslen i kollektivtrafiken mellan Norra Älvstranden och in till stan förväntas också minska. Åtgärden är spårvägsförbredande och bidrar till etableringen av 5840 bostäder. Åtgärden har hög uppfyllnad för det transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Åtgärden består av en förbindelse för citybuss, delvis i redan befintlig bussgata, sträckan är totalt 5 km och 9 hållplatser är inplanerade på sträckan. Förutom ny bussgata med planskildheter, bullerskydd, personalutrymmen för förare och vändslinga innebär åtgärden koncept citybuss som bla inkluderar en aktiv design och varumärke på fordon, biljettautomater, information på hållplatser så som linjenätskarta och realtidsinformation.

Vilka steg 1-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 1-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 2-åtgärder för persontransporter ingår?	<i>Signalåtgärder och koncept citybuss som bla inkluderar en aktiv design och varumärke på fordon, biljettautomater, information på hållplatser så som linjenätskarta och realtidsinformation på sträckan Lindholmen-Eriksberg</i>
Vilka steg 2-åtgärder för godstransporter ingår?	<i>Ej relevant</i>
Vilka steg 3-åtgärder ingår?	<i>Ombyggnation av befintlig väg till bussgata Eriksberg-Ivarsbergsmotet</i>
Vilka steg 4-åtgärder ingår?	<i>Ny bussgata med planskildheter mellan Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget, bullerskydd, nya hållplatser, personalutrymmen för förare och vändslinga.</i>

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

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

Väglängd:	<i>5km</i>
Vägstandard:	<i>Ej relevant</i>
Vägtrafik:	<i>Ej relevant</i>

Banlängd:	<i>Ej relevant</i>
Banstandard:	<i>Ej relevant</i>
Bantrafik:	<i>Ej relevant</i>

Banflöde:	<i>Ej relevant</i>
Fartygsdimension:	<i>Ej relevant</i>
Trafik i farled/hamn:	<i>Ej relevant</i>
Flöde i farled/hamn:	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: dimension	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: standard	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: trafik	<i>Ej relevant</i>
Annan anläggning: övrigt	<i>Ej relevant</i>

1.7 Åtgärds­kostnad och finansiering

Tabell 1.3 Åtgärds­kostnad i löpande priser

	Namn på kostnadskalkyl	Åtgärds­kostnad i löpande priser (mnkr)	Datum för upprättad kostnads­kalkyl	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud­analysens utrednings­alternativ. Nominell åtgärds­kostnad	<i>Bilaga 2_gki_citybuss norra alvstranden_18012 2</i>	<i>696</i>	<i>2018-01-22</i>	<i>2014-01</i>	<i>GKI</i>
Huvud­analysens jämförelse­alternativ. Nominell åtgärds­kostnad	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>	<i>Ej angett</i>

Tabell 1.4 Åtgärds­kostnad och finansiering

	Eventuell uppdelning på finans eller finansiär	Åtgärds­kostnad per finansiär (mnkr)	Sammanlagd åtgärds­kostnad (mnkr)	Prisnivå	Beräkningsmetod
Huvud­analysens utrednings­alternativ	<i>Förslag till nationell transportplan 2018-2029</i>	<i>690,2</i>	<i>690</i>	<i>2015-06</i>	<i>GKI</i>
	<i>Ej relevant</i>	<i>0</i>			
	<i>Ej relevant</i>	<i>0</i>			
	<i>Ej relevant</i>	<i>0</i>			
	<i>Ej relevant</i>	<i>0</i>			
	<i>Ej relevant</i>	<i>0</i>			

alternativ. Nominell åtgärds­kostnad	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
Huvud- analysens jämförelse- alternativ. Nominell åtgärds­kostnad	Ej relevant	0	0	Ej angett	Ej angett
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			
	Ej relevant	0			

1.8 Planeringsläge

Ej relevant

1.9 Relation till andra åtgärder

Åtgärden är kopplad Målbild koll 2035-Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille samt till Sverigeförhandlingen.

1.10 Övrigt

Ej relevant

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

Ärendenummer; Objekt nummer: Ej angett, Ej angett
Kontaktperson: Ej skickad till granskning
Skede: Tidigt skede
Status: Ej granskad av Trafikverket

Kalkylverktyg - samhällsekonomi	Kalkyldatum	<i>Ej relevant</i>	<i>Ej relevant</i>
---------------------------------	-------------	--------------------	--------------------

2.1.1.2 Specifika kalkylförutsättningar för att validera kalkylresultatet

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats

2.1.1.3 Trafiktillväxttal

Tabell 2.2 Trafiktillväxttal

Trafikökning [%]				
Tidsperiod	Huvudscenario		Referensscenario:	
			Ej relevant	
	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Personbil	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Lastbil	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på järnväg	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Godstrafik på järnväg	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på spårväg/tunnelbana	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik på buss	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik cykel	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik gång	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik fartyg	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Godstrafik fartyg	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Persontrafik med annat trafikslag	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Godstrafik med annat transportslag	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

Kommentar till tabell 2.2:

Ej relevant

2.1.1.4 Kostnader

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

Analysnivå	Huvudanalys				Känslighetsanalys - alternativ investeringskostnad			
	Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ		Utrednings-alternativ		Jämförelse-alternativ	
Kalkylmetod åtgärds kostnad	GKI		Ej relevant		GKI +30%		Ej relevant	
Basår för penningvärde	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel	2015-06	2014-medel	Ej angett	2014-medel
Nominell åtgärds kostnad	690		Ej angett		897,26		0	
Samhällsekonomisk investeringskostnad inkl. skattefaktor		930		0		1208,35		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***
Huvudanalys		GKI	930	-930	-	-
Känslighetsanalyser	Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	GKI +30%	1 208	-1 208	-	-
	Känslighetsanalys CO2-värdering=3,50 kr/kg	Ej relevant	930	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	Ej relevant	930	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre från basåret och jämfört med huvudkalkylen	Ej relevant	930	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014).	Ej relevant	930	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

* 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.

2.1.2.2 Samhällsekononisk kalkylresultat

I tabell 2.5a redovisas de effekter av åtgärden som är samhällsekononisk relevanta och som har kvantifierats och värderats monetärt (genom marknadspris eller skuggprisvärdering, direkt kostnadsberäkning eller alternativkostnadsvärdering). Samhällsekononisk relevanta effekter ska finnas med i den samhällsekononiska 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 samhällsekononiska 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	RESENÄRER	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
		Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat		Ej relevant
	GODSTRANSPORTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
		Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat		Ej relevant
		Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat		Ej relevant
	PERSONTRANSPORT FÖRETAG	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
EXTERNA EFFEKTER	TRAFIKSÄKERHET (TS)	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
	KLIMAT	Ej relevant	Ej relevant	Ej angett	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
		Ej angett	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat		Ej relevant
		Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat		Ej relevant
		Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat		Ej relevant
		Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat		Ej relevant

	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
	BUDGETEFFEKTER	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
	INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
	DRIFT-, UNDERHÅLLS- OCH REINVESTERINGS- KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
	Totalt nuvärde exkl investeringskostnad	Totalt nuvärde exkl invest-erings- kostnad (används endast om uppdelning av nuvärdet inte är möjligt)	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej beräknat	0	Ej relevant
	MINUS SAMMÅLLS EKONOMISK INVESTERINGS- KOSTNAD	Ej relevant		Ej relevant	mnkr/ år	Ej beräknat	-930	Ej relevant
NETTONUVÄRDE							-930	

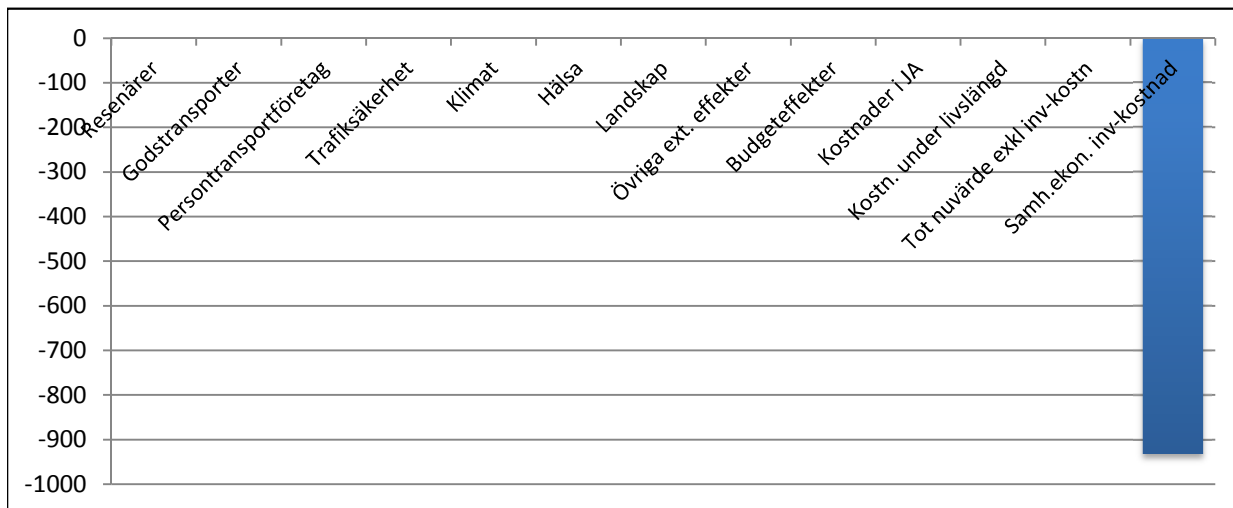
Tabell 2.5b Beskrivning av speciella orsaker till vissa effekter i tabell 2.5a

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 speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
------------	--

Motivering	<i>Ej relevant</i>
-------------------	--------------------

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	RESENNÄRER	Komfort för resenärer	I citibusskonceptet inkluderas bussar bussar med hög standard och komfort samtidigt är linjeföring mjuk och körbanan jämn.	Ej relevant	Ej relevant	Positivt	Positivt	Upprättar en
		Trängsel i kollektiv trafiken	Åtgärden bidrar avsevärt att minska trängslen i kollektivtrafikssystemet.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Ej angett
		Restid - total	Åtgärden ger väldigt stora restidvinster i kollektivtrafik. Med en ny linje görs nya rutval som påverkar den totala restiden.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Ej angett
	GODSTRANSPORTER	Ej relevant	Åtgärden berör persontrafik	Ej relevant	Ej relevant	Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
	PERSONTRANSPORTFÖRETAG	Biljettintäkter	Biljettintäkterna förväntas öka med den nya länken och de resor den medför	Ej relevant	Ej relevant	Ingen effekt	Positivt	Upprättar en
	TRAFIK-SÄKERHET (TS)	Trafiksäkerh et-totalt	Åtgärden bedöms inte påverka den totala trafiksäkerheten. Citybussarna har egna körfält och egna körbanor.	Ej relevant	Ej relevant	Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en

EXTERNA EFFEKTER (Följdefekter för samhället)	KLIMAT	Partiklar och avgaser	Åtgärden bedöms minska utsläppen av partiklar och avgaser. Citybussarna kör med samma bränsle som i JA, HVO. Fler och större bussar, kommer generera mer partikelutsläp men i och med att de nygenererade resorna delvis förväntas komma från biltrafiken så minskar det totala andelen partiklar och avgaser.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
		CO2	Bussarna blir längre och får ökad turtäthet. Trots att de drivs på HVO bränsle ger det ökade CO2 utsläpp. Överflyttning förväntas ske från bil till buss, och totalt bedöms utsläppen minska i och med att fler personer åker kollektivt och färre åker bil.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	HÄLSA (exkl trafiksäkerhet)	Fysisk aktivitet	Eftersom fler personer förväntas åka kollektivt uppkommer en större fysisk aktivitet för dessa människor genom transport till och från hållplatserna.	Ej angett	Ej angett	Positivt	Positivt	Upprättar en
		Luft - Partiklar	Åtgärden bedöms minska utsläppen av partiklar, genom att fler personer förväntas åka kollektivt. En minskning av partiklar påverkar människors hälsa positivt.	Ej angett	Ej angett	Positivt		Upprättar en
	LANDSKAP	Barriäreffekter – övrig trafik (inkl cykel och gång)	En extra barriär uppkommer genom byggandet av citybusstråket. Eftersom stråket ska byggas precis bredvid befintlig väg är denna barriäreffekt relativt mindre.	Ej angett	Ej angett	Negativt	Negativt	Upprättar en
	ÖVRIGA EXTERNA EFFEKTER	Ej relevant	Inga övriga effekter identifierade.	Ej relevant	Ej relevant	Ingen effekt	Försumbart	Upprättar en
	INBESPARADE KOSTNADER I JA	Inbesparade kostnader i JA	Inga inbesparade kostnader i JA. Trafik i UA innebär en utökning av trafiken och längre bussar. Det finns inte heller några planerade åtgärder i JA som inbesparas i UA.	Ej relevant	Ej relevant	Ingen effekt		Upprättar en
	KOSTNADER UNDER LIVSLÅNGD	Drift och Underhåll	Åtgärden medför ökade underhållskostnader	Ej angett	Ej angett	Negativt		Upprättar en

Motivering:
 Ej relevant

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 speciala orsaken till att vissa effekter uppstått
Motivering	<i>Ej relevant</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>Positivt</i>		<i>Positivt</i>		<i>Positiv (stor)</i>		<i>Positivt</i>
Vilken kompetensnivå har de som gjort bedömningen?						Upprättaren

Motivering:

Restidsvinsterna och de vinster man gör genom minskad trängsel i kollektivtrafiken är väldigt stora jämfört med de negativa effekter som åtgärden får för driftkostnaden.

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 relevant</i>
Huvudanalysens utredningsalternativ. Nominell åtgärds kostnad.	690
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 relevant</i>
Sammanvägda ej prissatta effekter:	<i>Positiv (stor)</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	Lönsam - endast bedömd
Slutlig sammanvägning bedömd av:	Upprättaren

Motivering:

Bedömning grundad på åtgärdens kvalitativa effekter. Restidsnyttor och kapacitetsnyttor i systemet bedöms vara stora och överskrida de negativa posterna för objektet.

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 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 kompetensområde för dem som gjort bedömningen
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor: 55%	Män: 45%	Neutralt	Generellt sätt åker något fler kvinnor än män med kollektivtrafiken.	Upprättaren
Lokalt/regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Genomgående trafik får restidsförkortning, vilket även kan gynna regional trafiken.	Upprättaren
Län	Västra Götaland	Neutralt	Neutralt	Åtgärden ligger i Västra Götalandslän och berör endast trafik där	Upprättaren
Kommun	Göteborg	Mölnadal	Neutralt	Åtgärden förbättrar i första hand lokaltrafiken.	Upprättaren
Trafikanter, transporter och externt berörda	Resenärer	Ej relevant	Neutralt	De största positiva effekterna kommer från restidsvinster.	Upprättaren
Näringsgren	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Åtgärden berör persontransporter	Upprättaren
Trafikslag	Buss	Spår	Neutralt	Åtgärden är en utbyggnad till citybus men hela kollektivtrafiken gynnas.	Upprättaren
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Barn: <18 år	Neutralt	Arbets- och skol pendling gynnas.	Upprättaren
Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Upprättaren

3.2 Fördjupad fördelningsanalys

Ej relevant	Ej relevant
-------------	-------------

3.3 Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

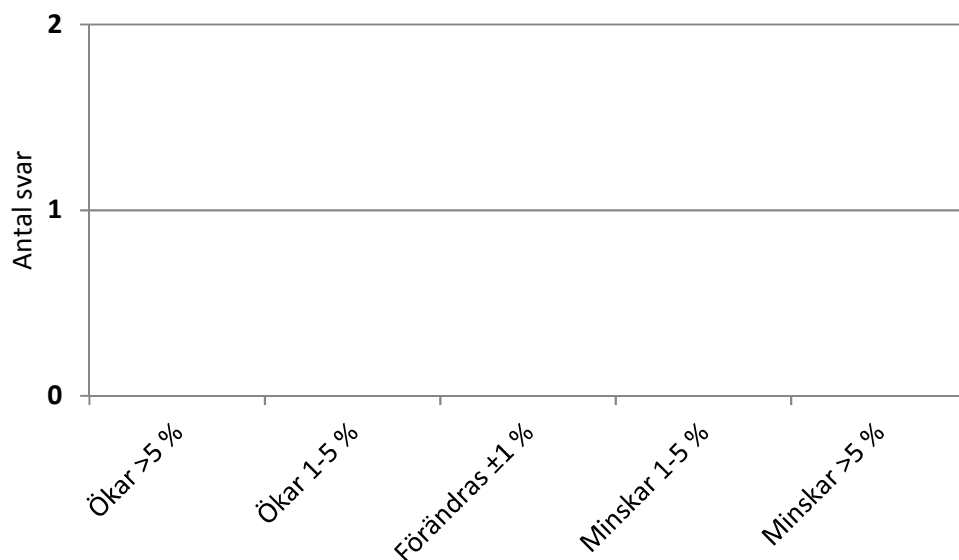
Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Tabell 3.2 Resultat från den företagsekonomiska konsekvensbeskrivningen (FKB)

Typ av FKB	Ej angett
Utpekat godskritiskt nod/stråk	Ej angett

Antal beskrivna transportkedjor	Ej angett
Berörda branscher	Ej angett
Intervjuade företag	Ej angett
Spridning av berörda företag	Ej angett
Övervägande riktning på bedömning av företagens kostnader	Ej angett
Storlek på kostnadspåverkan	Ej angett
Största kostnadsposter som påverkas	Ej angett

3.3.1 Diagram med bedömd påverkan på företagens totala transport- och logistikkostnader



Kommentar:

Åtgärden är en kollektivtrafikåtgärd och bedöms inte i någon större utsträckning påverka näringslivets transporter. Någon FKB har därför inte upprättats.

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

Lönsam - 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 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

	Hållbarhet	Sammanfattning av åtgärdens bidrag till hållbar utveckling	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Bidrag till långsiktig hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	Åtgärden bedöms ge en positiv effekt på den ekologiska hållbarheten. De totala utsläppen bedöms minska i och att en stor del av ny genereringen av resorna kommer från biltrafiken. Under bygg och underhållskedet kommer utsläppen dock öka.	Upprättaren
	Samhälls-ekonomisk hållbarhet	Ingen samhällsekonomisk kalkyl har gjorts men åtgärden bedöms ge ett positivt bidrag till den samhällsekonomiska hållbarheten genom att den skapar en tvärförbindelse mellan Vårväderstorget-Ivarsbergsmotet -Lindholmen, vilket bidrar till bättre trafikförbindelse och kopplingar mellan Göteborgs stadsdelar. Förbindelsen möjliggör hållbar tillväxt i området.	Upprättaren
	Social hållbarhet	Åtgärden bedöms ge ett positivt bidrag till social hållbarhet eftersom den förbättrar valmöjligheterna för alla i trafiken. Åtgärden bidrar också till en bättre sammanbindning av stadsdelarna i Göteborg.	Upprättaren

Sammantagen beskrivning av åtgärdens bidrag till en hållbar utveckling

Ingen samhällsekonomisk kalkyl för åtgärden har upprättats. Dock bedöms åtgärden bidra till att åstadkomma ett långsiktigt hållbart kollektivtrafiksnätssystem med högre attraktivitet och högre kapacitet och bättre linjeföring än idag. Pendlingsmöjligheterna ökar för alla trafikanterna i trafiken och åtgärden bedöms ha en positiv effekt på den ekologiska hållbarheten.

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 på 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	Bedömning och motivering	Bedömt av (namn, kompetensområde)
Funktionsmålet¹			
Medborgarnas resor. <i>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</i>	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Hög turtäthet och separat körfart ger mindre risk för förseningar vilket ökar tillförlitligheten	Upprättaren
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Nya bussar med hög komfort och mjuk linjeföring.	Upprättaren
Näringslivets transporter. <i>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</i>	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka näringslivets transporter	Upprättaren
	Kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka kvaliteten för näringslivets transporter	Upprättaren
Tillgänglighet regionalt och mellan länder. <i>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</i>	Pendling	Positivt bidrag: Kortare restider och bättre pendlingsmöjligheter i kollektivtrafiksystemet.	Upprättaren
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Åtgärden är inom staden och antas inte skapa ökad tillgänglighet till storstad	Upprättaren
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Tillgängligheten för interregionala resmål påverkas ej.	Upprättaren
Jämställdhet. <i>Arbetsformerna, genomförandet och resultaten</i>	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Tillgängligheten för personer som inte kan välja andra transportsätt ökar	Upprättaren

av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Samråd har inte hållits och åtgärden kan därför inte antas bidra till lika påverkansmöjlighet.	Upprättaren
Funktionshindrade. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Kollektivtrafiknätetets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Citybussarna antas vara utformade för en 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	Inget bidrag: Åtgärden bedöms i väldigt liten grad påverka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet	Upprättaren
Kollektivtrafik, gång & cykel. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka gång och cykelresor	Upprättaren
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Förbättrar förutsättningarna för att välja kollektivtrafiken	Upprättaren
Hänsynsmål²			
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. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan", 2014:137.	Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms minska antalet fordonskilometer. Minskningen av antalet fordonskilometer för bilar förväntas överstiga det antal fordonskilometer bussarna kör.	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.	Inget bidrag: Beskriv effekten i ord	Upprättaren
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.	Negativt bidrag: Framförallt byggskedet medför en stor energianvändning men även drift- och underhålls skedet har negativa effekter på energianvändningen.	Upprättaren
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte under driftskedet utsätta personer för bullernivå högre än riktvärdena	Upprättaren

	Människors hälsa	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan	Upprättaren
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Upprättaren
		Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Kollektivtrafiken kan bidra till fysisk aktivitet genom att människor promenerar till hållplatserna	Upprättaren

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.	Befolkning	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Äldre samt större barn i närområdet får lättare att utnyttja kollektivtrafiken	Upprättaren
		Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: En helt ny linjesträckning i kollektivtrafiken skapas. Därmed bättre tillgänglighet till fots i närområdet.	Upprättaren
	Luft	Vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10).	Inget bidrag: En helt ny citybusslinje med hög turtäthet kommer upprättas. Detta förväntas ge ett ökat utsläpp av partiklar dock inte påverka vägtransportssystemets totala emissioner.	Upprättaren
		Halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids.	Positivt bidrag: Göteborgstad har inget åtgärdsprogram för PM10 dock ett för NO2. Halterna av NO2 förväntas minska i och med åtgärden.	Upprättaren
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till att personer blir exponerade för utsläpp över MKN.	Upprättaren
	Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan.	Upprättaren
		Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt	Bedöms inte för närvarande	Ej relevant
	Mark	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan för förorenade områden	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Inga skyddsvärda områden identifierade.	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Okänt vilka bakgrundshalter som finns	Upprättaren
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Inga sulfidjordar har utpekats.	Upprättaren
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Inga skyddsvärda områden identifierade.	Upprättaren

	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	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende del aspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan, citybussgatan byggs "brevd" befintliga vägar och trafikplatser.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon påverkan på mortaliteten</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för barriärer	<i>Negativt bidrag: Ny bussgata byggs intill befintlig väg, på delar av sträckan. Detta förstärker barriären.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för störning	<i>Inget bidrag: Inga störningar identifierade.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan för förekomster av livsmiljöer.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha betydande påverkan.</i>	<i>Upprättaren</i>
	Forn- och kulturiämnningar, annat kulturarv, bebyggelse	Betydelse för utpekade värdeområden.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte vara av betydande påverkan.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för strukturomvandling.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon effekt.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband	<i>Ingår i "Betydelse för upprätthållande och/eller utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende del aspekterna skala, struktur eller visuell karaktär"</i>	<i>Ej relevant</i>
		Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.	<i>Inget bidrag: Sträckan bedöms inte ha några betydande kulturmiljövärden.</i>	<i>Upprättaren</i>
		Betydelse för utradering	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha betydande påverkan.</i>	<i>Upprättaren</i>

Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade.	<i>Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte ha någon betydande påverkan på antalet döda och allvarligt skadade.</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 relevant		
Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
EJ relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

4.4 Bedömning av bidrag till regionala och lokala mål

Utveckla och öka kapaciteten i kollektivtrafiken i det sammanhängande tätortsområdena Göteborg, Möndal och Partille.

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
Målbild Koll 2035	Ökad kapacitet i kollektivtrafiken, kortare restider i stamnätet samt bättre kollektivtrafikförbindelse mellan stadsdelarna.	Positivt bidrag	Upprättaren

4.5 Målkonflikter

Hänsynsmålets klimat och landskapsmål står mot flera av de i funktionsmålets ingående mål. Detta genom att ökade utsläpp under bygg skedet samt en större barriäreffekt fås men tillgänglighet, tillförlitlighet, jämställdhet, förutsättningar för att välja kollektivtrafiken och användbarhet ökar.

4.6 Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.5 Utsläpp och energianvändning: Byggnad, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh	Källa och datum
Byggskede totalt	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant
Byggskede, reinvestering samt DoU per år	Ej relevant	Ej relevant	Ej relevant

Byggskede, reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	-	-	
---	---	---	--

Kommentar:

Trafikverkets verktyg för klimatkalkyl kan i dagsläget inte anses vara anpassat för vissa åtgärdstyper i kollektivtrafiken. Den aktuella åtgärden bedöms inte vara av sådan karaktär att en klimatkalkyl är relevant.

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:

2018-02-28, Astrid Imable, Filip Wangefford och Patrik Sterky, Kreera

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

Inga slutliga bedömningar gjorda

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

Ej skickad till granskning

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Ej skickad till granskning

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

Ej granskad av Trafikverket

5.2 Godkänd av:

Ej godkänd av Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

Ej granskad av Trafikverket

6.2 Godkänd av:

Ej godkänd av Trafikverket

7. Status:

Ej granskad 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*

Filip Wangefford. Bilaga2_gki_citybuss norra alvstranden_180122

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Ej upprättad

Bilaga 4: *Indexomräkning av kostnad*

Filip Wangefford. Bilaga4_indexomr_invkostnad_citybuss norra alvstranden_180126

Bilaga 5: Kapitaliserad investeringskostnad

Filip Wangerfford. Bilaga5_kapitaliserad_investeringskostnad_180222

Bilaga 6: Ange typ av bilaga

Ej angett

Bilaga 7: Ange typ av bilaga

Ej angett

Bilaga 8: Ange typ av bilaga

Ej angett

Bilaga 9: Ange typ av bilaga

Ej angett

Bilaga 10: Ange typ av bilaga

Ej angett

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättad

Referens 2: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 3: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 4: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 5: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 6: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 7: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 8: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 9: Ange dokumenttyp

Ej angett

Referens 10: Ange dokumenttyp

Ej angett

[illegible]

Ärendenummer; Objekt�nummer: Ej angett, Ej angett
Kontaktperson: Ej skickad till granskning
Skede: Tidigt skede
Status: Ej granskad av Trafikverket

--	--