TDOK-nummer	Dokumentdatum	Version
TDOK 2015:0142	2020-10-15	6.0
Fastställt av	**Gäller från**	**Ersätter**
Chef VO Planering	2020-10-15	5.0
Skapat av		**Konfidentialitetsnivå**
Ages von Koch, PLnpp		Ej begränsad

Samlad effektbedömning och samhällsekonomiska analyser

1 Bakgrund

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. En viktig del i planeringen av transportsystemet inom Trafikverket är därmed att utvärdera och konsekvensbeskriva hur olika åtgärder bidrar till att uppfylla det transportpolitiska målet så att prioriteringar kan göras och att underlag för besluten kan granskas.

Samlad effektbedömning (SEB) är en redovisningsform för att strukturerat och sammanfattande beskriva en föreslagen åtgärd inom transportsektorn, dess kostnader och de effekter som den förväntas få om den skulle genomföras.

I en SEB beskrivs en åtgärds effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv:

- Samhällsekonomisk analys (SEA): effekter som värderats monetärt och effekter som bedömts
- Transportpolitisk målanalys: hur påverkas de transportpolitiska målen
- Fördelningsanalys: hur fördelar sig positiva och negativa nyttor

I SEB:en viktas inte de tre beslutsperspektiven ihop till en rekommendation för om man ska fortsätta utreda åtgärden eller inte.

SEB ska utgöra ett beslutsunderlag och även vara ett informationsmaterial för beslutsfattare, tjänstemän och medborgare. SEB ska också fungera som ingång för den som vill söka ytterligare information om en åtgärd.

> Modellen för hur detta ska göras har utvecklats genom åren. En samhällsekonomisk kalkyl (SEK) har ofta gjorts för att beskriva de effekter av en åtgärd som kan kvantifieras och värderas i ekonomiska termer. Analyser har också ofta gjorts av de effekter som inte kan värderas. Ofta har man försökt beskriva åtgärdens bidrag tilltransportpolitisk måluppfyllelse.

TDOK-nummer
TDOK 2015:0142

Version
6.0

2 Syfte

Syftet med denna riktlinje är att för Samlad effektbedömning och samhällsekonomiska analyser fastställa vilka minikrav som gäller vid olika tillfällen. I rutinbeskrivning för Samlad effektbeskrivning och samhällsekonomiska analyser (TDOK 2015:0109) beskrivs *ansvarsfördelning och process* när en Samlad effektbedömning ska tas fram.

3 Omfattning

Denna riktlinje omfattar vilka minikrav som gäller vid olika tillfällen för såväl SEB som samhällsekonomiska analyser. Förutsättningar som gäller för samhällsekonomiska analyser som görs av och åt Trafikverket hittar man på www.trafikverket.se/ASEK.

Avgränsning:

Analyser av redan genomförda åtgärder (efteranalyser) styrs av andra processer och omfattas inte av detta dokument.

4 Definitioner

ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn)	En myndighetsgemensam arbetsgrupp inom transportområdet som leds av Trafikverket ASEK gruppen ger ut och uppdaterar regelbundet ASEK-rapporten.
Basprognos	Prognos för ett givet prognosår som utgör grunden (”basen”) för ett jämförelsealternativ (JA) vid samhällsekonomisk analys (SEA) av åtgärder i infrastrukturen/transportsystemet. För jämförbarhetens skull ska alla Trafikverkets analyser av åtgärder (utredningsalternativ – UA) jämföras mot samma JA, dvs Basprognosen.
BMP	Betydande miljöpåverkan
Exempel-SEB (Tidigare benämnd ”Typ-SEB”)	En SEB som används som underlag till trimnings- och miljöåtgärder som hanteras som ej namngivna objekt (Åtgärdsområden) i samband med inriktnings- och åtgärdsplanering, för att bedöma ett åtgärdsområde eller när SEB ännu saknas för en enskilda åtgärder. Exempel-SEB visar ett exempel på en åtgärd som ingår i ett åtgärdsområde. I de fall åtgärder inom ett åtgärdsområde har stor innehållsmässig variation, kan flera exempel-SEB:ar behövas inom åtgärdsområdet.
Fördelningsanalys	Att redovisa Nyttor och/eller Effekters fördelning på olika socioekonomiska grupper eller geografiska områden eller över tid mellan generationer.
Objekt	(i transportplaner:) namngiven investeringsåtgärd eller grupp av åtgärder.
Prognos (Trafik- och transportprognoser)	Förväntad/beräknad utveckling av fordonspark, efterfrågan på transporter, trafikutveckling, utsläpp m.m. utifrån givna förutsättningar (infrastruktur, trafikutbud, skatter, avgifter, ekonomi, demografi etc.) och empiriskt verifierade samband/modeller för hur trafikutvecklingen påverkas av förutsättningarna. Prognoser kan alltså göras för olika uppsättningar av förutsättningar. Med ”fullständig prognos” avses en omfattande prognos som skulle kunna bli en Basprognos.
Projekt	Projekt är unikt, avgränsat i tid och omfattning. Används som definition för alla skeden i investeringsprocessen.
Samlad effektbedömning (SEB)	Är ett sätt att strukturerat och sammanfattande beskriva en föreslagen åtgärd inom transportsektorn, dess kostnader och de effekter som den förväntas få om den skulle genomföras.
Samhällsekonomisk analys (SEA)	Analys av ett handlingsalternativs ekonomiska konsekvenser och totala värde för samhället som helhet. Det är en analys där effekter värderas genom priser (marknadspriser eller beräknade skuggpriser) men kan även omfatta verbala beskrivningar av svårvärderade effekter. En komplett samhällsekonomisk analys består av en kalkylsammanställning plus verbala beskrivningar av relevanta samhällsekonomiska effekter som är svårvärderade.
Samhällsekonomisk kalkyl	Den del av den samhällsekonomiska analysen som utgörs av en sammanställning och summering av effekter som är värderade i ekonomiska termer, d.v.s. genom marknadspriser eller skuggpriser. En komplett samhällsekonomisk analys består av en kalkylsammanställning plus verbala beskrivningar av relevanta samhällsekonomiska effekter som är svårvärderade.
SEB-IT	Avser webblösning för Samlad effektbedömning.

Skede	(vid planering och genomförande av investeringsåtgärder i transportsystemet:) steg i processen för planering och genomförande av investeringsåtgärder i transportsystemet
Åtgärd	(för påverkan på transportsystemet:) handling eller insats som genomförs i syfte att förebygga, vidmakthålla, återställa, förbättra eller utveckla transportsystemet
Åtgärdsområde	(i den nationella transportplanen:) grupp av fysiska åtgärder som inte är utpekade och namngivna i planen.
Åtgärdspaket	Paket av åtgärder som samverkar till att lösa ett identifierat behov.
Åtgärdsval	Förberedande planeringsaktivitet i tidigt skede i planeringsprocessen som syftar till att föreslå en eller flera problemlösningar
Åtgärdsplanering	(kopplat till långsiktiga planer:) del av den nationella och regionala infrastrukturplaneringen som tar vid efter inriktningsplaneringen.
Åtgärdsvalsstudie	analys av brister och problem i transportsystemet i ett tidigt skede i planeringsprocessen, där man förutsättningslöst söker efter och föreslår lösningar enligt fyrstegsprincipen.

5 Tillämpning

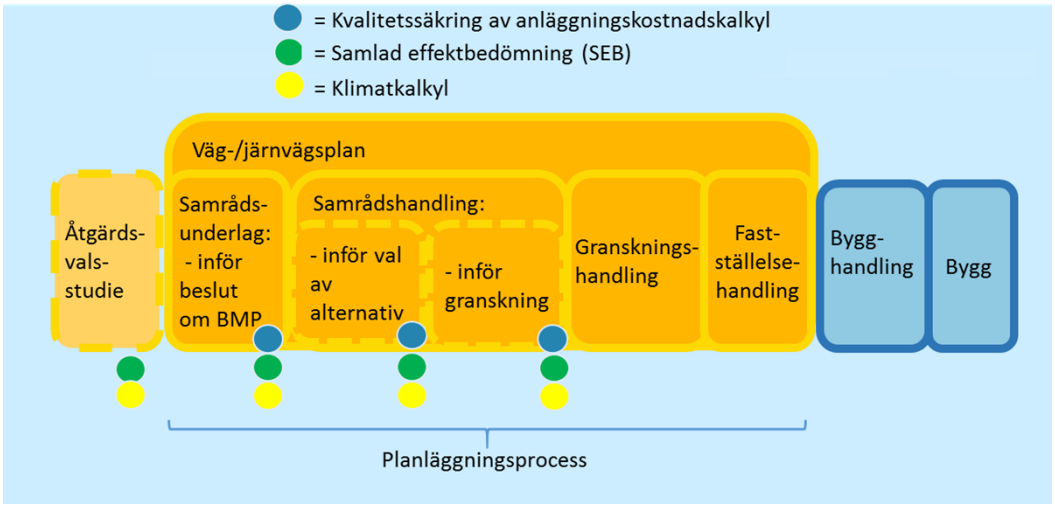
5.1. Tillämpning samhällsekonomisk analys och SEB

Ett viktigt krav är att tillgängliggöra de beslutsunderlag som tas fram av eller på uppdrag av Trafikverket genom att publicera dem på www.trafikverket.se. Det gäller:

- Kvalitetsgranskade och godkända SEB:ar inklusive samhällsekonomiska kalkyler enligt krav i tabell 1.
- Fristående samhällsekonomiska analyser och samhällsekonomiska kalkyler.

SEB ska upprättas såväl i åtgärdsvalsskedet som i planläggningsprocessen. Tanken är att dokumentet ska följa åtgärden (projektet) och utvecklas i takt med att allt mer information finns om åtgärden.

Figur 1. Tidpunkter för upprättande och revidering av SEB i planläggningsprocess och åtgärdsvalsstudie



SEB ska även upprättas eller revideras i samband med Trafikverkets årliga leveranser till regeringen av förslag till byggstarter (byggstartsrapportering) samt i samband med åtgärdsplanering. I samband med byggstartsrapportering och åtgärdsplanering ska det finnas en aktuell SEB inklusive samhällsekonomisk analys (baserat på jämförbara trafikprognoser och gällande förutsättningar) för hela planobjekt. Vid mindre uppdateringar kan i vissa fall tidigare gällande mall användas, se avsnitt 5.4.

5.2. Gällande metoder och förutsättningar

Beslutsunderlag i form av samhällsekonomiska kalkyler och analyser samt SEB ska alltid upprättas utifrån Trafikverkets gällande mallar, metoder, trafikprognoser, effektsamband, effektmodeller, prognos- och analysverktyg. Det gör att SEB:ar och samhällsekonomiska analyser i högre grad kan återanvändas i olika planerings-sammanhang.

Vid mindre uppdateringar kan i vissa fall tidigare gällande mall användas. Avsteg från gällande förutsättningar får inte göras i huvudanalysen. Om man vill göra avsteg från gällande förutsättningar ska detta hanteras i känslighetsanalyser. Gällande förutsättningar finns på www.trafikverket.se.

5.2.1. Mallar för SEB

Det finns fem olika mallar vid upprättande av SEB. Det är också i vissa särskilda fall möjligt att upprätta en SEB utan mall, vilket innebär att man i löpande text beskriver de tre beslutsperspektiven. Detta kräver avstämning med den nationella granskningssamordnaren.

Det finns fyra mallar i webbverktyget för SEB. Vilken mall man ska använda beror dels på om man upprättar en samhällsekonomis kalkyl eller inte och dels på vilken detaljeringsnivå som används (enkel eller fullständig).

Det finns en mall i Word (TMALL 0395) i vilken SEB endast redovisas översiktligt. Denna mall skiljer sig från övriga mallar då flera objekt/åtgärder kan redovisas jämte varandra.

Minimikraven för när man ska upprätta en SEB och i så fall vilken mall som ska användas framgår i tabell 1. I denna tabell framgår också kvalitetsgransknings- och publiceringskrav.

För de fyra mallarna som tas fram i det webbverktyget framgår det inne i verktyget vilka minimikrav som gäller.

Det framgår inne i webbverktyget vilka minimikrav som gäller för respektive mall.

5.3. Krav på SEB och samhällsekonomisk analys

Tabell 1. Vem avgör om en SEB ska tas fram, vilka krav finns på mall, dokumentation, kvalitetsgranskning och publicering

	Vad avgör om SEB ska tas fram?	Minimikrav dokumentation[1]	Krav på nationell granskning	Publicering
Hela namngivna objekt i nationell plan/länsplan – alternativ valt	SEB ska upprättas enligt Figur 1 samt uppdateras vid åtgärdsplanering och byggstartsrapportering (detaljerad beskrivning i TDOK 2015:0109)	Fullständig SEB: - utan samhällsekonomisk kalkyl [2] - med samhällsekonomisk kalkyl [2] (vad som ska fyllas i framgår i webb-verktyget)	Ja	Ja, på trafikverket.se
Hela namngivna objekt i nationell plan/länsplan – alternativa lösningar för att uppfylla samma syfte.	SEB upprättas enligt Figur 1.	Enkel SEB: - utan samhällsekonomisk kalkyl [2] - med samhällsekonomisk kalkyl [2] (vad som ska fyllas i framgår i webb-verktyget)	Ja	Ja, på trafikverket.se
Delar av ett namngivet objekt i nationell plan/ länsplan. [3]	Då olika delar av ett namn-givet objekt i nationell plan/länsplan ligger i olika skeden ska SEB upprättas. [3]	Enkel SEB: - utan samhällsekonomisk kalkyl [2] - med samhällsekonomisk kalkyl [2] (vad som ska fyllas i framgår i webb-verktyget)	Ja	Ja, på trafikverket.se
ÅVS	SEB ska tas fram. Beroende på om samhällsekonomisk kalkyl (SEK) har gjorts eller inte är kraven på dokumentation olika.	Utan SEK: TMALL 0395 eller egen redovisning	Nej	Enligt rutin: TDOK 2013:0469
		Med SEK: Minst enkel SEB[5] i "SEB-IT"	Ja	Ja, på trafikverket.se
Ej namngivna objekt med totalkostnad lägre än angivna lägsta nivåer för planobjekt i NTP/LTP.	För ej namngivna objekt mellan 50-100 mkr, se TDOK 2020:0207 ”Effektbedömning av trimningsåtgärder (SINV) med en totalkostnad på 50 – 100 miljoner kronor”.			
SEB upprättad vid annat tillfälle än ovanstående			Ja: om webb-verktyget använts	Ja, på trafikverket.se

Samhällsekonomisk analys av åtgärder/ styrmedel/ underhållsstrategier med totalkostnad högre än angiven lägsta nivån för objekt i NTP/LTP, som inte hanteras som namngivet objekt.			ja	Ja, på trafikverket.se

Fotnoter Tabell 1:

1. Om en högre ambitionsnivå än minimikraven väljs så ska kraven på kvalitetsgranskning följas för de delar för vilka ambitionsnivån har höjts. Godkända SEB:ar inklusive underlag lagras såväl internt i Trafikverket som publiceras på www.trafikverket.se.

2. SEB kan upprättas med eller utan en samhällsekonomisk kalkyl, men SEB utan samhällsekonomisk kalkyl bör endast tillämpas i de fall effektsamband eller liknande saknas för att beräkna åtgärdens (projektets) samhällsekonomiska effekter.

3. Ett delobjekt avser del av planobjekt med väldefinierad avgränsning med avseende på kostnad, geografi, tid och innehåll. Ett delobjekt har självständiga effekter men genererar inte nödvändigtvis full effekt förrän hela planobjektet är genomfört.

Då ett planobjekt har flera väg- eller järnvägsplaner som ligger i olika planeringsskeden, eller av annan anledning hanteras i separata projekt vid olika tidpunkter i den fysiska planläggningen gäller följande:

- då ett delobjekt är det första av objektets delobjekt att nå fram till någon av tidpunkterna i Figur 1 så görs en fullständig SEB för hela objektet
- då ett delobjekt når fram till en tidpunkt i Figur 1, men inte är det första av objektets delobjekt som når fram till denna tidpunkt, så ska enkel SEB med eller utan samhällsekonomisk kalkyl upprättas för delobjektet

Om delobjekten följs åt och ligger i samma skede behöver inga SEB:ar tas fram specifikt för respektive delobjekt. Anläggningskostnadskalkyl tas ibland fram eller uppdateras för mindre delar av ett objekt som inte uppfyller ovanstående definition på delobjekt. I de fall då till exempel väg- eller järnvägsplan krävs för en mindre del av ett delobjekt, behöver inte SEB upprättas.

5. Om ENVA använts för SEK får man använda ENVA-mallen som SEB-redovisning. Levereras som bilaga i "SEB-IT".

5.4. Revidera SEB och samhällsekonomisk kalkyl

SEB ska vara ett dokument som följer en åtgärd (projekt) genom olika utredningsfaser. Då vidare utredning sker ska den senaste godkända SEB:en användas som utgångspunkt för nästa version för att minimera arbetet med att ta fram SEB och kvalitetsgranskning. Detsamma gäller eventuella samhällsekonomiska kalkyler och analyser.

En metod finns för att föra över SEB:ar mellan olika versioner. Kontakta seb@trafikverket.se för att få hjälp med överföringar.

Omfattning på revidering av SEB beror på vilken typ av förändring som skett:

- Är det endast kostnaden som förändrats och i övrigt samma utformning och antagen trafikering/tidtabell dvs. inte påverkar nyttorna? Då räcker det att i befintlig version av SEB-mallen göra en mycket enkel omräkning av de nyckeltal som innehåller både kostnader och nyttor (exempelvis NNK). Dock krävs en översyn av hela dokumentet för eventuella konsekvensändringar.
- Är det förändringar av utformning eller tänkt trafikering/tidtabell dvs. förändrade nyttor (dock inte orsakade av de årligt uppdaterade trafikprognoserna)? Då ska en ny SEB och samhällsekonomisk kalkyl tas fram enligt gällande förutsättningar.
- För samtliga objekt som ska lyftas till ny grupp i byggstartsrapporteringen ska en reviderad SEB inkl. samhällsekonomisk kalkyl som bygger på jämförbara trafikprognoser finnas framtagen. I huvudsak gäller det objekt med planerad byggstart de gulmarkerade åren (se nedan).
- För åtgärder där varken projektets innehåll eller kostnad har förändrats eller är föremål för byte av grupp i byggstartsrapporteringen, behöver man inte revidera SEB.

På detta sätt har vi löpande en uppdaterad kostnad och beräknad eller bedömd nytta i olika dimensioner för Trafikverkets planerade åtgärder.

TDOK-nummer
TDOK 2015:0142

Version
6.0

Tabell 2. Gällande förutsättningar vid årlig rapportering av byggstarter

Grupp				År för rapportering	Gällande förutsätt-ningar för SEB och samhällsekonomisk kalkyl	Revidering av SEB och kalkyl
1-3	2021	2022	2023	2020	2019	Räknas om med gällande förutsättningar 2019 under perioden 1/4-1/11 2019
4-6	2024	2025	2026	2020	2019	
1-3	2022	2023	2024	2021	2020	Räknas om med gällande förutsättningar 2020 under perioden 1/4-1/11 2020
4-6	2025	2026	2027	2021	2020	
1-3	2023	2024	2025	2022	2021	Räknas om med gällande förutsättningar 2021 under perioden 1/4-1/11 2021
4-6	2026	2027	2028	2022	2021	
1-3	2024	2025	2026	2023	2022	Räknas om med gällande förutsättningar 2022 under perioden 1/4-1/11 2022
4-6	2027	2028	2029	2023	2022	

6 Relaterade dokument

Mallar:

TMALL 0395 SEB Övriga åtgärdsvalsstudier

Rutinbeskrivning:

TDOK 2015:0109 Rutinbeskrivning Samlad effektbedömning och samhällsekonomiska analyser

Relaterade dokument:

TDOK 2020:0207 ”Effektbedömning av trimningsåtgärder (SINV) med en totalkostnad på 50 – 100 miljoner kronor”.
TDOK 2015:0007 Klimatkalkyl- infrastrukturhållningens energianvändning och klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv
TDOK 2011:182 Anläggningskostnadskalkyl
TDOK 2017:532 Bedömning av åtgärds- och anläggningskostnader i åtgärdsvalsstudier och funktionsutredningar
TDOK 2013:0469 Kommunikationsstöd vid åtgärdsvalsstudie
TDOK 2012:1132 Rutinbeskrivningen för åtgärdsvalsstudier
TDOK 2015:0375 Rapportering av byggstarter
TDOK 2012:1132 Åtgärdsvalsstudie

7 Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
Version 1.0	2015-06-01		Camilla Granholm, PLet
Version 2.0	2016-04-07	Justering, förtydligande och detaljering	Agnes von Koch, PLnpp
Version 2.3	2017-1101	Kompletteringar map: • Ny rutin GKI • Exempel-SEB • Granskningsansvar • Smärre justeringar	Agnes von Koch, PLnpp
Version 3.0	2018-0212	Mindre rättningar	Agnes von Koch, PLnpp
Version 4.0	2019-08-23	Skrivningar om hur SEB ska uppdateras vid byggstartsrapportering har flyttats från Rutinbeskrivningen till denna TDOK. Anpassning till nya webb-verktyget.	Agnes von Koch, PLnpp
Version 5.0	2020-05-01	Justerad skrivning om ÅVS i Tabell 1 samt rättningar och förtydligande.	Agnes von Koch, PLnpg
Version 6.0	2020-10-15	Hänvisning till nytt TDOK 2020:0207	Agnes von Koch, PLnpg