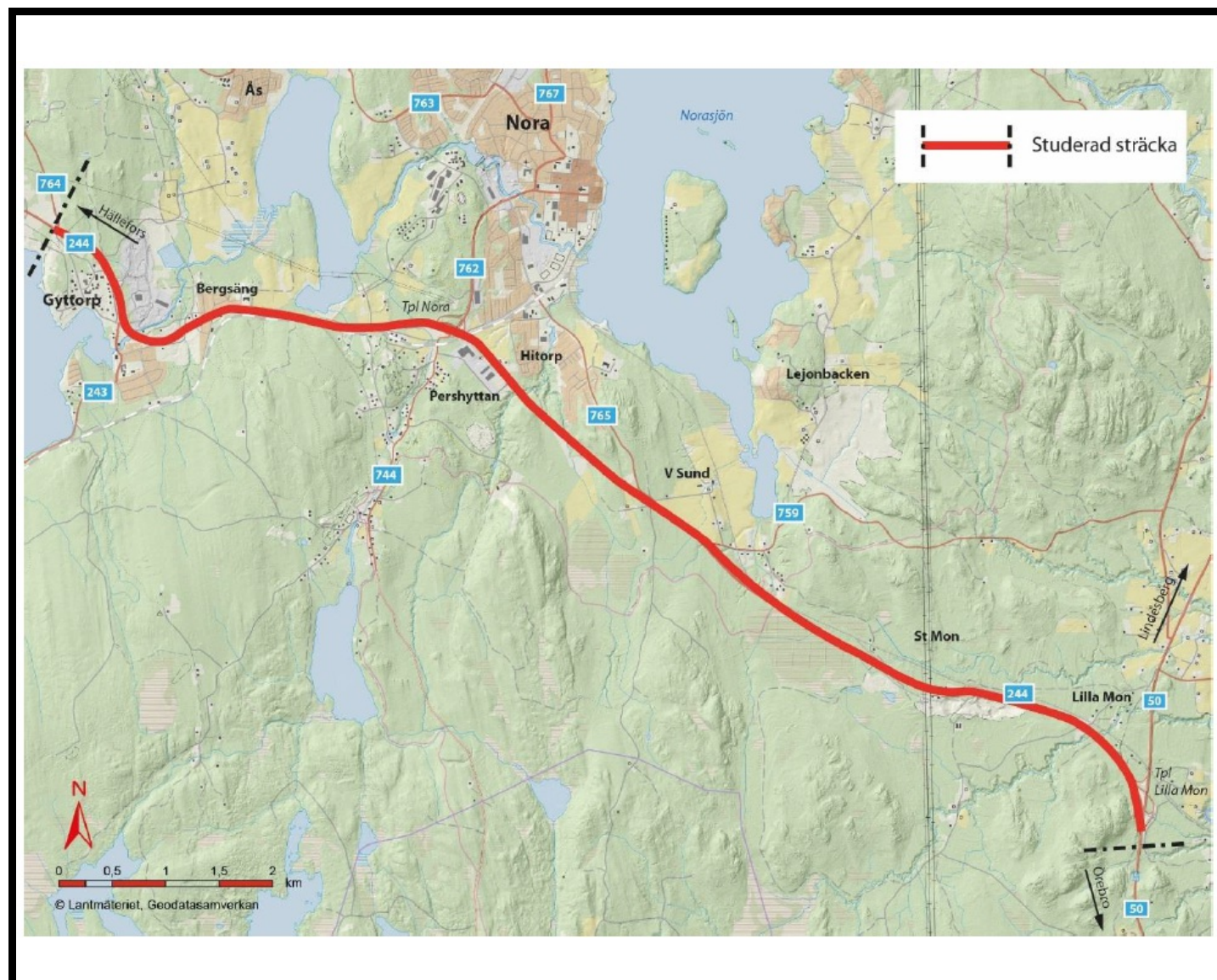


Väg 244 Lilla Mon - Gyttorp



Översikt av sträcka som ska åtgärdas.

Nuläge och brister:

Väg 244 mellan Nora och Lilla Mon är en av de mer trafikerade i Örebro län. Vägen är en del av det regionala transportstråket och fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Nora och Örebro.

I Länstransportplanen 2018-2029 lyfts långa restider mellan Nora och Örebro, behovet av att se över busshållplatser längs sträckan samt standarden i förhållande till trafikmängd och vägens betydelse för den regionala arbetspendlingen. Under 2018 placerades åtta trafiksäkerhetskameror ut längs sträckan mellan Gyttorp och Lilla Mon

Väglängd: 12

Vägstandard: Vanlig väg, 8-13 m, 80 km/h med ATK.

Vägtrafik (fordon per dygn): 2000-6000 f/d, 9-12 % (2017)

Åtgärdens syfte:

Det övergripande syftet med föreslagna åtgärder är att ge ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet på väg 244 mellan Gyttorp och trafikplats Lilla Mon.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 38,64 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärdsförslaget innebär att vägens sidområden trafiksäkras, att trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs i korsningar, att separerade vägar och passager för gång- och cykel byggs, att trafikplats Noras av- och påfarter förbättras, att busshållplatser får en standardhöjning och att viltpassager byggs.

Väglängd (km): 12

Vägstandard: Vanlig väg, 8-13 m, 80 km/h med ATK.

Vägtrafik: 2000-6000 f/d, 9-12 % (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-2	Positivt	Reskostnaden minskar för gång- och cykeltrafik och tillgängligheten förbättras för bussresenärer.
Godstransporter	-1	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	66	Positivt	Åtgärder i trafikplats Nora förbättrar trafiksäkerheten.
Klimat	0	Försumbart	-
Hälsa	0	Positivt	Åtgärder för gång- och cykel förbättrar möjligheten för fysisk aktivitet.
Landskap	-	Försumbart	-
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	0	Negativt	Kostnader tillkommer för åtgärder i trafikplats Nora och viltpassager.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	50		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	13	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,26	13	Uppdaterad kalkyl bygger på äldre kalkyl. Kalkylen är genomförd enligt gällande förutsättningar och bedöms därför vara av godtagbar kvalitet. De största effekterna fås till följd av minskade olyckskostnader i och med föreslagna sträck- och korsningsåtgärder, nya gång- och cykelvägar samt planskilda passager för oskyddade trafikanter.
KA högre invkostnad	< 0	-2	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	Kalkylen visar på beräknad lönsamhet och ej beräknade effekter bedöms totalt sett vara positiva, därför bedöms den sammanvägda lönsamheten för huvudanalysen som lönsam. I känslighetsanalysen för högre investeringskostnad är den samhällsekonomisk investeringskostnad lite högre än de beräknade nyttorna men bedöms tillsammans med de ej beräknade effekterna ha samhällsekonomiskt osäker lönsamhet.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Nora	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Lokal cykeltrafik i Nora kommun bedöms gynnas mest av åtgärden. Även biltrafikanter och bussresenärer får förbättringar.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Mål kopplade till gång, cykel och kollektivtrafik påverkas mest positivt. Mål för energianvändning för bygg, drift och underhåll påverkas negativt.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Kalkylen visar på beräknad lönsamhet och ej beräknade effekter bedöms totalt sett vara positiva, därför bedöms den sammanvägda lönsamheten för huvudanalysen som lönsam. I känslighetsanalysen för högre investeringskostnad är den samhällsekonomisk investeringskostnad lite högre än de beräknade nyttorna men bedöms tillsammans med de ej beräknade effekterna ha samhällsekonomiskt osäker lönsamhet.

Åtgärderna kan medföra viss överflyttning från bil till kollektivtrafik vilket kan ge positiva effekter på klimatet med minskade koldioxidutsläpp. Något minskad barriäreffekt för djurlivet i och med viltpassager.

De beräkningsbara nyttorna är positiva vilket ger bättre förutsättningar för regional utveckling. Positiva trafiksäkerhetseffekter står för den största nyttan. Även sammanvägningen av ej värderbara effekter bedöms som positiva.

Minskad barriäreffekt för dem som har målpunkter på motsatt sida vägen i och med föreslagna planskilda gång- och cykelpassager. Förbättrad tillgänglighet till hållplatser. Förbättrad trafiksäkerhet for fordonstrafik.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 244 Lilla Mon - Gyttorp
Objekt-id	VO2279
Ärendenummer	TRV 2018/36844
Län	Örebro
Kommun	Nora
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 244 mellan Nora och Lilla Mon är en av de mer trafikerade i Örebro län. Vägen är en del av det regionala transportstråket och fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Nora och Örebro.

I Länstransportplanen 2018-2029 lyfts långa restider mellan Nora och Örebro, behovet av att se över busshållplatser längs sträckan samt standarden i förhållande till trafikmängd och vägens betydelse för den regionala arbetspendlingen. Under 2018 placerades åtta trafiksäkerhetskameror ut längs sträckan mellan Gyttorp och Lilla Mon

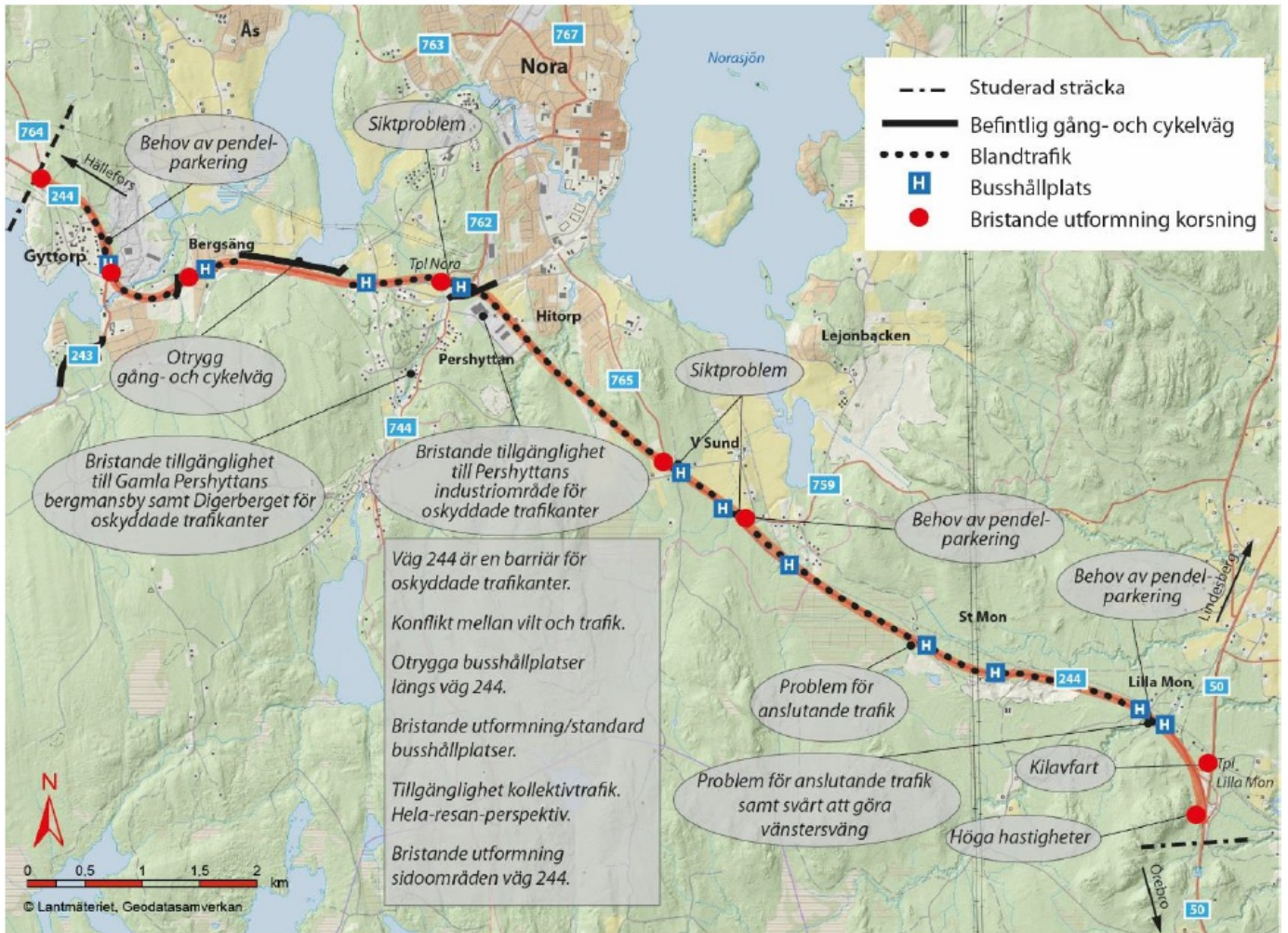
Vägens hastighet sänktes till 80 km/h i samband med hastighetsöversynen 2020.

Åtgärden att ta bort det stickspår som korsade vägen är genomförd.

Väglängd (km): 12

Vägstandard: Vanlig väg, 8-13 m, 80 km/h med ATK.

Vägtrafik (fordon per dygn): 2000-6000 f/d, 9-12 % (2017)



Behov, brister och problem

Syfte

Det övergripande syftet med föreslagna åtgärder är att ge ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet på väg 244 mellan Gyttorp och trafikplats Lilla Mon.

Förslag till åtgärd

Åtgärdsförslaget innebär att vägens sidområden trafiksäkras, att trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs i korsningar, att separerade vägar och passager för gång- och cykel byggs, att trafikplats Noras av- och påfarter förbättras, att busshållplatser får en standardhöjning och att viltpassager byggs.

Åtgärdsförslaget består av

- * Standardhöjning/tillgänglighetsanpassning av utvalda busshållplatser: Nytt hållplatsläge väg 762 (vid ICA), hållplats Bergsäng, hållplats Joackim, hållplats Västra Sund, hållplats Bergslagsleden, hållplats Stora Mon samt hållplats Lilla Mon
- * Åtgärder i sidområden
- * Korsningsåtgärder vid Bergsäng
- * Korsningsåtgärder väg 244/759
- * Viltpassagepassager (utter)
- * Gång- och cykelväg mellan busshållplats Joackim - trafikplats Nora
- * Gång- och cykelväg mellan Hitorpsvägen och Lejonbacken
- * Planskild gång- och cykelpassage över/under väg 244 vid busshållplats Joackim
- * Planskild gång- och cykelpassage över/under väg 244 vid Hitorpsvägen (väg 765)
- * Korsningsåtgärder väg 244/764
- * Korsningsåtgärder väg 244/765
- * Ombyggnad trafikplats Nora

- Väglängd (km):** 12, km
- Vägstandard:** Vanlig väg, 8-13 m, 80 km/h med ATK.
- Vägtrafik (fordon per dygn):** 2000-6000 f/d, 9-12 % (2017)

Saknas

Åtgärds kostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-05-11	dec-18	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	38,1	11,4	38,6

Planeringsläge

Ställningstagande framme, grov kalkyl är framme för en grupp åtgärder, men de är ännu inte tidssatta i VP.

SEB upprättas kopplat till framtagandet av ny plan.

Övrigt

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2020-06-15
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	1
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg	EVA 2020:2
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2021-09-16
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,36
Trafiktillväxttal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,75
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,25
Trafiktillväxttal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,51

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	50	13	0,26
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	65	-2	< 0
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus 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.

Kommentar

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter			
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning	
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Kollektivtrafik - tillgänglighet till hållplatser	-	-	-	-2	Positivt: Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt flytt av hållplatsläge underlättar kollektivt resande.	Positivt	Reskostnaden minskar för gång- och cykeltrafik och tillgängligheten förbättras för bussresenärer.
Reskostnad - Gående och cyklister	-	-	-		Positivt: Anläggandet separerade vägar och passager förbättrar restiden för cyklister då den genomsnittliga hastigheten är högre på separerad väg (utanför tätort) än i blandtrafik i väg. Värderingen av åktiden minskar med bättre trafikmiljö och därför minskar restidskostnaden för cykel- och gångtrafik		
Reskostnad - personbil	0,01	mnkr/år	-0,3		-		
Restid - personbil	0,25	kftim/år	-1,7		-		
Godstransporter							
Godskostnad	0	mnkr/år	0,0	-1	-	Försumbart	-
Reskostnad - lastbil	0,02	mnkr/år	-0,5		-		
Restid - lastbil	0,04	kftim/år	-0,5		-		
Persontransportföretag							
Effekter saknas						Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Allvarligt skadade exkl MAS	-0,04	AS/år	-	66	-	Positivt	Åtgärder i trafikplats Nora förbättrar trafiksäkerheten.
Döda	-0,01	D/år	-		-		
Ej allvarligt skadade	-0,19	ES/år	-		-		
Mycket allvarligt skadade	-0,01	MAS/år	-		-		
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	66,1		Positivt: Åtgärder som genomförs i trafikplats Nora förbättrar trafiksäkerheten.		
Klimat							
CO2-ekvivalenter	0	kton/år	-0,1	0	-	Försumbart	-
Hälsa							
Luft - Avgaspartiklar	0	ton/år	0,0	0	-	Positivt	Åtgärder för gång- och cykel förbättrar möjligheten för fysisk aktivitet.
Luft - NOX	0	ton/år	0,0		-		
Luft - Slitagepartiklar	0	ton/år	0,0		-		
Människors hälsa - Fysisk aktivitet	-	-	-		Positivt: Åtgärder för gång- och cykel förbättrar möjligheten för fysisk aktivitet.		
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär	-	-	-	-	Försumbart: Föreslagna viltpassager (för utter) ger en minskad barriäreffekt men total effekt bedöms bli försumbar.	Försumbart	-
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: störning	-	-	-		Försumbart: Åtgärden ger visst ökat intrång som kan ge nya störningar men totalt sett bedöms effekten bli försumbar.		
Forn- och kulturlämningar	-	-	-		Försumbart: Forn- och kulturlämningar (Gamla Pershyttans bergsmansby, värdefull järnvägsmiljö) kan påverkas men total effekt bedöms bli försumbar.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Försumbart: Åtgärderna påverkar landskapsbildningen något negativt men total effekt bedöms bli försumbar.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och Underhåll	0	mnkr/år	0,0	0	-	Negativt	Kostnader tillkommer för åtgärder i trafikplats Nora och viltpassager.
Drift och underhåll- kostnader för åtgärder som inte ingår i EVA-kalkylen	-	-	-		Negativt: Kostnader tillkommer för åtgärder i trafikplats Nora och viltpassager.		
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				50			

NETTONVÄRDE	13	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt
<p>Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Uppdaterad kalkyl bygger på äldre kalkyl. Kalkylen är genomförd enligt gällande förutsättningar och bedöms därför vara av godtagbar kvalitet. De största effekterna fås till följd av minskade olyckskostnader i och med föreslagna sträck- och korsningsåtgärder, nya gång- och cykelvägar samt planskilda passager för oskyddade trafikanter.</p>		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Positiva effekter fås främst för gång och cykelresenärers reskostnad och tillgänglighet för bussresenärer.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Lönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Kalkylen visar på beräknad lönsamhet och ej beräknade effekter bedöms totalt sett vara positiva, därför bedöms den sammanvägda lönsamheten för huvudanalysen som lönsam. I känslighetsanalysen för högre investeringskostnad är den samhällsekonomisk investeringskostnad lite högre än de beräknade nyttorna men bedöms tillsammans med de ej beräknade effekterna ha samhällsekonomiskt osäker lönsamhet.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar såväl män som kvinnor.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Lokal trafik gynnas mest.
Län	Örebro	Neutralt	Neutralt	Sträckan går genom Örebro län.
Kommun	Nora	Hällefors	Neutralt	Sträckan går genom Nora kommun.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Upprättaren saknar kunskap.
Trafikslag	Cykel	Buss	Neutralt	Cyklister får minskad reskostnad.
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Alla åldersgrupper bedöms gynnas.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Lokal cykeltrafik i Nora kommun bedöms gynnas mest av åtgärden. Även biltrafikanter och bussresenärer får förbättringar.

Objektnummer: VO2279 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2018/36844
Kontaktperson: Hedström Mattias, PLöu, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-09-20

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärderna kan medföra viss överflyttning från bil till kollektivtrafik vilket kan ge positiva effekter på klimatet med minskade koldioxidutsläpp. Något minskad barriäreffekt för djurlivet i och med viltpassager.

Byggande, drift och underhåll ger ökade koldioxidutsläpp.

Ekonomisk hållbarhet

De beräkningsbara nyttorna är positiva vilket ger bättre förutsättningar för regional utveckling. Positiva trafiksäkerhetseffekter står för den största nyttan. Även sammanvägningen av ej värderbara effekter bedöms som positiva.

Social hållbarhet

Minskad barriäreffekt för dem som har målpunkter på motsatt sida vägen i och med föreslagna planskilda gång- och cykelpassager. Förbättrad tillgänglighet till hållplatser. Förbättrad trafiksäkerhet for fordonstrafik.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Flera åtgärder förbättrar trafiksäkerheten vilket minskar restidsosäkerheten.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Säkrare väg och förbättrad infrastruktur för gång-, cykel-, och kollektivtrafikresenärer ökar tryggheten och bekvämligheten.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: Flera åtgärder förbättrar trafiksäkerheten vilken minskar restidsosäkerheten.
	Kvalitet	Inget bidrag: Trafiksäkerhetsförbättringarna är positiva men samtidigt ökar restidskostnaderna.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Säkrare väg och bättre möjligheter för gång, cykel och kollektivtrafik.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Förbättringar sker för alla vägtrafikslag vilket gynnar alla grupper.
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Lika möjligheter att påverka under planläggningprocessen.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser underlättar för funktionsvarierade.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Separerade gång- och cykelvägar och planskilda passager förbättrar möjligheten att gå och cykla.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Separerade gång- och cykelvägar och planskilda passager förbättrar möjligheten att gå och cykla
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet kan ge ett ökat resande.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
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 fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ny infrastruktur innebär ökad energianvändning.
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.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärder för gång- och cykel förbättrar möjligheten för fysisk aktivitet.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Separerade gång- och cykelvägar och planskilda passager förbättrar möjligheten att gå och cykla.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Separerade gång- och cykelvägar och planskilda passager förbättrar möjligheten att gå och cykla och mer tillgängliga hållplatser.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Försumbar påverkan.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Nya gång- och cykelvägar och planskilda passager påverkar landskapsbilden något men bedöms försumbart.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Positivt bidrag: Något positiv påverkan av föreslagna viltpassager för utter.
	Betydelse för barriärer	Positivt bidrag: Något positiv påverkan av föreslagna viltpassager för utter.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Närhet till ex Gamla Pershyttans bergsmansby, värdefull järnvägsmiljö (sträckan Nora-Ervalla) men bedöms försumbart.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
	Betydelse för uttradering	Inget bidrag: Försumbar påverkan.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Separerade gång- och cykelvägar, planskilda passager för oskyddade trafikanter samt åtgärder för biltrafik minskar risken för olyckor med döda och svårt skadade.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

	Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning	Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-6,32	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	-31,84	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,16	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	0,32	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Mål kopplade till gång, cykel och kollektivtrafik påverkas mest positivt. Mål för energianvändning för bygg, drift och underhåll påverkas negativt.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: Ej angett

Kommentar:

Kostnad under 50 Mkr.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2a	GKI
Bilaga 2b	Indexomräkning
Bilaga 2c	Indexomräkning
SEA	
Bilaga 1a	SEK-importkälla
Bilaga 1b	EVA resultatrapport
Bilaga 4a	Arbets-PM för reviderad EVA-kalkyl
Bilaga 4b	Arbets-PM för ursprunglig EVA-kalkyl
Bilaga 6	PM om omräkning av EVA-resultat rapport
Övrigt	
Bilaga 5	JSON

Referenser

Beteckning	Beskrivning
-	-

System-ID, nummer för identifikation i databas: 9029c56a-e6ca-45aa-b211-114c29b30153

Utskriftsdatum : 2021-09-20