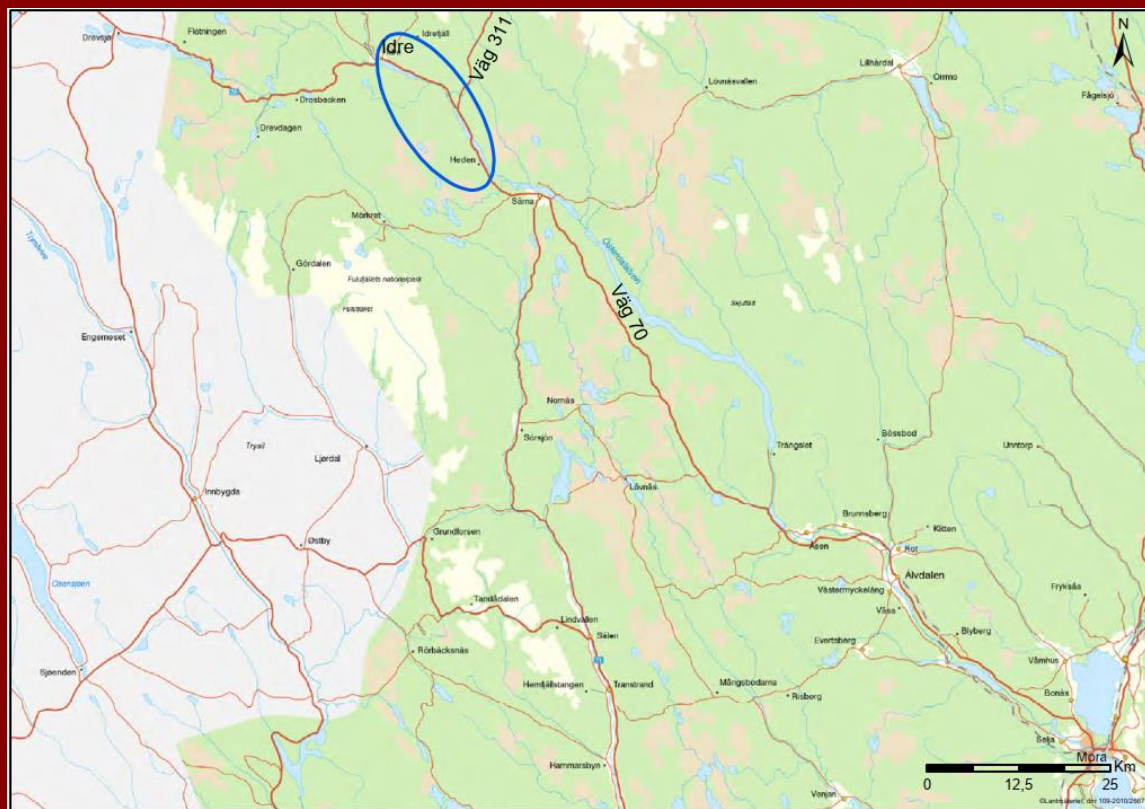


Samlad effektbedömning

Rv 70 Särnaheden-Idre, VM1870



Objektnummer: VM1870, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-20

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Dalarna län och berör Älvdalen kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 70 går mellan Enköping och norska gränsen (37 kilometer väster om Idre). Delen mellan Särnaheden och Idre är en vanlig tvåfältsväg, 6 m bred med hastighet 70-90 km/h. Trafikmängden är ca 1300 fordon/dygn. Sträckan är smal och krokig med dålig sikt och har bristande trafiksäkerhet. Olyckor med ren och vilt är förekommande på sträckan.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar vägbreddning, siktförbättrande åtgärder och åtgärder i sidoområdet på den ca 22 km långa sträckan mellan Särnaheden och Idre. Vägen breddas till 7,5 m på 13 km av sträckan, sidoområdet åtgärdas på ca 22 km samt 24 st kurvrätningar och fem sänkningar av backkrön. Bulleråtgärder ingår för ett antal fastigheter. Bron över Foskån breddas. Oförändrad hastighet på sträckan.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 70 mellan Särnaheden och Idre.

Investeringskostnad

Kostnaden är 250 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-239 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	<-1
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden främjar främst regional vägtrafik i Dalarna och främst personer med tillgång till bil. Åtgärden främjar därmed personer som har förutsättningar att köra egen bil mer än övriga samhällsgrupper.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet samt ger negativ påverkan genom ökade drift- och underhållskostnader.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Dalarnas län 2026-2037 där objektet är ny kandidat. Objektet grundar sig på Trafikverkets ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss (TRV 2012/66418) där det beslutades att fortsätta planeringsprocessen med att upprätta en vägplan för alternativ 2 enligt förstudie "Väg 70, Särnaheden-Idre" från oktober 2013. Objektet var med i Dalarnas länsplan 2018-2029 men rymdes sedan inte i efterföljande länsplan 2022-2033, därav är objektet nu åter ny kandidat.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Åtgärderna i form av breddning av vägen och släntåtgärder har marginell påverkan på reskostnaden för personbilar	0 mnkr/år	0,06
Restid personbil	En breddning och kurvrätning medger högre genomsnittshastigheter	-1,2 kftim/år	8,8

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Åtgärderna i form av breddning av vägen och släntåtgärder har marginell påverkan på godstidskostnaden	0 mnkr/år	0,10
Reskostnad lastbil	En breddning av vägen medger jämnare hastigheter vilket minskar slitage på större fordon	-0,07 mnkr/år	1,6
Restid lastbil	En breddning av vägen medger högre hastigheter i kurvor och vid möte	-0,21 kftim/år	1,7

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Åtgärderna har marginell effekt på antalet allvarligt skadade	0 LAS/år	
Döda	Säkrare slänter, bättre sikt och bredare väg minskar antalet döda	-0,01 D/år	
Egendomsskador	Åtgärderna har marginell effekt på egendomsskador	0 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Åtgärderna har marginell effekt på antalet ej allvarligt skadade	0 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Åtgärderna har marginell effekt på antalet mycket allvarligt skadade	0 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Säkrare slänter och bredare väg minskar antalet döda		11

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärderna har ingen effekt på emissioner	0 ton/år	0
Buller	Högre hastigheter innebär högre bullernivåer. Det är dock få fastigheter som påverkas.		Försumbart
Kväveoxider	Åtgärderna har ingen effekt på emissioner	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Åtgärderna har ingen effekt på emissioner	0 ton/år	0
Vattenkvalitet	Sträckan passerar genom ett vattenskyddsområde, risk för påverkan.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Det finns fornlämningar i närheten av vägen men de bedöms inte påverkas av vägens breddning		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	En breddning av vägen kan påverka djurlivets möjlighet att passera negativt. Det finns även en artrik vägmiljö längs sträckan som kan påverkas. Effekten bedöms sammantaget som försumbar.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	Högre hastigheter medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Rennäring	En breddning av vägen kan påverka rennäringens möjlighet att passera negativt. Effekten bedöms dock som försumbar.		Försumbart

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-2,220446049250313E-16
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	2,842170943040401E-17
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0
---	---

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	4635	27
Reinvestering per år	44	0,60
Drift och underhåll per år	8,5	0,12

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

Inga övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
En breddning av vägen medger högre genomsnittshastigheter men har marginell påverkan på reskostnaden för personbilar.	8,8 mnkr	0,04
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
En breddning av vägen medger högre och jämnare hastigheter i kurvor och vid möte, vilket minskar restider och slitage, medan det har marginell effekt på godstidskostnaden	3,4 mnkr	0,02
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Säkrare slänter, bättre sikt och bredare väg minskar antalet döda	11 mnkr	0,05
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärderna har ingen effekt på emissioner	0 mnkr	0
Hälsa: Ett fåtal fastigheter påverkas av buller, risk för påverkan på vattenskyddsområde.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Det finns fornlämningar i närheten av vägen men de bedöms inte påverkas av vägens breddning. En breddning av vägen kan påverka djurlivets möjlighet att passera negativt. Det finns även en artrik vägmiljö längs sträckan som kan påverkas. Effekten bedöms sammantaget som försumbar.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		
Övriga effekter	Nuvärde	
	mnkr	

Övriga effekter	Nuvärde
En breddning av vägen kan påverka rennäringens möjlighet att passera negativt. Effekten bedöms dock som försumbar.	≈ 0
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-44 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	-20 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	-0,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	214 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	5,2 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	219 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-239 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	<-1
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen från den samhällsekonomiska analysen visar på ett negativt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Även känslighetsanalysen visar genomgående negativt resultat. Osäkerheten rörande trafiksäkerhetseffekterna bedöms inte vara av den grad att de skulle kunna täcka upp det nuvarande negativa resultatet. Därför blir den slutliga bedömningen att objektet är samhällsekonomiskt robust olönsamt.

De beräknade effekterna för huvudanalysen består huvudsakligen av restids- och trafiksäkerhetseffekter. Olyckseffekter för antalet dödade minskar något, men övriga trafiksäkerhetseffekter påverkas inte i kalkylen. Övriga beräknade effekter påverkas endast marginellt och är försumbara i jämförelse. Resultatet bedöms i stort vara rimligt med hänsyn till åtgärdens art. Förbättring genom vägbreddning, sidoområdesåtgärder och kurvrätning medför minskad risk för olyckor. Effekterna skulle dock kunna vara underskattade eftersom det finns osäkerheter kring hur väl den samhällsekonomiska kalkylen fångar effekterna av de aktuella åtgärderna.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Trafiksäkerhetseffekter fångas genom förbättring av siktklass och sidoområde, men kan eventuellt underskattas med avseende på vägbreddningen. Detta då kalkylverktyget visar samma trafiksäkerhetseffekterna är före och efter breddningen av vägen.

Ej beräknade effekter:

Få fastigheter påverkas av buller, risk för påverkan på vattenskyddsområde. Fornlämningar bedöms ej påverkas. Vägens breddning kan försämma djurlivets och rennäringens passage samt påverka artrik vägmiljö längs sträckan. Effekten bedöms sammantaget som försumbar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar

3 Fördelningsanalys

Åtgärden främjar främst regional vägtrafik i Dalarna och främst personer med tillgång till bil. Åtgärden främjar därmed personer som har förutsättningar att köra egen bil mer än övriga samhällsgrupper.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Vägen breddas och horisontal- och vertikalkurvor rätas upp vilket ökar tillförlitligheten för dem som nyttjar vägen i och med minskad risk för olyckor med avseende på förbättrad bärighet och sikt.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Vägen breddas och horisontal- och vertikalkurvor rätas upp vilket ökar tillförlitligheten för dem som nyttjar vägen i och med minskad risk för olyckor med avseende på förbättrad bärighet, sikt och väjningsmöjlighet för fotgängare och cyklister. Den ombyggda vägen ger högre kvalitet för näringslivets transporter än nuvarande väg i och med ökad trafiksäkerhet och framkomlighet till följd av breddningen och rätning av horisontal- och vertikalkurvor.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte påverka funktionshindrades tillgänglighet.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Åtgärden bedöms inte påverka barns möjlighet att på ett säkert sätt använda transportsystemet.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Trafiksäkerheten förbättras för samtliga trafikanter då vägen breddas och horisontal- och vertikalkurvor rätas upp. Antalet döda förväntas minska.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden bedöms inte påverka mängden trafik. Vägen byggs ut i samma sträckning och ingen trafikomfördelning sker. Hastighetsbegränsning bibehålls. Samtidigt jämnas vägen ut genom breddning och rätning av horisontal- och vertikalkurvor. Åtgärden bedöms sammantaget ha försumbar påverkan på energianvändningen per fordonskilometer. Breddad väg och sidoområdesåtgärder medför något ökat underhållsbehov samt CO₂-utsläpp under byggskedet.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på oförändrad luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Ett fåtal fastigheter påverkas av buller.

Landskap

Vägen breddas i befintlig sträckning och sidovägar anpassas till landskapet. Påverkan på landskapsbilden och fornlämningar bedöms som marginell. En breddning av vägen kan påverka djurlivets möjlighet att passera negativt. Det finns även en artrik vägmiljö längs sträckan som kan påverkas.

Vatten

Risk för påverkan på vattenskyddsområde

Material och kemiska produkter

Det finns inte några identifierade förorenade områden längs aktuell vägsträcka.

Förorenade områden och masshantering

Det finns inte några identifierade förorenade områden längs aktuell vägsträcka.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet samt ger negativ påverkan genom ökade drift- och underhållskostnader.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,06
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,05
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

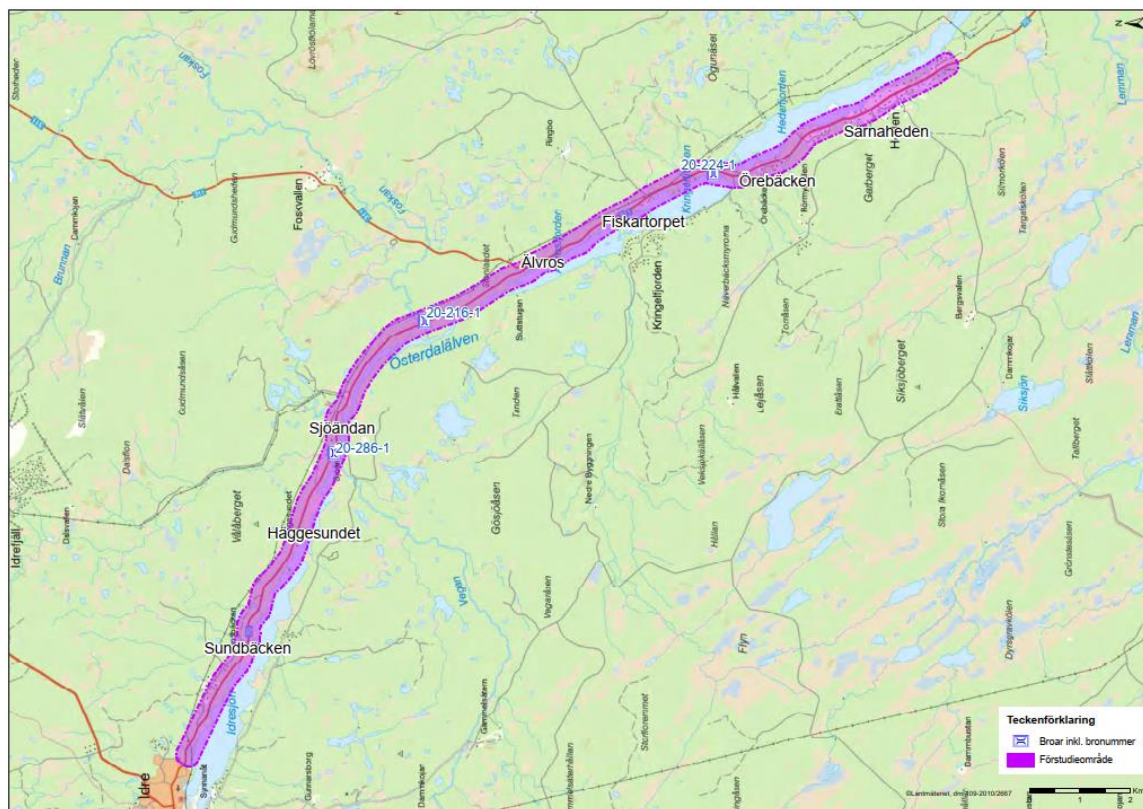
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 70 Särnaheden-Idre
Objekt-id	VM1870
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Dalarna
Kommun	Älvdalen
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Riksväg 70 går mellan Enköping och norska gränsen (37 kilometer väster om Idre). Delen mellan Särnaheden och Idre är en vanlig tvåfältsväg, 6 m bred med hastighet 70-90 km/h. Trafikmängden är ca 1300 fordon/dygn. Sträckan är smal och krokig med dålig sikt och har bristande trafiksäkerhet. Olyckor med ren och vilt är förekommande på sträckan.

Trafikmängden är under stor del av året inte hög, dock ökar trafikmängden mycket under högsäsongveckor för fjällturismen. Vägen är smal, på sina ställen 6 meter bred. Sträckan är väldigt kurvig och har flera partier med korta siktsträckor samt farliga backkrön, detta medför att det är ont om säkra omkörningssträckor. Vintertid är snöröjning och halkbekämpning viktiga åtgärder för att trafiken skall fungera så bra som möjligt. Vägen blir ännu smalare vintertid eftersom plogvallar blir kvar på vägen. Vägens sidoområden räcker inte till för att kunna ta hand om snön som plogas bort från vägbanan. Vägen följer Österdalälven som är ett utpekat natur-och kulturvårdsområde. Österdalälven är även utpekad som ett Natura2000-område då älven om områden i dess närhet har ett rikt växt-och djurliv. Inom förstudieområdet finns ett riksintresse för rennäringen och det finns flertalet passager/flyttleder. Väg 70 är en besvärlig passage för renarna, och renarna utgör även en fara för trafikanterna då sikten är skynd och det ofta är höga snövallar som försvårar passagen över vägen för renarna. Väg 70 påverkar omgivningen genom trafikbuller, luft-, mark- och vattenföroreningar men inte i någon större omfattning att det bedöms som betydande.



Förstudieområdet visas med lila markering. (Källa: Förstudierapport bilaga 4)



Hastigheter längs förstudieområdet samt registrerade olyckor från STRADA under perioden september 2002 - september 2012. (Källa: Förstudierapport bilaga 4)

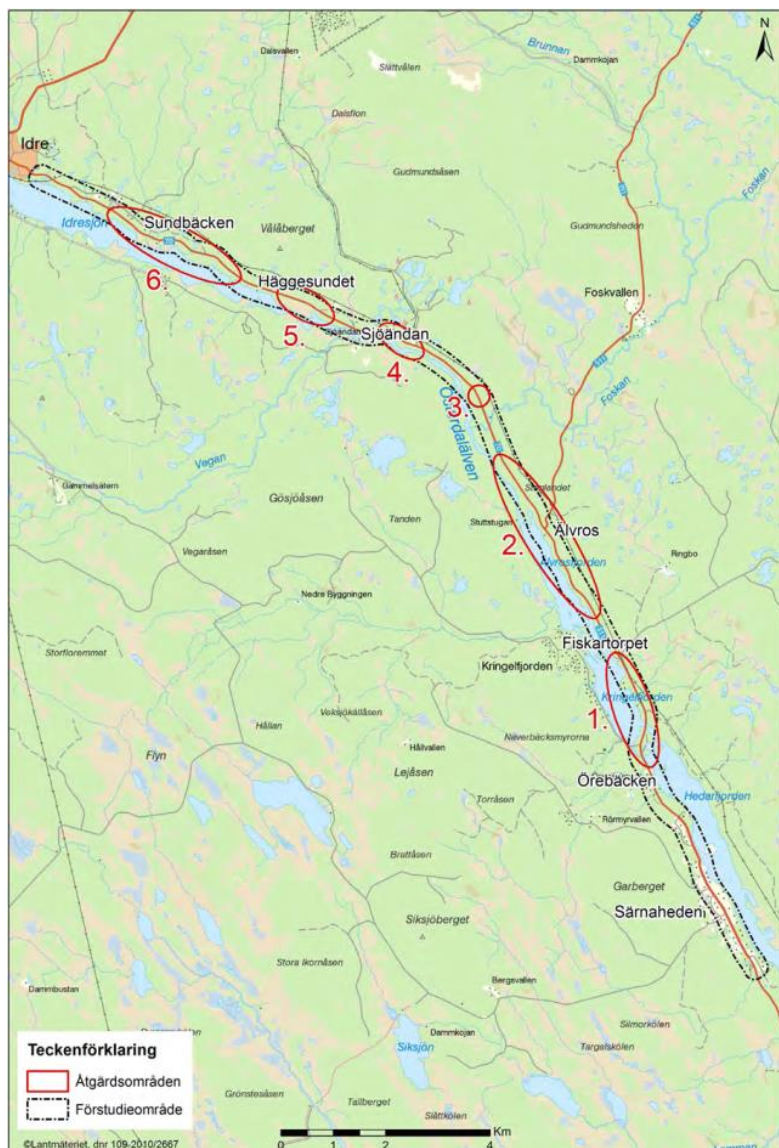
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	22 km
Vägstandard	Vanlig väg, 6–7,5 m, 70–90 km/tim med 50 km/tim en kort sträcka närmast Idre
Vägtrafik	1250–1450 f/d, varav 6 % lastbilar (2023)

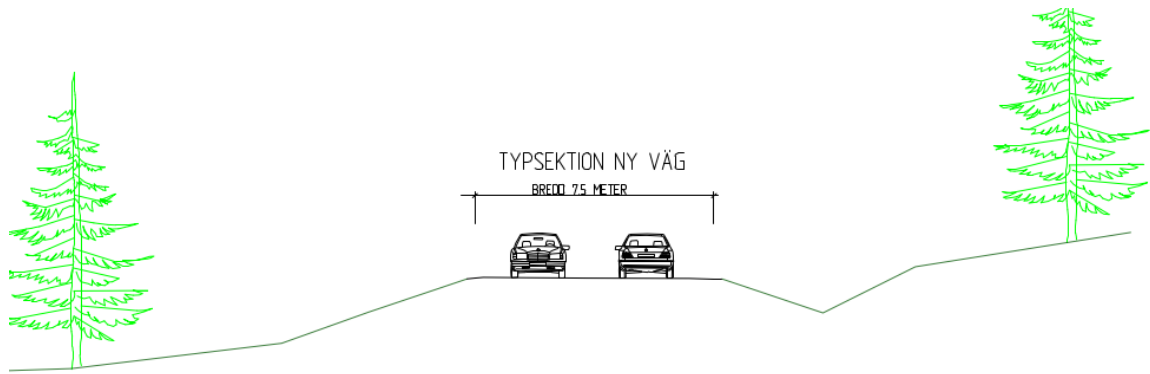
Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar vägbreddning, siktförbättrande åtgärder och åtgärder i sidoområdet på den ca 22 km långa sträckan mellan Särnaheden och Idre. Vägen breddas till 7,5 m på 13 km av sträckan, sidoområdet åtgärdas på ca 22 km samt 24 st kurvrätningar och fem sänkningar av backkrön. Bulleråtgärder ingår för ett antal fastigheter. Bron över Foskån breddas. Oförändrad hastighet på sträckan.

Åtgärder i bebyggelse eller andra trånga passager sker främst inom befintligt vägområde. Ingen breddning sker för ca fyra km av förstudieområdet där väg 70 går igenom byar t.ex. genom Särnaheden. Trummor som har dålig funktion eller är skadade byts ut mot nya trummor. Då vägen förändras i plan och profil kommer sidoområdet att behöva justeras. Eventuellt behövs även åtgärder på anslutningen från väg 311 mot Fjätersvålen. Möjlig lösning kan vara att flytta anslutningen ca 100 m söderut för att bygga en ny korsning med väg 70. Det är dock oklart hur lösningen ska se ut eller om den ska genomföras.



Åtgärdsområden för att rätta kurvor och backkrön enligt valt alternativ 2 från förstudien. (Källa: Förstudierapport bilaga 4) :



Vägsektion med vägbredd 7,5 meter för hela sträckan. (Källa: Förstudierapport bilaga 4) :
Åtgärdsområden för att rätta kurvor och backkrön enligt valt alternativ 2 från förstudien. (Källa:
Förstudierapport bilaga 4)Vägsektion med vägbredd 7,5 meter för hela sträckan. (Källa:
Förstudierapport bilaga 4)

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	22 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7,5 m, 70–90 km/tim med 50 km/tim en kort sträcka närmast Idre
Vägtrafik	1250–1450 f/d, varav 6 % lastbilar (2023)

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 70 mellan Särnaheden och Idre.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-08-29	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	250	75	250	75

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	214

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg och större släntområden ökar drift- och underhållskostnader	-5,2

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Dalarnas län 2026-2037 där objektet är ny kandidat. Objektet grundar sig på Trafikverkets ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss (TRV 2012/66418) där det beslutades att fortsätta planeringsprocessen med att upprätta en vägplan för alternativ 2 enligt förstudie "Väg 70, Särnaheden-Idre" från oktober 2013. Objektet var med i Dalarnas länsplan 2018-2029 men rymdes sedan inte i efterföljande länsplan 2022-2033, därav är objektet nu åter ny kandidat.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-25

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
214 mnkr	5,2 mnkr	-20 mnkr	-239 mnkr	<-1

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	299	5,2	-37	-342	<-1
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	214	5,5	-18	-237	<-1
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	214	5,0	-23	-242	<-1
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	214	5,2	-21	-241	<-1
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	214	5,2	-18	-237	<-1
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	214	5,2	-23	-242	<-1
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	214	5,2	-20	-239	<-1
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	214	5,2	-20	-239	<-1
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	214	5,2	-20	-239	<-1

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
2a	GKI-kostnadskalkyl
2b	Omräkning av investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM EVA
4b	Json-fil EVA
5	Förstudie Särnaheden-Idre
6	Ställningstagande förstudie
7	Tidigare SEB Rv 70 Särnaheden-Idre VM1870, SEBidnr: b360139a-2ee8-4313-be56-575482a847a0

SEB Id för denna SEB: a768b2f6-b00a-4357-af3b-e1bb713f0782

Objektnummer: VM1870, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-20
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader