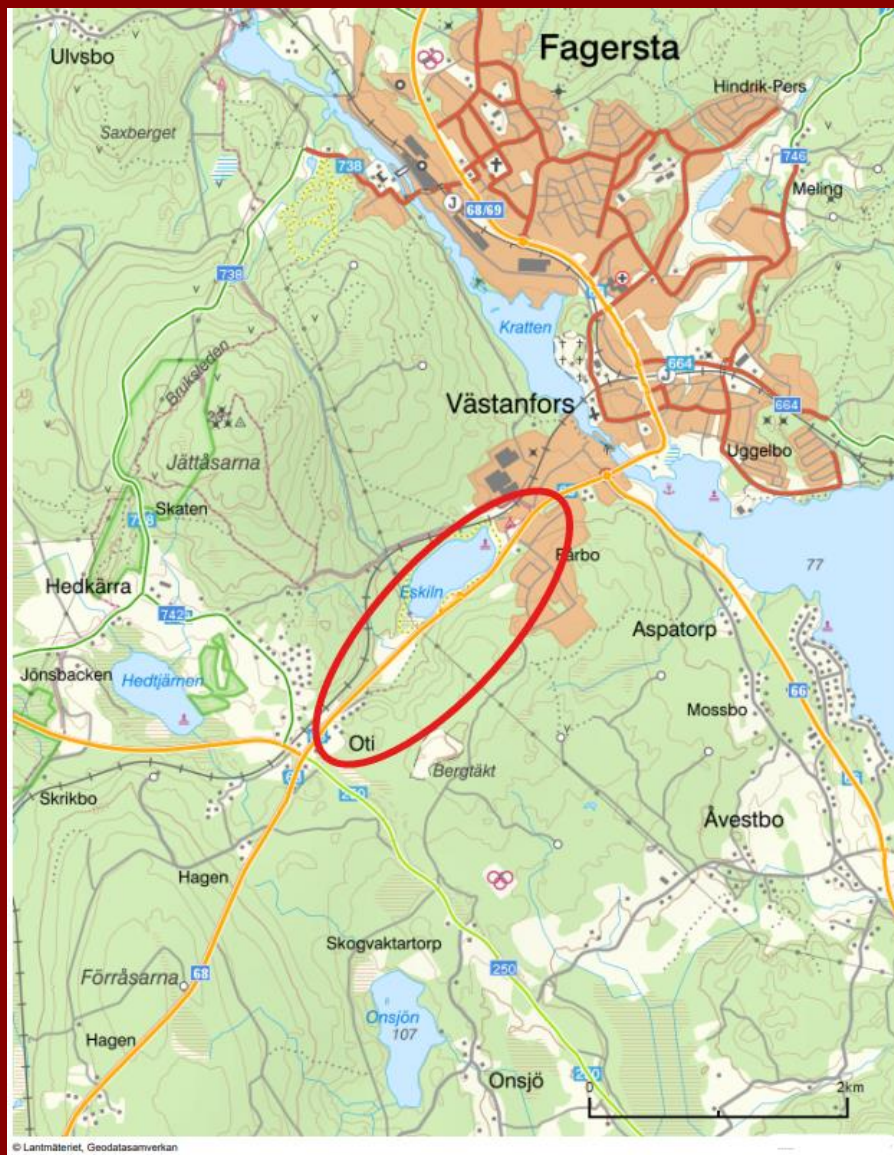


# Samlad effektbedömning

Väg 66/68 Oti-korset - Fagersta, VO2293



Objektnummer: VO2293, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Berntsen Linda, PLmrst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

---

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-29

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Berntsen Linda, 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

## Bilagor och 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 Västmanland län och berör Fagersta kommun.

## Nuläge och brister

Riksväg 66 mellan Oti och Fagersta är en vanlig tvåfältsväg, 9 m bred med hastighet 80 km/h (60 km/h genom Fagersta) och hastighetskameror. Trafikmängd är ca 6400 fordon/dygn. Trafiksäkerhetsklassen på sträckan är god, men sträckan utgör den återstående etappen mellan den mötteseparerade delen av väg 66 med 100 km/h Västerås–Fagersta och den planerade ombyggnaden på delen Fagersta–Smedjebacken.

## Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötteseparerad väg med 100 km/h på 2,2 km mellan Oti och Fagersta. Åtgärd av korsningen med Secovägen samt en planskild cykelpassage. Ett antal utfarter stängs och ersätts med nya anslutningsvägar. Viltstängsel och en viltpassage, bullerskyddsåtgärder samt en mindre vattenskyddsåtgärd ingår. Två nya busshållplatser ersätter befintliga.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 89 mnkr i prisnivå 2023-06.

## Analysresultat

### Samhällsekonomisk effektivitet

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Nettonuvärde              | 43 mnkr     |
| Nettonuvärdeskvot (NNK)   | 0,50        |
| Ej beräknade effekter     | Förbättring |
| Slutligt bedömd lönsamhet | Lönsam      |

## Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas av bättre och bredare väg samt högre hastighetsgräns. Regional och lokal vägtrafik gynnas mest av åtgärden.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden gynnar biltrafikens tillgänglighet och trafiksäkerhet. Viltstängsel bidrar till färre viltolyckor men medför även en större barriäreffekt. Målkonflikter uppstår främst när de negativa effekterna i form av intrång och barriär i natur- och kulturmiljö ställs mot positiva effekter för befolkningen genom kortare restider och ökad trafiksäkerhet.

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 Region Västmanlands länsplan för perioden 2026–2037.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

| Effekt               | Beskrivning                                                                                                                                                | Effekt 2045  | Nuvärde (mnkr) /Bedömning |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|
| Reskostnad personbil | Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och större slitage på bilar.                                                                            | 0,28 mnkr/år | -6,7                      |
| Restid               | Anläggandet av gång- och cykelport som korsar vägen på aktuell sträcka förbättrar restiden för framförallt cyklister. Effekten bedöms dock vara försumbar. |              | Försumbart                |
| Restid personbil     | Högre hastigheter ger minskade restider.                                                                                                                   | -12 kftim/år | 90                        |

### Godstransporter

| Effekt              | Beskrivning                                         | Effekt 2045   | Nuvärde (mnkr) /Bedömning |
|---------------------|-----------------------------------------------------|---------------|---------------------------|
| Godstidskostnad väg | Högre hastigheter ger minskade transporttider.      | -0,02 mnkr/år | 0,51                      |
| Reskostnad lastbil  | Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning. | 0,10 mnkr/år  | -2,3                      |
| Restid lastbil      | Högre hastigheter ger minskade restider.            | -1,0 kftim/år | 8,9                       |

### Persontransportföretag

## Trafiksäkerhet

| Effekt                            | Beskrivning                                                                                                                                              | Effekt 2045  | Nuvärde (mnkr)/ Bedömning |
|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|
| Allvarligt skadade exkl MAS (LAS) | Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten                                                                                             | -0,06 LAS/år |                           |
| Döda                              | Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten                                                                                             | -0,01 D/år   |                           |
| Egendomskador                     | Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten                                                                                             | -2,8 EO/år   |                           |
| Ej allvarligt skadade             | Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten                                                                                             | -0,27 ES/år  |                           |
| Mycket allvarligt skadade         | Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten                                                                                             | -0,01 MAS/år |                           |
| Trafiksäkerhet                    | En separerad gång- och cykelpassage innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång-cykeltrafikanter minskar. |              | Förbättring               |
| Trafiksäkerhet totalt (beräknat)  | Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten                                                                                             |              | 51                        |

## Hälsa

| Effekt         | Beskrivning                                    | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/ Bedömning |
|----------------|------------------------------------------------|-------------|---------------------------|
| Avgaspartiklar | Åtgärden har marginell påverkan på emissioner. | 0 ton/år    | 0,07                      |

| Effekt           | Beskrivning                                                                                         | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/<br>Bedömning |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------|
| Buller           | Högre hastigheter innebär högre bullernivåer. Bullerskyddsåtgärder anläggs för att mildra effekten. |             | Försumbart                   |
| Kväveoxider      | Åtgärden har marginell påverkan på emissioner.                                                      | 0 ton/år    | 0,11                         |
| Slitagepartiklar | Åtgärden har marginell påverkan på emissioner.                                                      | 0,16 ton/år | 3,7                          |

### Natur- och kulturmiljö

| Effekt                    | Beskrivning                                                                                                                                         | Effekt 2045 | Nuvärde (mnkr)/<br>Bedömning |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------|
| Forn- och kulturlämningar | Inga kända fornlämningar eller kulturhistoriskt intressanta platser finns utmed sträcka.                                                            |             | Försumbart                   |
| Intrång - människor       | Breddning av vägen, viltstängsel och räcken ger en delvis förändrad landskapsbild. Effekten bedöms som försumbar då åtgärden görs på befintlig väg. |             | Försumbart                   |
| Växt- och djurlivseffekt  | Breddning av vägen, räcken, viltstängsel och högre hastighet kan innebära ökad barriäreffekt. Faunapassager anläggs för att mildra effekten.        |             | Försumbart                   |

## Klimat

| Effekt                    | Beskrivning                                                                                                                                                                                                       | Effekt 2045 | Nuvärde<br>(mnkr)/<br>Bedömning |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------|
| Beräknat-<br>Motorbränsle | Högre hastighet medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter". |             |                                 |

## Övriga effekter

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

| Indikator                                     | Beräknat alt. Bedömt |
|-----------------------------------------------|----------------------|
| Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår) | 0                    |
| Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)   | 0                    |
| 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)                         | 0,00                 |
| Ackumulerat under kalkylperioden (kton)* | 0,45                 |

|                                                                               |       |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr) | -0,69 |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------|

\* 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<br>ton CO2-ekvivalenter | Energianvändning GWh |
|----------------------------|------------------------------------------|----------------------|
| Byggskede totalt           | 1311                                     | 5,0                  |
| Reinvestering per år       | 10                                       | 0,07                 |
| Drift och underhåll per år | 1,4                                      | 0,02                 |

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

| <b>Personresor</b> (effekter relaterade till funktionsmålet)                           | <b>Nuvärde</b> | <b>NUK*</b> |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| Högre hastigheter ger minskade restider men något ökad bränsleförbrukning och slitage. | 83 mnkr        | 0,97        |
| Planskild passage (gång- och cykelport) förbättrar för gång- och cykelresenärer.       | ≈ 0            |             |

| <b>Godstransporter</b> (effekter relaterade till funktionsmålet)           | <b>Nuvärde</b> | <b>NUK*</b> |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| Högre hastigheter ger minskade restider men något ökad bränsleförbrukning. | 7,1 mnkr       | 0,08        |
|                                                                            |                |             |

| <b>Persontransportföretag</b> (effekter relaterade till funktionsmålet) | <b>Nuvärde</b> | <b>NUK*</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
|                                                                         | mnkr           | 0           |
|                                                                         |                |             |

| <b>Trafiksäkerhet</b> (effekter relaterade till hänsynsmålet)                                     | <b>Nuvärde</b> | <b>NUK*</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten                                      | 51 mnkr        | > 0,60      |
| Planskild passage (gång- och cykelport) förbättrar trafiksäkerheten för gång- och cykelresenärer. | >              |             |

| <b>Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat</b> (effekter relaterade till hänsynsmålet)                                                                                                                                                                                        | <b>Nuvärde</b> | <b>NUK*</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| Hälsa: Åtgärden har marginell påverkan på emissioner.                                                                                                                                                                                                                           | 3,9 mnkr       | 0,05        |
| Hälsa: Högre hastighet innebär högre bullernivåer, men bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden och mildrar effekten.                                                                                                                                                              | ≈ 0            |             |
| Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär ökad barriäreffekt samt negativ påverkan på landskapsbilden men effekten bedöms som försumbar. Faunapassager anläggs för att mildra effekten. Inga kända fornlämningar eller kulturhistoriskt intressanta platser finns utmed sträcka. | ≈ 0            | 0           |
| Klimat (höghöjdseffekter):                                                                                                                                                                                                                                                      | mnkr           |             |
| Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".                                                                                                                                              |                |             |

| <b>Övriga effekter</b> | <b>Nuvärde</b> |
|------------------------|----------------|
|                        | mnkr           |
|                        |                |

| 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. | -17 mnkr |
| Sammanfattning                                                                                                                                                   |          |
| Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden                                                                                                                   | 128 mnkr |
| Total nyttoutgiftskvot, NUK*                                                                                                                                     | 1,5      |

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

| Utgifter                                        | Nuvärde        |
|-------------------------------------------------|----------------|
| Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad. | 78 mnkr        |
| Reinvesteringskostnad, beräknad                 | 0 mnkr         |
| Reinvesteringskostnad, ej beräknad              |                |
| Drift- och underhållskostnad, beräknad          | 7,9 mnkr       |
| Drift- och underhållskostnad, ej beräknad       |                |
| <b>Totala utgifter</b>                          | <b>86 mnkr</b> |

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

|                                                     |             |
|-----------------------------------------------------|-------------|
| Nettonuvärde, NNV                                   | 43 mnkr     |
| Nettonuvärdeskvot, NNK                              | 0,50        |
| Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter       | Förbättring |
| Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet | Lönsam      |

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalysen visar på ett lönsamt resultat. Även känslighetsanalyserna visar på ett genomgående lönsamt resultat. De ej beräknade effekterna, i synnerhet gällande trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken, bedöms som positiva.

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden och fångar relevanta åtgärder på ett relativt bra sätt.

#### Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget som positiva då en planskild passage (gång- och cykelport) förbättrar trafiksäkerheten för gång- och cykelresenärer.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Väg 66/68 Oti – Fagersta kopplar an till åtgärd 10635 v66 Oti (U länsgräns) - Söderbärke etapp 1. I denna ingår även åtgärd 16812 v66 Oti-länsgräns Dalarna som innehåller cirkulationsplatsen vid Oti-korsningen.

## 3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas av bättre och bredare väg samt högre hastighetsgräns. Regional och lokal vägtrafik gynnas mest av åtgärden.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på [www.trafikverket.se](http://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**

Ökad hastighet och vägstandard ger bättre framkomlighet, ökad trygghet och bekvämlighet. Dock kan störningar på enfältiga sträckor ge konsekvenser då omledning försvåras. Pendlingsmöjligheter påverkas positivt av bättre vägstandard. Flytt av busshållplatser vid Oti något österut kan ha en viss negativ påverkan på tillgängligheten till kollektivtrafiken, men åtgärder på busshållplatser ger en positiv påverkan. Den nya planskilda gång- och cykelpassagen innebär ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken.

#### **Näringslivets tillgänglighet**

##### **Stärkt internationell konkurrenskraft**

Högre vägstandard ger marginellt bättre framkomlighet för godstrafiken. Dock kan störningar på enfältiga sträckor ge konsekvenser då omledning försvåras.

#### **Funktionshindrades tillgänglighet**

Tillgänglighetsanpassade busshållplatser vid Oti kan påverka kollektivtrafikenätets användbarhet för funktionshindrade men bedöms marginellt.

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

Planskild passage förbättrar möjligheter för barn att självständigt röra sig i transportsystemet.

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

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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.**

Mittseparering, viltstängsel och planskild passage för gående och cyklister förbättrar trafiksäkerheten och leder till minskat antal omkomna och allvarligt skadade.

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

Åtgärden bedöms leda till ökad energianvändning i och med att ny anläggningsyta bidrar till ökade utsläpp vid byggande, drift och underhåll. Åtgärden innebär en ökad hastighet och ökade möjligheter för omkörning som leder till högre energiförbrukning.

**Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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***

Åtgärden har marginell påverkan på emissioner.

### ***Buller och vibrationer***

Hastighetsökning leder till ökat buller, men bulleråtgärder ingår i åtgärden.

### ***Landskap***

Breddning av väg, mitträcke, viltstängsel samt högre hastighet leder till ökade barriärer. Faunapassage anläggs som mildrar effekten. Ombyggnation av vägen kan orsaka störningar för djur och påverka den biologiska mångfalden negativt.

### ***Vatten***

Åtgärden kan ge viss påverkan på vattenskyddsområde men vattenskyddsåtgärder genomförs. Möjlig påverkan på vandringshinder är ej utredd i detta skede.

### ***Material och kemiska produkter***

Underlag saknas i nuläget.

### ***Förorenade områden och masshantering***

Underlag saknas i nuläget.

## **4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier**

Åtgärden gynnar biltrafikens tillgänglighet och trafiksäkerhet. Viltstängsel bidrar till färre viltolyckor men medför även en större barriäreffekt. Målkonflikter uppstår främst när de negativa effekterna i form av intrång och barriär i natur- och kulturmiljö ställs mot positiva effekter för befolkningen genom kortare restider och ökad trafiksäkerhet.

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

| <b>Mål</b>                                                           | <b>NUK</b> |
|----------------------------------------------------------------------|------------|
| Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm) | 1,05652    |
| Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)   | >0,6436    |
| Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)           | -0,00805   |

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

|                     |                                 |
|---------------------|---------------------------------|
| Åtgärdsnamn         | Väg 66/68 Oti-korset - Fagersta |
| Objekt-id           | VO2293                          |
| Ärendenummer        | TRV 2024/35446                  |
| Län                 | Västmanland                     |
| Kommun              | Fagersta                        |
| Trafikverksregion   | Mellersta regionen              |
| Trafikslag          | Väg                             |
| Skede               | Åtgärdsvalsstudie               |
| Typ av planläggning | Ej aktuellt i angivet skede     |

## Nuläge och brister

Riksväg 66 mellan Oti och Fagersta är en vanlig tvåfältsväg, 9 m bred med hastighet 80 km/h (60 km/h genom Fagersta) och hastighetskameror. Trafikmängd är ca 6400 fordon/dygn. Trafiksäkerhetsklassen på sträckan är god, men sträckan utgör den återstående etappen mellan den mötesseparerade delen av väg 66 med 100 km/h Västerås–Fagersta och den planerade ombyggnaden på delen Fagersta–Smedjebacken.

### Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

|                   |                                                                |
|-------------------|----------------------------------------------------------------|
| Gångvägslängd     | 2,6 kilometer                                                  |
| Gångvägsstandard  | Gång- och cykelbana med skiljeremsa, 3,5 m bred, med belysning |
| Gångtrafik        | Okänt                                                          |
| Cykelvägslängd    | 2,6 kilometer                                                  |
| Cykelvägsstandard | Gång- och cykelbana med skiljeremsa, 3,5 m bred, med belysning |

|             |                                                            |
|-------------|------------------------------------------------------------|
| Cykeltrafik | Okänt                                                      |
| Väglängd    | 2,2 kilometer                                              |
| Vägstandard | Vanlig väg, 9 m, 80 km/h med hastighetskamera              |
| Vägtrafik   | ÅDT 6353 fordon/dygn, varav ca 9 % tung trafik, mätår 2023 |

## Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg med 100 km/h på 2,2 km mellan Oti och Fagersta. Åtgärd av korsningen med Secovägen samt en planskild cykelpassage. Ett antal utfarter stängs och ersätts med nya anslutningsvägar. Viltstängsel och en viltpassage, bullerskyddsåtgärder samt en mindre vatten-skyddsåtgärd ingår. Två nya busshållplatser ersätter befintliga.

### Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

|             |                                                            |
|-------------|------------------------------------------------------------|
| Väglängd    | 2,2 kilometer                                              |
| Vägstandard | Mötesfri landsväg 2+1, 13 meter bred, 100km/h              |
| Vägtrafik   | ÅDT 6353 fordon/dygn, varav ca 9 % tung trafik, mätår 2023 |

## Syfte och viktigaste effekt

Syftet är ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

# Kostnader

## Investeringskostnadskalkyl

| Senaste rev datum | Prisnivå | Beräkningsmetod                                     | Total-kostnad (mnkr) | Standard-avvikelse (mnkr) | Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr) | Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr) |
|-------------------|----------|-----------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2024-08-30        | 2024-6   | Underlagskalkyl (endast vid ÅVS/Funktionsutredning) | 93                   | 28                        | 89                                          | 27                                      |

## Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

| Prisnivå | Antal byggår | Totalkostnad (mnkr) |
|----------|--------------|---------------------|
| 2019     | 1            | 78                  |

## Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

| Effekt                | Beskrivning                                                                                                                | Nuvärde (mnkr)/Bedömning |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Underhållskostnad väg | Större vägområde och mer vägutrustning i form av mitträcken och viltstängsel innebär högre drift- och underhållskostnader. | -7,9                     |

## Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

## Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till Region Västmanlands länsplan för perioden 2026–2037.

## 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                        | 2029               |
| Byggtid, antal år (projektspecifikt) | 1                  |
| Kalkylperiod                         | 60                 |
| Kalkylverktyg – samhällsekonomi      | Eva 2024:1         |
| Datum för samhällsekonomisk kalkyl   | 2024-10-18         |

| Namn                                                           | Tillväxttal |
|----------------------------------------------------------------|-------------|
| Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor | 1,0         |
| Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor   | 1,0         |
| Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor | 1,0         |
| Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor   | 1,0         |

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  |
|------------------------------|-----------------|--------------|--------------|------|
| 78 mnkr                      | 7,9 mnkr        | 128 mnkr     | 43 mnkr      | 0,50 |

## Obligatoriska känslighetsanalyser

| Analys                                              | Omräknad investeringskostnad (mnkr) | Övriga utgifter (mnkr) | Summa nyttor (mnkr) | Nettonuvärde (mnkr) | NNK  |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|------|
| Högre investeringskostnad                           | 109                                 | 7,9                    | 122                 | 5,5                 | 0,05 |
| Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %          | 78                                  | 8,6                    | 143                 | 57                  | 0,66 |
| Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %          | 78                                  | 7,3                    | 113                 | 28                  | 0,33 |
| Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme  | 78                                  | 7,9                    | 116                 | 31                  | 0,36 |
| Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %             | 78                                  | 7,9                    | 141                 | 56                  | 0,65 |
| Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %            | 78                                  | 7,9                    | 116                 | 30                  | 0,35 |
| Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 % | 78                                  | 7,9                    | 128                 | 43                  | 0,50 |
| Högre värdering av luftföroreningar, +50 %          | 78                                  | 7,9                    | 130                 | 45                  | 0,52 |
| Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %          | 78                                  | 7,9                    | 126                 | 41                  | 0,48 |

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: Väg 66/68 Oti – Fagersta kopplar an till åtgärd 10635 v66 Oti (U länsgräns) - Söderbärke etapp 1. I denna ingår även åtgärd 16812 v66 Oti-länsgräns Dalarna som innehåller cirkulationsplatsen vid Oti-korsningen.

## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

### Fördjupad konsekvensanalys

## Referenser

| Referenser | Namn/beskrivning                    |
|------------|-------------------------------------|
| 1          | SEK-importkälla                     |
| 2a         | Underlagskalkyl                     |
| 2b         | Omräkning av investeringskostnad    |
| 2c         | Förutsättningar för underlagskalkyl |
| 3          | Klimatkalkyl                        |
| 4a         | Arbets-PM EVA                       |
| 4b         | Json-fil EVA                        |

SEB Id: c3440bdd-f45b-45fe-866b-15c4e2c93abb

Objektnummer: VO2293, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Berntsen Linda, PLmrst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

---

Utskriftsdatum: 2025-01-29  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Berntsen Linda, 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**