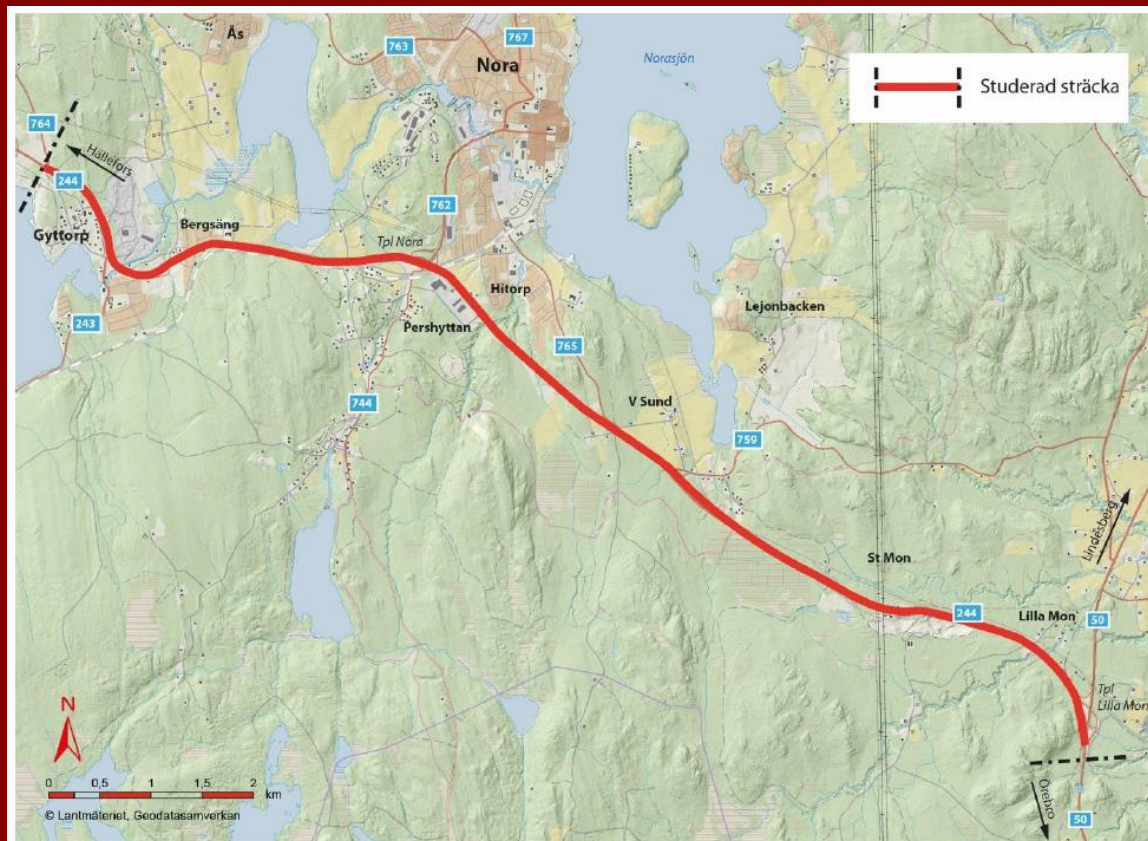


Samlad effektbedömning

Lv 244, Lilla Mon-Stribergskorset, VO2298



Objektnummer: VO2298, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-18

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Åström Hans Olov, 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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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 Örebro län och berör Nora kommun.

Nuläge och brister

Väg 244 går mellan Hällefors och Örebro, via Nora. Vägen är en del av det regionala transportstråket och fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Nora och Örebro. Delen mellan Stribergskorset och Lilla Mon är en vanlig tvåfältsväg, 7,5 - 13 meter bred med hastighet 80 km/h och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 2200 - 6300 fordon/dygn varav ca 11-14% är tung trafik. Sträckan har brister i trafiksäkerhet för såväl oskyddade trafikanter som fordonstrafik.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar sidoområdesåtgärder längs väg 244 mellan Lilla Mon och Bergsäng, accelerationsfält vid trafikplats Nora, planskild gång- och cykelpassage vid hållplats Joackim, cirka 1,5 km ny gång- och cykelväg längs väg 244 samt en viltpassage för utter. Även trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar i form av belysning vid Bergsäng och 759 och förskjutna trevägskorsningar med belysning vid väg 764 och 765. Standardhöjning av sju busshållplatser och ett nytt hållplatsläge längs Storgatan.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet på väg 244 mellan Stribergskorset och trafikplats Lilla Mon.

Investeringskostnad

Kostnaden är 53 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-20 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,42
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Lokal gång- och cykeltrafik i Nora kommun bedöms gynnas mest av åtgärderna. Även motorfordonstrafikanter och kollektivtrafikresenärer får förbättringar.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på trafiksäkerhet, men ger visst intrång i biologisk mångfald och påverkan på kultur- och landskapsbild.

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

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Örebro län 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ny gång- och cykelbana samt planskild gång- och cykelpassage vid hållplats Joackim där oskyddade trafikanter separeras från fordonstrafiken ger ökad reskomfort och trygghet för såväl gång- och cykeltrafikanter som motorfordon. Standardhöjning på busshållplatser och nytt busshållplatsläge ökar reskomfort och trygghet för kollektivtrafikresenärer.		Försumbart
Reskostnad personbil	Förbrukning av drivmedel och slitage på fordon ökar något.	0,02 mnkr/år	-0,50
Restid	Separerad gång- och cykelväg samt passage minskar restiden för cyklister då den genomsnittliga hastigheten är högre på separerad väg än i blandtrafik. I förhållande till investeringskostnaden bedöms effekten vara försumbar.		Försumbart
Restid personbil	Restiden minskar något i korsningar till följd av förskjutna trevägskorsningar. Dock ingen förändring längs med sträckan.	-0,08 kftim/år	0,67

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Godstidskostnaden ökar något till följd av längre restid.	0 mnkr/år	-0,01

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad lastbil	Förbrukning av drivmedel och slitage på transporter ökar något.	0,02 mnkr/år	-0,61
Restid lastbil	Restiden i korsningar ökar något för transporter, dock ingen förändring längs med sträckan.	0,02 kftim/år	-0,21

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Åtgärder i sidoområden, separerad gång- och cykelväg samt förskjutna trevägskorsningar som kompletteras med belysning minskar antalet allvarligt skadade.	-0,03 LAS/år	
Döda	Åtgärder i sidoområden, separerad gång- och cykelväg samt förskjutna trevägskorsningar som kompletteras med belysning minskar antalet dödade.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Åtgärder i sidoområden, separerad gång- och cykelväg samt förskjutna trevägskorsningar som kompletteras med belysning ökar antalet egendomsskador något.	-0,17 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Åtgärder i sidoområden, separerad gång- och cykelväg samt förskjutna trevägskorsningar som kompletteras med belysning minskar antalet ej allvarligt skadade.	-0,14 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Åtgärder i sidoområden, separerad gång- och cykelväg samt förskjutna trevägskorsningar som kompletteras med belysning minskar antalet mycket allvarligt skadade.	-0,01 MAS/år	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Planskild gång- och cykelpassage vid hållplats Joackim förbättrar trafiksäkerheten för kollektivtrafikresenärer, fotgängare och cyklister. Accelerationsfält vid trafikplats Nora minskar risken för konflikter i trafikplatsen.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med förskjutna trevägskorsningar med belysning, åtgärder i sidoområden och separerad gång- och cykelväg längs väg 244.		37

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Förskjutna trevägskorsningar och sidoområdesåtgärder har marginell påverkan på mängden avgaspartiklar.	0 ton/år	0
Kväveoxider	Förskjutna trevägskorsningar och sidoområdesåtgärder har marginell påverkan på mängden kväveoxider.	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Förskjutna trevägskorsningar och sidoområdesåtgärder har marginell påverkan på mängden slitagepartiklar.	0 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärderna medför att kulturresevatet Gamla Pershyttans bergsmansby och värdefull		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	järnvägsmiljö kan påverkas men total effekt bedöms bli försumbar.		
Intrång - människor	Åtgärderna påverkar landskapsbilden något negativt men total effekt bedöms bli försumbar då de genomförs i befintlig sträckning.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna görs i befintlig sträckning och ger visst ökat intrång, men viltpassage för utter mildrar barriäreffekten. Totalt sett bedöms effekten vara försumbar.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden påverkar inte användningen av motorbränsle, vilket gör att utsläppen av koldioxid inte påverkas. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	7,105427357601002E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-8,881784197001252E-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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-7,275957614183426E-15

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	7,275957614183426E-14
---	-----------------------

* 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	338185	2080
Reinvestering per år	6927	75
Drift och underhåll per år	858	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

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förskjutna trevägskorsningar förbättrar av restiden marginellt men förbrukning av drivmedel samt slitage på fordon ökar något.	0,16 mnkr	0,00
Ny gång- och cykelbana, planskild gång- och cykelpassage samt förbättrade busshållplatser ger ökad reskomfort och trygghet för gång- och cykeltrafikanter respektive bussresenärer. Effekterna bedöms dock som försumbara.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärderna medför marginell ökning av restid och förbrukning av drivmedel samt slitage på fordonstransporter.	-0,83 mnkr	-0,02

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i med förskjutna trevägskorsningar med belysning, åtgärder i sidoområden och separerad gång- och cykelväg längs väg 244.	37 mnkr	> 0,79
Förbättrad trafiksäkerhet i och med att planskild passage anläggs för fotgängare och cyklister vid hållplats Joackim samt accelerationsfält i trafikplats Nora.	>	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Förskjutna trevägskorsningar och sidoområdesåtgärder har marginell påverkan på mängden utsläpp.	0 mnkr	0
Hälsa:		
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna bedöms kunna ge visst ökat intrång för biologisk mångfald, men mildras något av en viltpassage för utter. Kultur- och fornlämningar och landskapsbilden kan påverkas. Åtgärderna görs i befintlig sträckning och därmed bedöms total effekt bli 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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde

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.	-9,3 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	27 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	46 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	46 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-20 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,42
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärdeskvot $< -0,1$ för huvudanalys och samtliga känslighetsanalyser. Effekten av de ej beräknade effekterna anses ej påverka bedömningen.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar. Beräknad med EVA som är Trafikverksgodkänt verktyg och som lämpar sig för att beräkna effekter av åtgärden. Den största effekten är ökad trafiksäkerhet i form av minskade olyckor för personresenärer.

Ej beräknade effekter:

De ej beräknade effekterna i form av förbättrad trafiksäkerhet bidrar positivt till åtgärdens lönsamhet, medan de ej beräknade drift- och underhållskostnaderna bidrar negativt. Övriga ej beräknade effekter bedöms försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Lokal gång- och cykeltrafik i Nora kommun bedöms gynnas mest av åtgärderna. Även motorfordonstrafikanter och kollektivtrafikresenärer får förbättringar.

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

Ökad vägstandard ger bättre framkomlighet, ökad trygghet och bekvämlighet. Åtgärder på busshållplatser ger förbättrad tillgängligheten till kollektivtrafiken. Nya gång- och cykelbanor samt planskild gång- och cykelpassage innebär förbättringar för oskyddade trafikanter.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad framkomlighet ger ökad tillgänglighet för näringslivet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Busshållplatser tillgänglighetsanpassas och separerade gång- och cykelvägar samt gång- och cykelpassage förbättrar funktionshindrades tillgänglighet i transportsystemet.

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

Separerade gång- och cykelvägar samt planskild gång- och cykelpassage förbättrar barns och ungas möjligheter att på egen hand 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.

Separerad gång- och cykelväg, planskild passage för oskyddade trafikanter samt åtgärder för biltrafik minskar risken för olyckor som resulterar i 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.

Åtgärderna bedöms leda till ökad energianvändning i och med att ny anläggningsyta bidrar till ökade utsläpp vid byggande, drift och underhåll.

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

Åtgärderna ger ingen påverkan på luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Åtgärderna ger ingen påverkan på buller.

Landskap

Nya gång- och cykelvägar och planskild passage påverkar landskapsbilden marginellt då åtgärderna görs i befintlig sträckning och på mark som redan är påverkad av infrastruktur. Vägen tangerar kulturresevat och naturresevat. Föreslagen utterpassage ger en förbättring gällande mortalitet och barriäreffekt.

Vatten

Vägen passerar våtmark och ytvattendrag, men finns inga yt- eller grundvattenförekomster i närheten av aktuell sträcka.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på trafiksäkerhet, men ger visst intrång i biologisk mångfald och påverkan på kultur- och landskapsbild.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	-0,01
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,79
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Fördjupat underlag

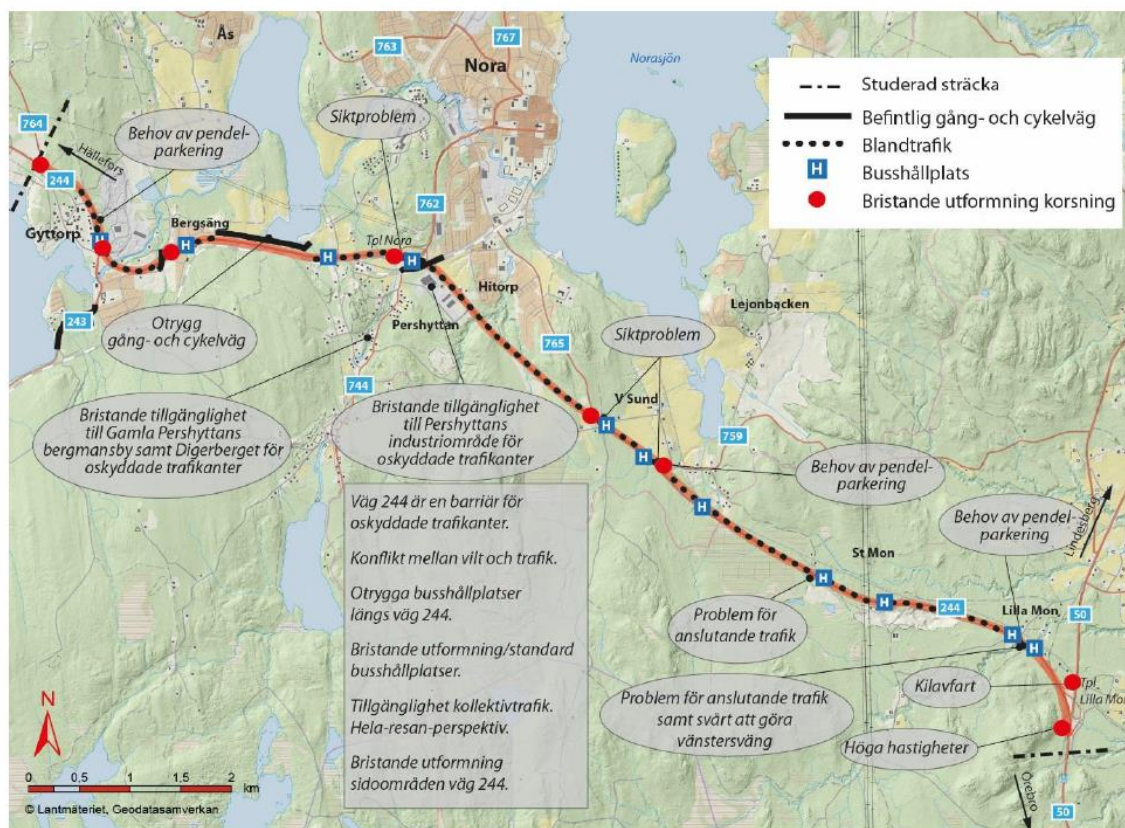
Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 244, Lilla Mon-Stribergskorset
Objekt-id	VO2298
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Örebro
Kommun	Nora
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 244 går mellan Hällefors och Örebro, via Nora. Vägen är en del av det regionala transportstråket och fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Nora och Örebro. Delen mellan Stribergskorset och Lilla Mon är en vanlig tvåfältsväg, 7,5 - 13 meter bred med hastighet 80 km/h och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 2200 - 6300 fordon/dygn varav ca 11-14% är tung trafik. Sträckan har brister i trafiksäkerhet för såväl oskyddade trafikanter som fordonstrafik.



Behov, brister och problem

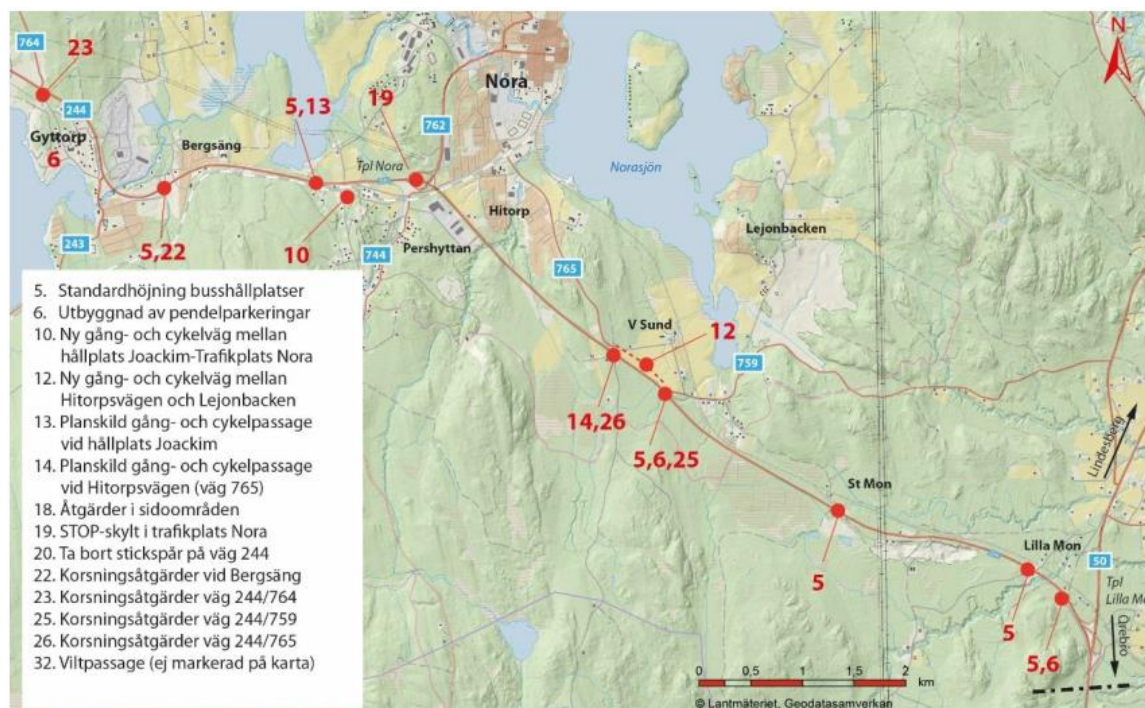
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0 km
Cykelvägslängd	0 km
Väglängd	12 km
Vägstandard	Vanlig väg (2 körfält), 7,5-13 m, 80 km/h med trafiksäkerhetskameror (ATK)
Vägtrafik	2200-6300 f/d, 11-14 % (2020)

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar sidoområdesåtgärder längs väg 244 mellan Lilla Mon och Bergsäng, accelerationsfält vid trafikplats Nora, planskild gång- och cykelpassage vid hållplats Joackim, cirka 1,5 km ny gång- och cykelväg längs väg 244 samt en viltpassage för utter. Även trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar i form av belysning vid Bergsäng och 759 och förskjutna trevägskorsningar med belysning vid väg 764 och 765. Standardhöjning av sju busshållplatser och ett nytt hållplatsläge längs Storgatan.



Figur 7.2.1. Alternativ 80 km/tim. Röda siffror avser löpnummer för åtgärder enligt teckenförklaring samt tabell 7.2.1.

Åtgärdsförslag från ÅVS, röda siffror avser löpnummer för åtgärder enligt teckenförklaring. Vissa åtgärder såsom 14 och 20 har utgått

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	1,45 km
Gångvägsstandard	Separerad gång- och cykelbana, 3 meter bred
Gångtrafik	Information saknas
Cykelvägslängd	1,45 km
Cykelvägsstandard	Separerad gång- och cykelbana, 3 meter bred
Cykeltrafik	Information saknas
Väglängd	12 km
Vägstandard	Vanlig väg (2 körfält), 7,5-13 m, 80 km/h med trafiksäkerhetskameror (ATK)
Vägtrafik	2200-6300 f/d, 11-14 % (2020)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet på väg 244 mellan Stribergskorset och trafikplats Lilla Mon.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-18	2024-5	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	55	16	53	16

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	46

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ökad anläggningsyta i form av förskjutna trevägskorsningar ökar kostnaderna för drift och underhåll. Även ökade drift- och underhållskostnader till följd av ny planskild gång- och cykelpassage, gång- och cykelbana, utterpassage samt accelerationsfält i trafikplats Nora.	Försämring
Underhållskostnad väg	Ingen påverkan på beräknad kostnad för drift- och underhåll.	0

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Örebro län 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
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	2025-06-02

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

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
46 mnkr	0 mnkr	27 mnkr	-20 mnkr	-0,42

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	65	0	23	-42	-0,65
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	46	0	31	-15	-0,33
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	46	0	22	-24	-0,52
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	46	0	27	-20	-0,42
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	46	0	36	-10	-0,23
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	46	0	18	-29	-0,62
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	46	0	27	-20	-0,42
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	46	0	27	-20	-0,42
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	46	0	27	-20	-0,42

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 kända beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	GKI-Kostnads kalkyl
1b	Indexomräknad investeringskostnad
2	Klimat kalkyl
3	SEK-importkälla
4	Arbets-PM
5	Jsonfil
6	Åtgärdsvalsstudie Väg 244 Gytterp - Nora - Lilla Mon 2019-10-17 Ärendenummer: TRV 2018/36844

SEB Id för denna SEB: b68e0012-824c-4306-9eea-c087def832d1

Objektnummer: VO2298, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-18
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, 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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning