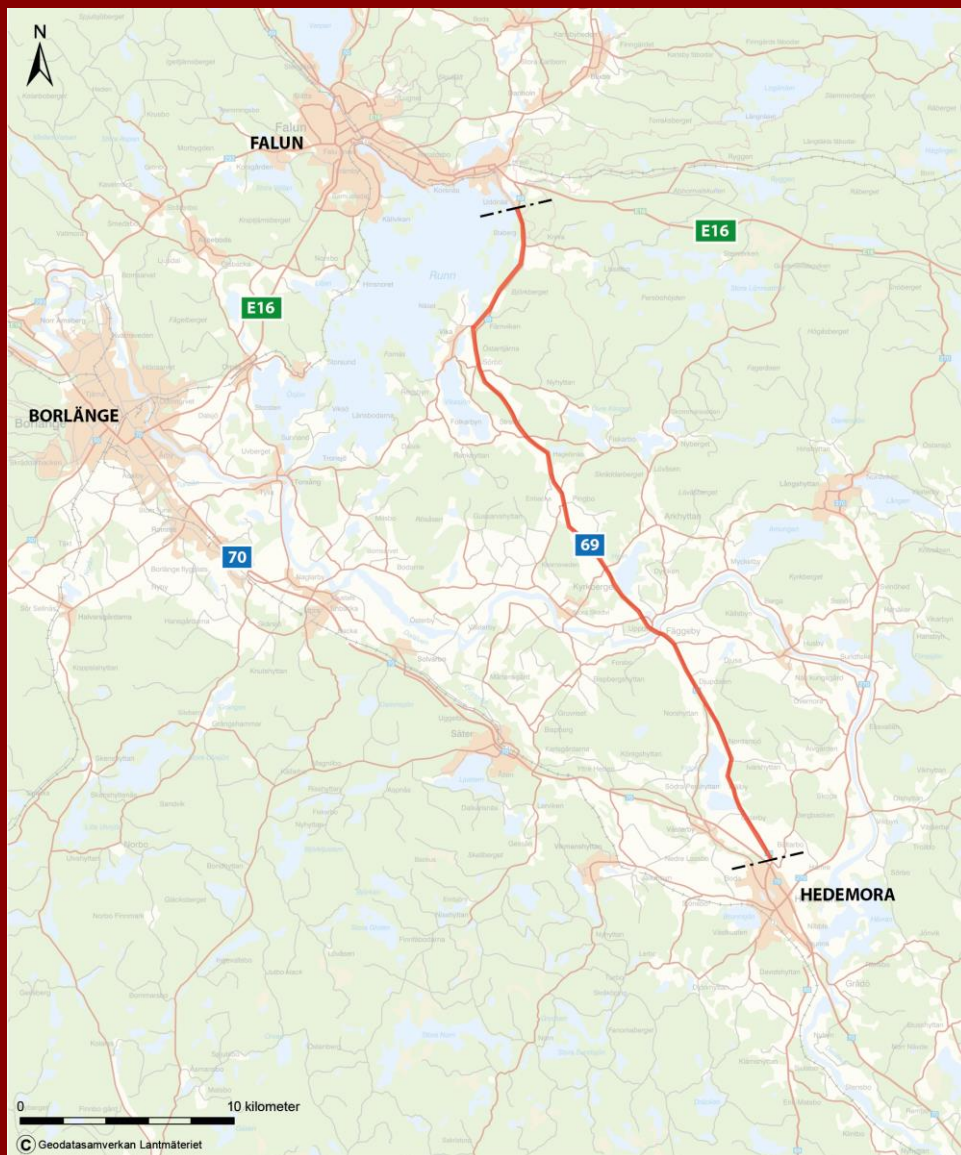


Samlad effektbedömning

Rv 69 Hedemora - Falun, VM2269



Objektnummer: VM2269, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Paavo Annelie, PLmru, 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: Paavo Annelie, PLmru

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 Falu, Hedemora och Säter kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 69 går mellan Fagersta och Rättvik i Dalarnas län. Delen mellan Hedemora och Falun är en vanlig tvåfältsväg, 6,5–9 m bred med hastighet 80 km/h (kring samhällena 60 km/h). Hastighetskameror finns längs sträckan. Trafikmängden varierar mellan ca 2800–5200 fordon/dygn. Sträckan är en alternativ väg till riksväg 70. Brister finns i framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet till hållplatser, buller och vilt.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av vägbreddning, mitträffling, samordning av anslutande vägar och siktförbättrande åtgärder på den ca 37 km långa sträckan mellan Hedemora och Falun. Åtgärder på befintlig cykelbana mellan Vika-Falun två nya pendlarparkeringar. Hastighetsdämpande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gång- och cykeltrafikanter över bron i Uppbo/Fäggeby.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikanter längs väg 69.

Investeringskostnad

Kostnaden är 241 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-85 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,41
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden främjar främst regional vägtrafik i Dalarna och främst personer med tillgång till egen bil. Även kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik främjas, men utgör inte lika stor andel som biltrafiken.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på trafiksäkerhet och restider, men påverkar klimatet och landskapet negativt genom ökad energianvändning samt ökat intrång/barriäreffekt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Dalarnas län 2026-2037. Åtgärdsförslag har identifierats inom avslutad Åtgärdsvalsstudie Framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrist, väg 69, Rättvik-Fagersta, TRV 2018/133271.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Föreslagna åtgärder på befintliga gång- och cykelvägar kan framföra allt medföra förbättringar vad gäller reskomfort.		Försumbart
Reskostnad personbil	Drivmedelsförbrukningen påverkas inte av åtgärden.	0 mnkr/år	0
Restid	Stängning av enskilda anslutningar och ersättningsvägar kan medföra att lokal trafik kan få något längre sträckor att färdas. Trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms vara låga.		Försumbart
Restid personbil	Ingen förändring av restid	0 kftim/år	0

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Ingen förändring i restid	0 mnkr/år	0
Reskostnad lastbil	Drivmedelsförbrukningen påverkas inte av åtgärden.	0 mnkr/år	0
Restid lastbil	Ingen förändring i restid	0 kftim/år	0

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling, förbättrad vägstandard samt åtgärder gång- och cykelväg.	-0,21 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling, förbättrad vägstandard samt åtgärder gång- och cykelväg.	-0,01 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling, förbättrad vägstandard samt åtgärder gång- och cykelväg.	-11 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling, förbättrad vägstandard samt åtgärder gång- och cykelväg.	-1,3 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling, förbättrad vägstandard samt åtgärder gång- och cykelväg.	-0,04 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Ombyggnadsåtgärder i korsningar (typ upprätning av anslutande sekundärväg). Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till rastplats. Breddning av väg från 7-7,5 meter (ingår ej i EVA-kalkylen).		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling, förbättrad vägstandard samt åtgärder gång- och cykelväg.		164

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Utsläppen påverkas inte av de föreslagna åtgärderna.	0 ton/år	0
Kväveoxider	Utsläppen påverkas inte av de föreslagna åtgärderna.	0 ton/år	0
Slitagepartiklar	Utsläppen påverkas inte av de föreslagna åtgärderna.	0 ton/år	0
Vattenkvalitet	Väg 69 går på grundvattenförekomst jord (ås) och gränsar till två vattenskyddsområden. Risk för påverkan. Bedöms som försumbart men behov finns av ytterligare utredning i senare skede.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Längs sträckan finns fornlämningar och väganknutna kulturminnen samt särskilt värdefullt vatten kulturmiljö med kulturresevat. Påverkan på dessa kommer att utredas i senare skede.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Breddning av befintlig väg, på del av sträcka, försämrar möjligheterna något för djur att röra sig i sina naturliga habitat, dock utgör befintlig väg redan en betydande barriär.		Försumbart

Klimat

Övriga effekter

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-2,842170943040401E-14
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)	-1,1368683772161603E-16
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	1279	8,0
Reinvestering per år	37	0,30
Drift och underhåll per år	1,7	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

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärderna påverkar inte kostnader för restid eller resor.	0 mnkr	0
Föreslagna åtgärder på befintliga gång- och cykelvägar kan framföra allt medföra förbättringar vad gäller reskomfort. Stängning av enskilda anslutningar och ersättningsvägar kan medföra att lokal trafik kan få något längre sträckor att färdas. Trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms vara låga.	≈ 0	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden påverkar inte restid eller drivmedelsförbrukning.	0 mnkr	0,00
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mitträffling, förbättrad vägstandard samt åtgärder gång- och cykelväg.	164 mnkr	0,79
Ombyggnadsåtgärder i korsningar (typ upprätning av anslutande sekundärväg). Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till rastplats. Breddning av väg från 7-7,5 meter (ingår ej i EVA-kalkylen).	≈ 0	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläppen påverkas inte av de föreslagna åtgärderna.	0 mnkr	0
Hälsa: Väg 69 går på grundvattenförekomst jord (ås) och gränsar till två vattenskyddsområden. Risk för påverkan. Bedöms som försumbart men behov finns av ytterligare utredning i senare skede.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Breddning av befintlig väg, på del av sträcka, försämrar möjligheterna något för djur att röra sig i sina naturliga habitat, dock utgör befintlig väg redan en betydande barriär. Längs sträckan finns fornlämningar och väganknutna kulturminnen samt särskilt värdefullt vatten kulturmiljö med kulturreservat. Påverkan på dessa kommer att utredas i senare skede. Risk för påverkan på grundvatten och vattenskyddsområden.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt):		

Övriga effekter	Nuvärde
	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.	-41 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	122 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,6

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	207 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0,66 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	207 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-85 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,41
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och något minskad restid. Åtgärdens nyttor överstiger inte kostnaderna, Samtliga känslighetsanalyser visar på negativt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Med hänsyn till ovanstående bedöms den slutligt bedömda lönsamheten vara robust olönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Kalkylen bedöms väl fånga åtgärdens största effekt på trafiksäkerhet väl. Inkluderar effekter av mitträfflor, sidoområdesåtgärder och gång- och cykelåtgärder (endast schablonberäkningar för trafiksäkerhet vid möte med motorfordon). Mindre poster som resenärsnytta av gång- och cykelväg inkluderas ej.

Ej beräknade effekter:

Förbättrad komfort för cyklister. Något längre restider för lokal trafik i och med att anslutningar stängs. Förbättrad trafiksäkerhet i och med åtgärder i korsningar samt breddning av väg. Ökat drift- och underhåll samt ökad barriäreffekt/Intrång för växter och djur.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga kända beroenden till andra infrastrukturprojekt.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden främjar främst regional vägtrafik i Dalarna och främst personer med tillgång till egen bil. Även kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik främjas, men utgör inte lika stor andel som biltrafiken.

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

Förbättrade förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång- och cykel. Tillgängligheten förbättras också för motortrafik på väg i och med trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar, sidoområdesåtgärder och breddning av väg.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Tillgängligheten förbättras i och med trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar, sidoområdesåtgärder, breddning av väg. Internationell konkurrenskraft påverkas inte.

Funktionshindrades tillgänglighet

Asfaltering av befintliga cykelvägar och pendelparkering förbättrar tillgängligheten.

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

Åtgärder på befintliga gång- och cykelvägar förbättrar möjligheterna.

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.

Mitträffling, breddning av väg, åtgärder gång- och cykelvägar och åtgärder i korsningar minskar antal svårt skadade och döda.

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

Mitträffling, bredare väg, asfaltering av gång- och cykelvägar leder till ökad energianvändning vid drift och underhåll. Byggprocessen ger också en ökad energianvändning under byggtiden.

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

Påverkas inte.

Buller och vibrationer

Bedöms ej påverkas, möjligen sker marginell minskning av buller och vibrationer på grund av hastighetsdämpande åtgärder på bron mellan Uppbo och Fäggeby.

Landskap

Det finns fornlämningar och väganknutna kulturminnen längs sträckan. Sträckan korsar även ett särskilt värdefullt vattenområde avseende kulturmiljö liksom ett kulturresevat. Breddning av väg, utökning av hårdgjorda ytor, ersättningsvägar ger ett större gaturum, men den visuella karaktären bedöms inte påverkas. Breddningen medför också en ökad barriäreffekt/intrång för växter och djur.

Vatten

Befintlig väg går genom en grundvattenförekomst och gränsar till två vattenskyddsområden.

Material och kemiska produkter

Underlag saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Underlag saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på trafiksäkerhet och restider, men påverkar klimatet och landskapet negativt genom ökad energianvändning samt ökat intrång/barriäreffekt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 69 Hedemora - Falun
Objekt-id	VM2269
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Dalarna
Kommun	Falu, Hedemora och Säter
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Riksväg 69 går mellan Fagersta och Rättvik i Dalarnas län. Delen mellan Hedemora och Falun är en vanlig tvåfältsväg, 6,5–9 m bred med hastighet 80 km/h (kring samhällena 60 km/h). Hastighetskameror finns längs sträckan. Trafikmängden varierar mellan ca 2800–5200 fordon/dygn. Sträckan är en alternativ väg till riksväg 70. Brister finns i framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet till hållplatser, buller och vilt.

Delsträckan är en alternativ körväg till väg 70 vilket genererar en hel del turisttrafik.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	cirka 0,8 kilometer (Staberg) och 0,4 kilometer (Färnviken)
Gångvägsstandard	Underlag saknas
Gångtrafik	Underlag saknas
Cykelvägslängd	cirka 0,8 kilometer (Staberg) och 0,4 kilometer (Färnviken)
Cykelvägsstandard	Underlag saknas
Cykeltrafik	Underlag saknas
Väglängd	37,5 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 6,5–9 meter, skyltad hastighet 80 km/h (kring samhällena 60 km/h)
Vägtrafik	2800–2937 fordon/dygn, varav tung trafik 6 % (mätår 2023-01) på de södra 30 km och 4469-

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Objektnummer: VM2269, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Paavo Annelie, PLmru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

	5259 fordon/dygn, varav tung trafik 5-9 % (mätår 2024-01) på norra delen närmast Falun.
--	--

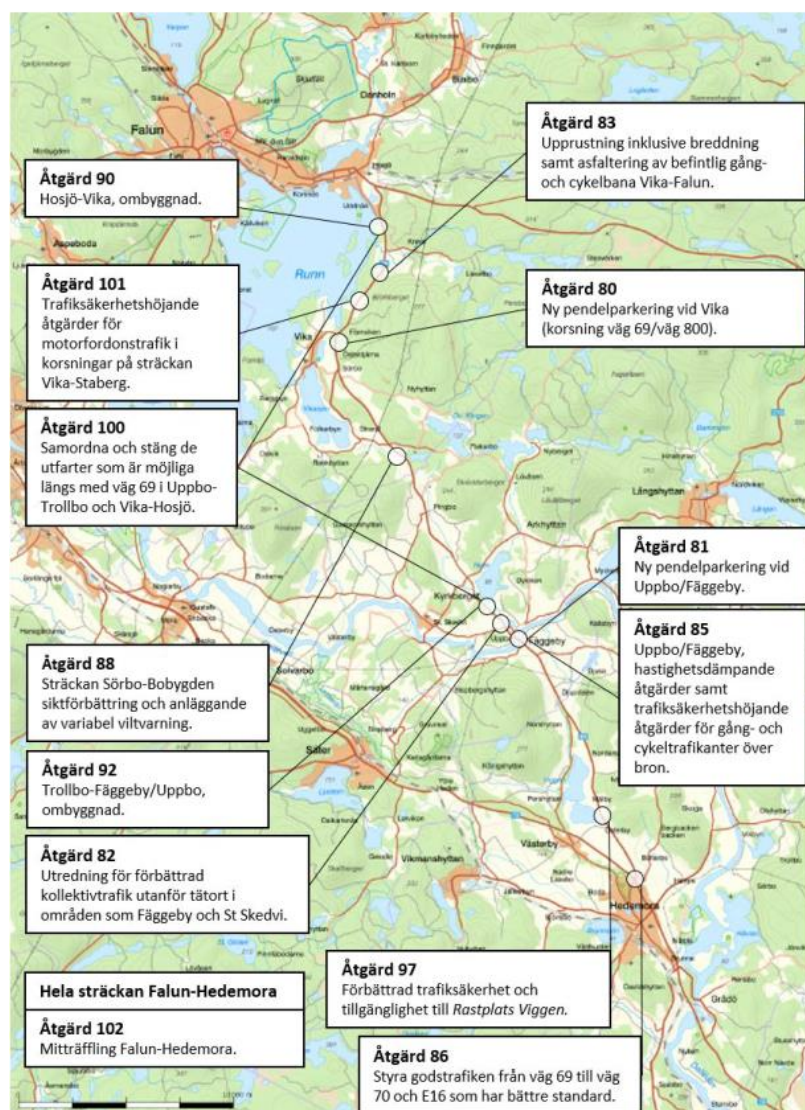
Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av vägbreddning, mitträffling, samordning av anslutande vägar och siktförbättrande åtgärder på den ca 37 km långa sträckan mellan Hedemora och Falun. Åtgärder på befintlig cykelbana mellan Vika-Falun två nya pendlerparkeringar. Hastighetsdämpande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gång- och cykeltrafikanter över bron i Uppbo/Fäggeby.

Sträckan Falun-Hedemora, alternativ 2 i ÅVS: Åtgärdsnummer: 80. Ny pendelparkering vid Vika (korsning väg 69/väg 800). 81. Ny pendelparkering vid Uppbo/Fäggeby. 82. Utredning för förbättrad kollektivtrafik utanför tätort i områden som Fäggeby och St Skedvi. Åtgärden omfattar en översyn och eventuell förbättring av utbud och turtäthet. 83. Upprustning inklusive breddning samt asfaltering av befintlig gång- och cykelbana Vika-Falun. 85. Uppbo/Fäggeby, hastighetsdämpande åtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gång- och cykeltrafikanter över bron. 86. Styra godstrafiken från väg 69 till väg 70 och E16 som har bättre standard. 88. Sträckan Sörbo-Bobygden siktförbättring och anläggande av variabel viltvarning. 90. Hosjö-Vika, ombyggnad. Förbättring av vägens trafiksäkerhetsstandard samt översyn av utfarter på sträckan. 92. Trollbo-Fäggeby/Uppbo, ombyggnad. Förbättring av vägens trafiksäkerhetsstandard samt översyn av utfarter på sträckan. 97. Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet till Rastplats Viggen. 100. Samordna och stäng de utfarter som är möjliga längs med väg 69 i Uppbo-Trollbo och Vika-Hosjö. 101. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för motorfordonstrafik i korsningar på sträckan Vika-Staberg. 102. Mitträffling Falun-Hedemora

Falun-Hedemora



Översikt förslag åtgärder

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	cirka 0,8 kilometer (Staberg) och 0,4 kilometer (Färnviken)
Gångvägsstandard	Underlag saknas
Gångtrafik	Underlag saknas
Cykelvägslängd	cirka 0,8 kilometer (Staberg) och 0,4 kilometer (Färnviken)
Cykelvägsstandard	Underlag saknas
Cykeltrafik	Underlag saknas
Väglängd	37,5 kilometer

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 7,5–9 meter, skyltad hastighet 80 km/h (kring samhällena 60 km/h)
Vägtrafik	2800–2937 fordon/dygn, varav tung trafik 6 % (mätår 2023-01) på de södra 30 km och 4469–5259 fordon/dygn, varav tung trafik 5-9 % (mätår 2024-01) på norra delen närmast Falun.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens syfte är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikanter längs väg 69.

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)
2024-11-14	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	241	72	241	72

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	207

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ökat drift- och underhåll på grund av breddning av väg (de delar som breddas från 7 till 7,5 meter).	Försumbart
Underhållskostnad väg	Ökade kostnader för drift och underhåll i och med breddning av väg.	-0,66

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Dalarnas län 2026-2037. Åtgärdsförslag har identifierats inom avslutad Åtgärdsvalsstudie Framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrist, väg 69, Rättvik-Fagersta, TRV 2018/133271.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Ja
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	2024-11-19

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

Kommentar: Trafikutvecklingstalen har satts till 1,0 med hänsyn till historisk trafikutveckling samt basprognos 2024.1 Sampers, se också ArbetsPM EVA.

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
207 mnkr	0,66 mnkr	122 mnkr	-85 mnkr	-0,41

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	289	0,66	106	-184	-0,64
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	207	0,71	138	-70	-0,34
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	207	0,61	106	-101	-0,49
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	207	0,66	122	-85	-0,41
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	207	0,66	163	-44	-0,21
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	207	0,66	81	-126	-0,61
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	207	0,66	122	-85	-0,41
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	207	0,66	122	-85	-0,41
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	207	0,66	122	-85	-0,41

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 infrastrukturprojekt.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	ArbetsPM EVA
3c	Omräkning investeringskostnad
3d	Json fil
4	Åtgärdsvalsstudie TRV 2018/133271

Referens 1 Tidigare SEB för VM2269. Idnr: 41040409-9006-4f3b-b74b-7d9b16ee70db

SEB Id för denna SEB: 3fe19b72-e147-4bbe-8884-907a04cb3759

Objektnummer: VM2269, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Paavo Annelie, PLmru, 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: Paavo Annelie, PLmru
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