

Samlad effektbedömning

RV 66 U länsgräns_Smedjebacken mötesfri väg, VM004



Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-18

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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 Smedjebacken, Fagersta kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 66 sträcker sig mellan Västerås och norska gränsen vid Sälenfjällen via bland annat Ludvika och Malung och är ett viktigt stråk för pendling och turisttrafik. Delen mellan länsgränsen och Smedjebacken är en vanlig tvåfältsväg, huvudsakligen 13 m bred med hastighet 90 km/h (kortare sträckor med 70 och 80 km/h) och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 2900–3800 fordon/dygn, varav 7–8 % är tung trafik. Det finns brister i framkomlighet och trafiksäkerhet.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på den 30 km långa sträckan mellan Oti (korsning v66/68) och Smedjebacken (cirkulationsplats v66/623). Korsningar och anslutningar åtgärdas eller stängs och parallellvägnät byggs. Ett sammanhängande stråk för oskyddade trafikanter med separerad gång- och cykelbana eller i blandtrafik på sidovägnätet. Även viltstängsel längs större delen av sträckan, faunapassager, tillgänglighetsanpassning av busshållplatser samt bullerskyddsåtgärder ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter och motorfordon.

Investeringskostnad

Kostnaden är 776 mnkr i prisnivå 2023-06. I kostnadsbedömningen görs avsteg från osäkerhetsanalysens resultat i varje block. Den i SEB redovisade totalkostnaden är 15 % lägre än osäkerhetsanalysens resultat. Detta är inte enligt Trafikverkets beslutade process. AKK avslutas med brist.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	81 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,11
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider samt åtgärder på hållplatser. Nyttan är lokal, regional och nationell. Ingen kategori missgynnas av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden medför ökad framkomlighet och trafiksäkerhet men även ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.

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

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Dalarnas län 2026-2037. Den samlade effektbedömningen baseras på skedet Samrådshandling – Plan inför granskning. En samlad effektbedömning togs även fram till länstransportplan för Dalarnas län 2022-2033 (referens 6). Under 2016–2017 togs en åtgärdsvalsstudie fram för väg 66 sträckan Ludvika-Fagersta, daterad 2017-01-19. I studien föreslås mål om kortad restid, separerad gång- och cykeltrafik samt trafiksäkrare väg, passager och busshållplatser. Bland annat föreslås breddning av väg, mitträckesseparering Ludvika-Fagersta, förbättrad säkerhet och tillgänglighet vid korsningar, viltstängsel m.m. (referens 7)

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastighet ökar förbrukningen av drivmedel och slitage på fordon.	1,4 mnkr/år	-32
Restid	Ett antal anslutningar längs sträckan stängs vilket kan medföra längre resvägar för berörd trafik. Där det är aktuellt anordnas ersättningsvägar mot nya säkra korsningspunkter via parallellt vägnät.		Försumbart
Restid personbil	Högre hastighet ger minskad restid.	-41 kftim/år	307
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Hållplatslägena ses över och förbättras, vilket påverkar tillgängligheten positivt		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Något minskad transporttid i och med högre hastigheter.	-0,07 mnkr/år	1,7
Reskostnad lastbil	Högre hastighet ökar förbrukningen av drivmedel och slitage på fordon.	0,42 mnkr/år	-9,7
Restid lastbil	Minskad transporttid i och med högre hastigheter.	-3,6 kftim/år	29
Transporttid	Ett antal anslutningar längs sträckan stängs vilket kan medföra längre resvägar för berörd trafik.		Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mitträcke och viltstängsel samt separerad gång- och cykelbana minskar risken att olyckor resulterar i allvarligt skadade.	-0,62 LAS/år	
Döda	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken att olyckor resulterar i dödsfall.	-0,13 D/år	
Egendomskador	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor.	-39 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor som resulterar i ej allvarligt skadade.	-2,8 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg minskar risken att olyckor resulterar i mycket allvarligt skadade.	-0,16 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykelväg leder till ökad trafiksäkerhet.		643

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Avgaspartiklar ökar marginellt till följd av ökad hastighet.	0 ton/år	0,04
Buller	Högre hastighet ger högre bullernivåer. Bullerskyddsåtgärder ingår i form av fastighetsnära åtgärder och bullerskyddsvallar		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	samt bullerskyddsskärm varför effekten bedöms som försumbar.		
Kväveoxider	Kväveoxider ökar marginellt till följd av ökad hastighet.	0,03 ton/år	0,06
Slitagepartiklar	Slitagepartiklar ökar till följd av ökad hastighet.	0,81 ton/år	2,7

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Längs med sträckan finns sju kända fornlämningar som berörs av åtgärderna eller ligger i direkt närhet av vägområdet. Vägen har sedan tidigare gjort en åverkan på ett flertal av lämningarna, ytterligare påverkan från föreslagna åtgärder berör endast ett fåtal kulturmiljöer och kan anses som liten. Sammantaget bedöms åtgärderna dock ge små negativa konsekvenser för kulturmiljön.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna bedöms ha en mindre påverkan på naturmiljön då de flesta åtgärder genomförs inom befintligt vägområde som har inga eller låga naturvärden. Mitträcke, viltstängsel och högre hastighet bedöms medföra en ökad barriäreffekt för vilt. Viltpassager anläggs för att mildra effekten men en viss negativ effekt bedöms uppstå på en plats längs sträckningen. Inga områden som rör natura 2000, naturreservat eller skogliga biotoper finns som berörs av de föreslagna åtgärderna.		Försumbart

Klimat

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

Övriga effekter

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-equivallenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,03
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	2,34

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-3,75
---	-------

* 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	16474	224
Reinvestering per år	456	5,8
Drift och underhåll per år	222	2,5

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*
Högre hastigheter ger minskad restid, men ökad bränsleförbrukning och slitage.	274 mnkr	0,38
Busshållplatsåtgärder ger en ökad reskomfort för bussresenärer. Stängda anslutningsvägar kan medföra längre resvägar för berörd trafik.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid i och med högre hastigheter. Bränslekostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	21 mnkr	0,03
Ett antal anslutningar längs sträckan stängs och parallellvägnät byggs. Det kan medföra längre resvägar för berörd trafik.	≈ 0	

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mitträcke, viltstängsel samt separerad gång- och cykeltväg minskar risken för olyckor.	643 mnkr	0,90

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Emissioner ökar till följd av högre hastighet.	2,8 mnkr	0,00
Hälsa: Högre hastighet leder till högre bullernivåer, men bullerskyddsåtgärder bedöms göra effekten försumbar för boende.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Det finns fornlämningar i området och vissa av dem berörs av åtgärderna vilket medför att de kan påverkas negativt. Åtgärderna innebär en ökad barriäreffekt för djur- och växtliv, dock görs åtgärderna i befintlig infrastruktur och faunapassager anläggs för att mildra barriäreffekten.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

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 skattekrone.	-144 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	798 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	665 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	53 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	718 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	81 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,11
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett resultat som ligger strax över noll.

Känslighetsanalyserna varierar mellan negativt och positivt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Med hänsyn till dessa faktorer bedöms den slutligt bedömda lönsamheten vara nära noll.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden. Verktøget bedöms fånga relevanta effekter för åtgärden i form av bland annat restid och trafiksäkerhet. Stängning av anslutningar antas ingå i schablonen för mötesfri landsväg men effekter av parallellvägnät saknas.

Ej beräknade effekter:

Den sammanvägda ej beräknade effekten bedöms som försumbar. Åtgärden bedöms öka kollektivtrafikens användbarhet men stängning av vissa anslutningsvägar kan medföra lägre resvägar. Forn- och kulturlämningar bedöms påverkas negativt samt ökad barriäreffekt för vägen.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden bedöms inte ha några beroenden till andra infrastruktursatsningar, dock finns planer på ombyggnation av anslutande vägar vilket skulle kunna påverka åtgärden positivt i och med ökad trafik.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg) och därmed bedöms personer med körkort gynnas mest. Kollektivtrafiken gynnas också i och med minskade restider samt åtgärder på hållplatser. Nyttan är lokal, regional och nationell. Ingen kategori missgynnas av åtgärden.

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 hastighet och vägstandard ger bättre framkomlighet, ökad trygghet och bekvämlighet. Dock kan störningar på enfältiga sträckor ge konsekvenser då omledning försvåras. Åtgärder på busshållplatser ger en positiv påverkan på tillgängligheten till kollektivtrafiken. Ett sammanhängande gång- och cykelstråk samt planskilda gång- och cykelpassager innebär förbättringar för oskyddade trafikanter.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Förbättrad framkomlighet ger ökad tillgänglighet för näringslivet. Minskad risk för olyckor men när olyckor sker kan störningarna bli större då förbiledning försvåras.

Funktionshindrades tillgänglighet

Busshållplatser tillgänglighetsanpassas samt anslutningar till gångstråk vilket förbättrar funktionshindrades möjlighet att nyttja kollektivtrafiken.

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

Ökade möjligheter för barn och unga att på egen hand gå eller cykla i och med sammanhängande gång- och cykelstråk.

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.

Mötesseparering med mitträcke och viltstängsel samt gång- och cykelstråk längs sträckan minskar risken för allvarliga 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.

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

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

Åtgärden har marginell påverkan på luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Ökad hastighet ökar bullernivåer, men bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden.

Landskap

Barriäreffekten ökar till följd av högre hastigheter, viltstängsel och räcken, men viltpassager mildrar effekten. Viltstängsel och mitträcken gör att infrastrukturen blir mer påtaglig i landskapet.

Vatten

Vägen går genom Hedkärrens vattenskyddsområde. I åtgärden ingår skyddsåtgärder för att förhindra att vägdragvatten rinner direkt ner i vattendragen. Mitträcke och förbättrad standard på vägen minskar också olycksrisken.

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 medför ökad framkomlighet och trafiksäkerhet men även ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,41
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,90
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00522

Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	RV 66 U länsgräns_Smedjebacken mötesfri väg
Objekt-id	VM004
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Dalarna
Kommun	Smedjebacken, Fagersta
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Riksväg 66 sträcker sig mellan Västerås och norska gränsen vid Sälenfjällen via bland annat Ludvika och Malung och är ett viktigt stråk för pendling och turisttrafik. Delen mellan länsgränsen och Smedjebacken är en vanlig tvåfältsväg, huvudsakligen 13 m bred med hastighet 90 km/h (kortare sträckor med 70 och 80 km/h) och trafiksäkerhetskameror. Trafikmängd är ca 2900–3800 fordon/dygn, varav 7–8 % är tung trafik. Det finns brister i framkomlighet och trafiksäkerhet.

Sträckan är rekommenderad väg för transporter av farligt gods.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	ca 2,2 km
Gångvägsstandard	Separerad gång- och cykelbana
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	ca 2,2 km
Cykelvägsstandard	Separerad gång- och cykelbana
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	29,8 km
Vägstandard	Vanlig väg, 13 m bred, huvudsakligen 90 km/tim (kortare sträckor med 70 och 80 km/h)
Vägtrafik	2861-3781 fordon/dygn (2023) varav 6-9% tung trafik

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på den 30 km långa sträckan mellan Oti (korsning v66/68) och Smedjebacken (cirkulationsplats v66/623). Korsningar och anslutningar åtgärdas eller stängs och parallellvägnät byggs. Ett sammanhängande stråk för oskyddade trafikanter med separerad gång- och cykelbana eller i blandtrafik på sidovägnätet. Även viltstängsel längs större delen av sträckan, faunapassager, tillgänglighetsanpassning av busshållplatser samt bullerskyddsåtgärder ingår.

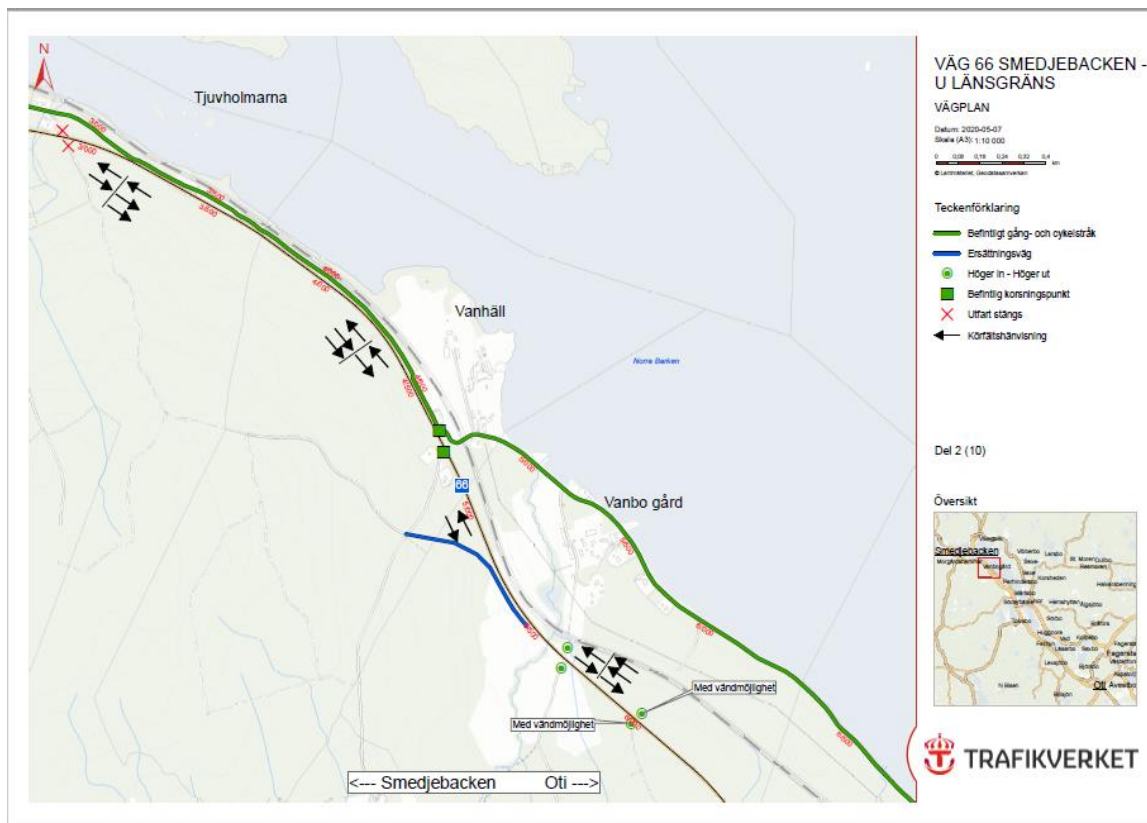
Korsningsåtgärder ingår i form av anpassningar av befintliga anslutningar samt nya cirkulationsplatser i Söderbärke och Oti. Ett antal korsningar stängs och ersättningsvägar byggs för att knyta ihop vägnätet mot nya lägen med högre trafiksäkerhet. Ett sammanhängande stråk för oskyddade trafikanter ingår i åtgärden. Där det är möjligt kommer stråket att gå i blandtrafik på sidovägnätet och ny gång- och cykelbana byggs på delar för att knyta ihop stråket. Kortare gång- och cykelbanor ingår även för att ansluta till nya busshållplatser. Busshållplatser åtgärdas längs sträckan, sex stycken tillgänglighetsanpassas, några busshållplatser stängs och resterande läggs på det övriga vägnätet. Vägen förses med viltstängsel längs större delen av sträckan. För att säkerställa möjligheter för små och medelstora djur samt klövvilt att passera vägen på ett säkert sätt anläggs fauna/viltpassager. Befintliga vandringshinder åtgärdas. Det ingår bullerskyddsåtgärder i form av fastighetsnära åtgärder, bullerskyddsvallar samt bullerskyddsskärm.

Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

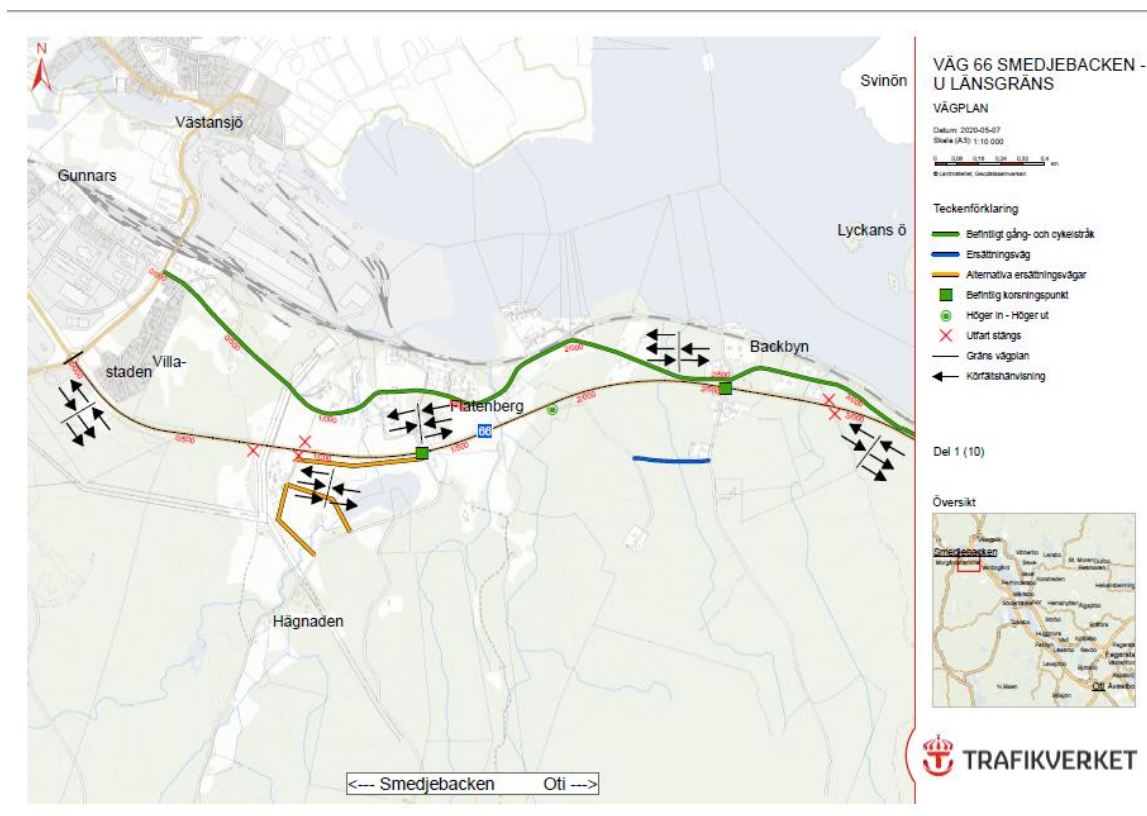
Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10



Del 2 Backbyn- Vanbro gård



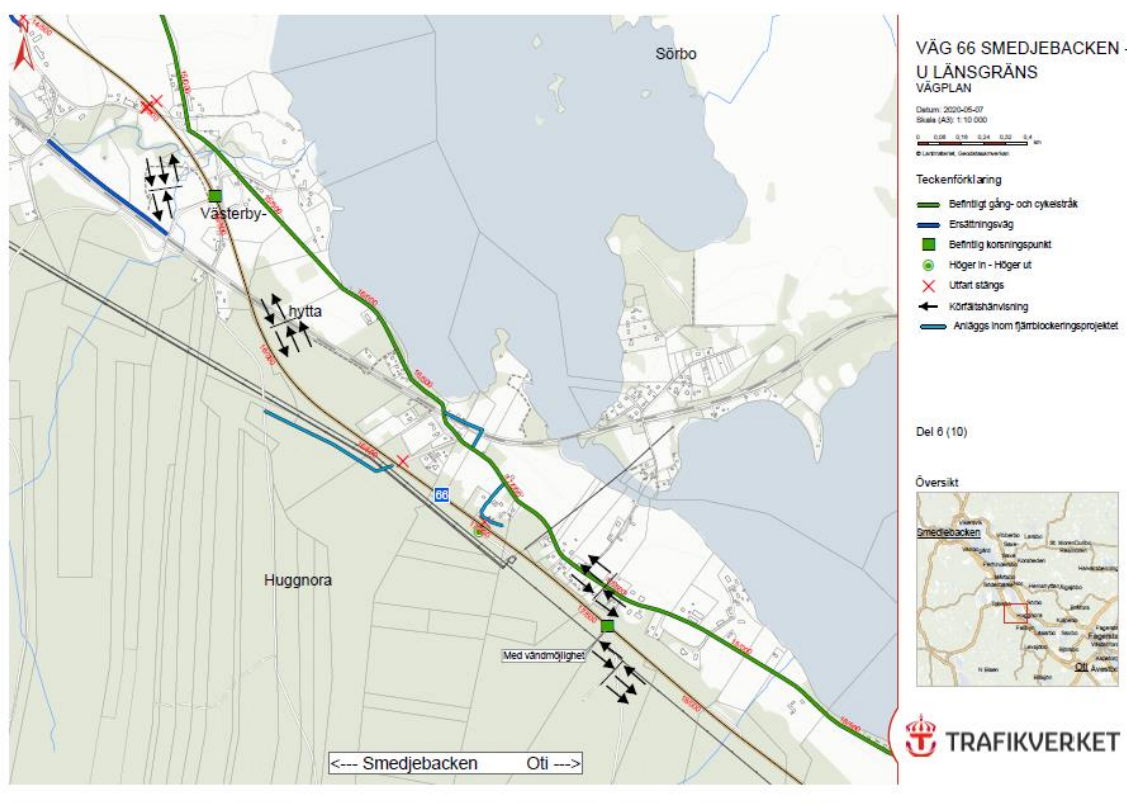
Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10

Del 1 Villataden-Backbyn



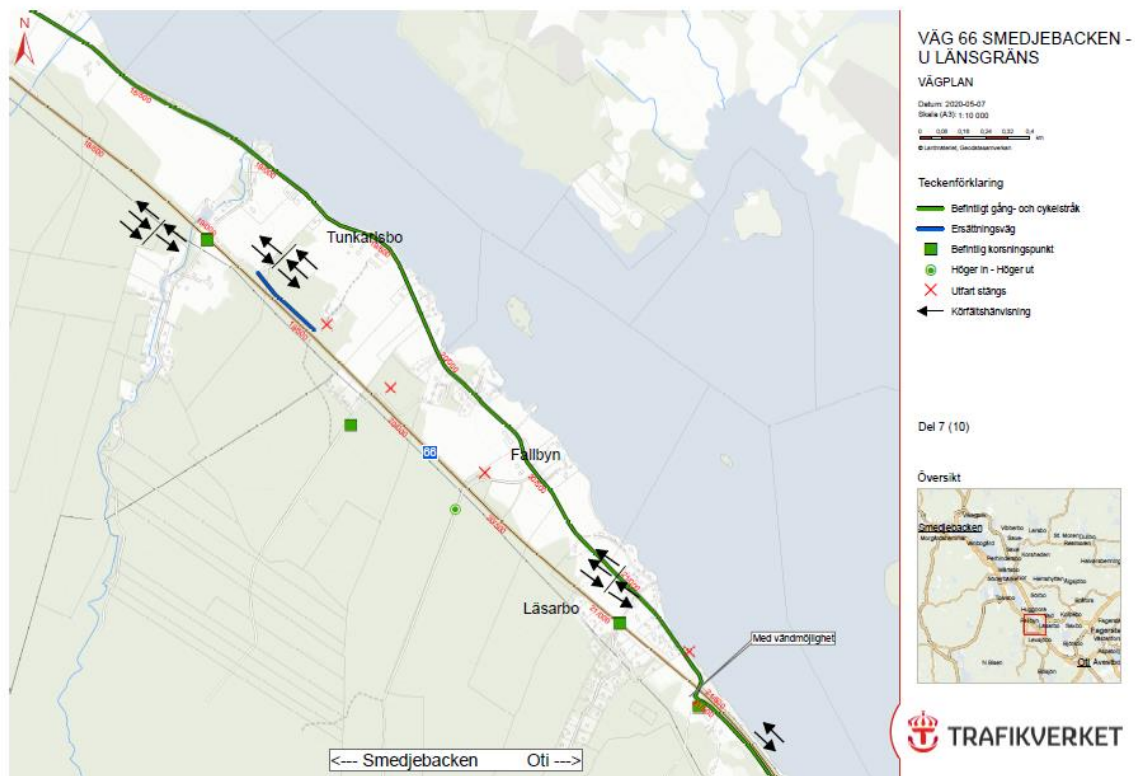
Del 6 Huggnora

Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

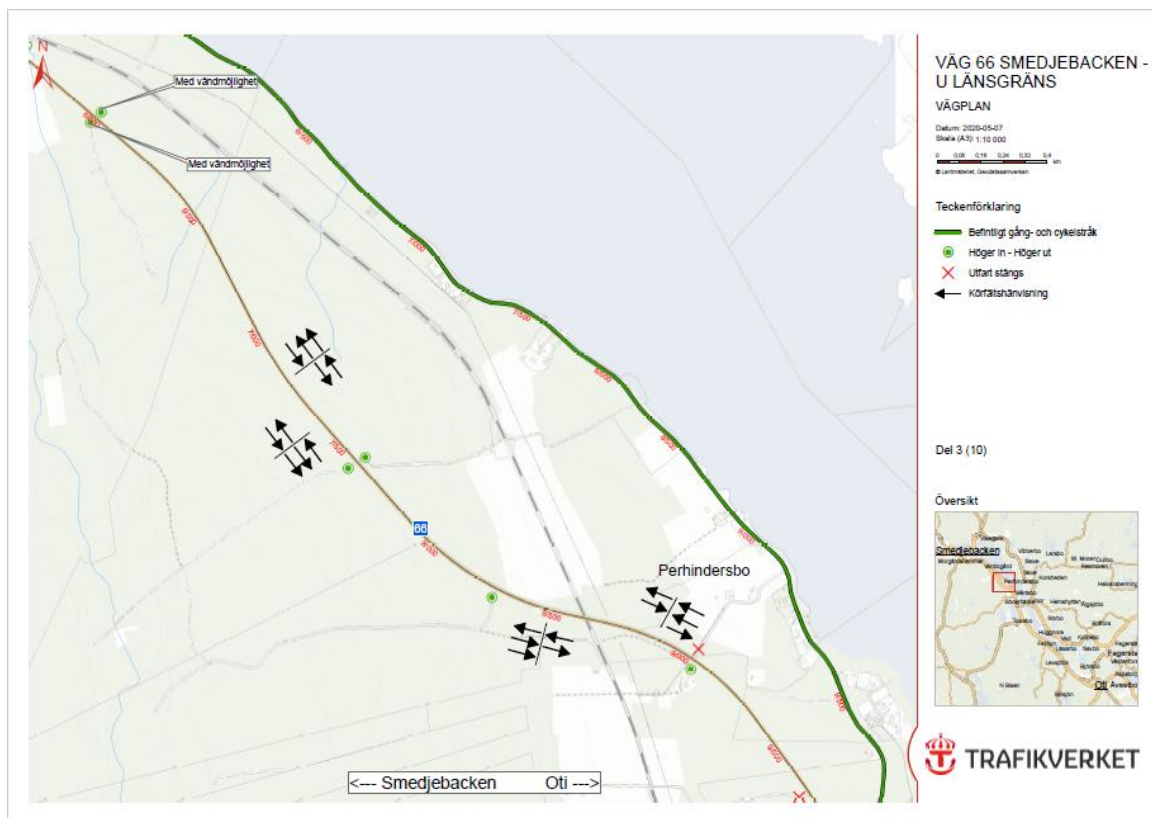
Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10



Del 7 Fallbyn



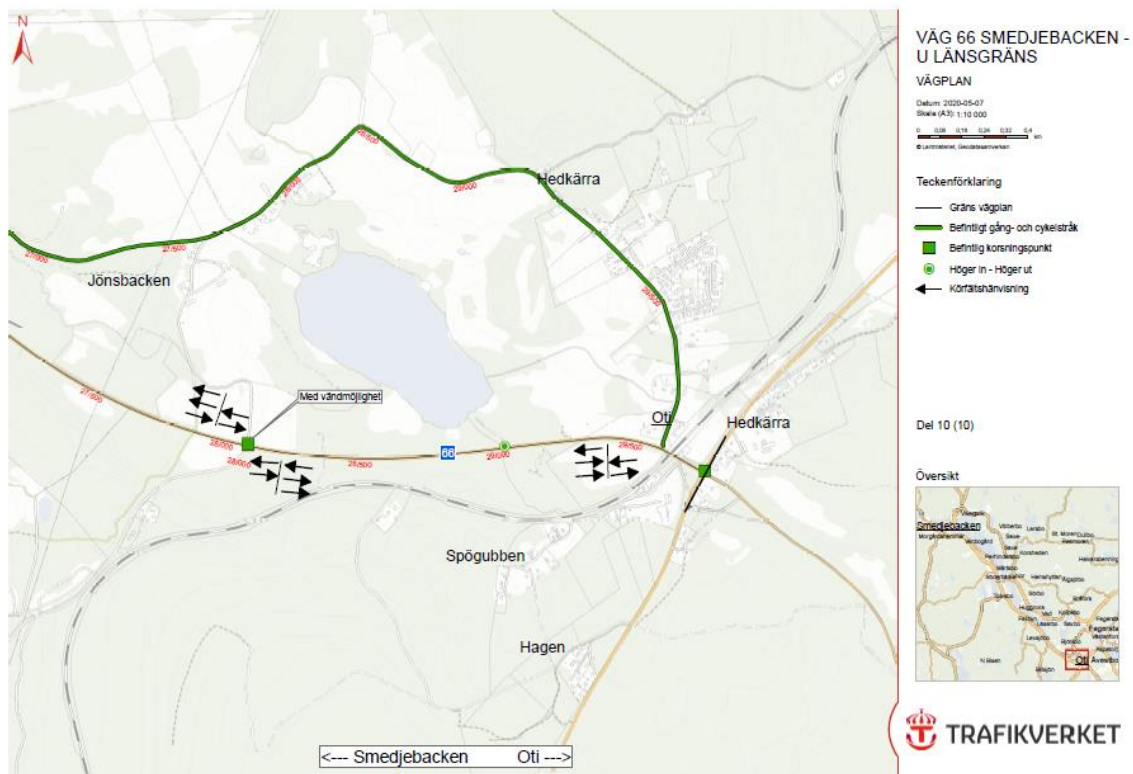
Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10

Del 3 Vanbrogård



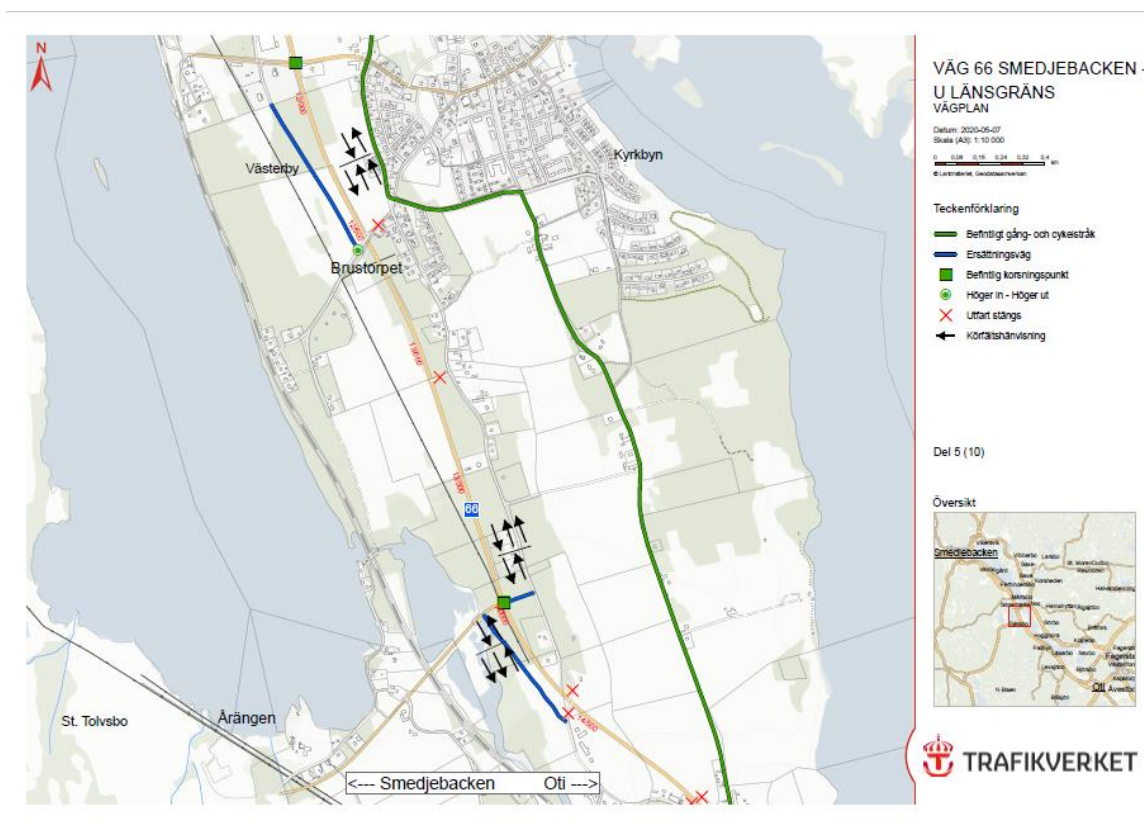
Del Oti (10)

Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

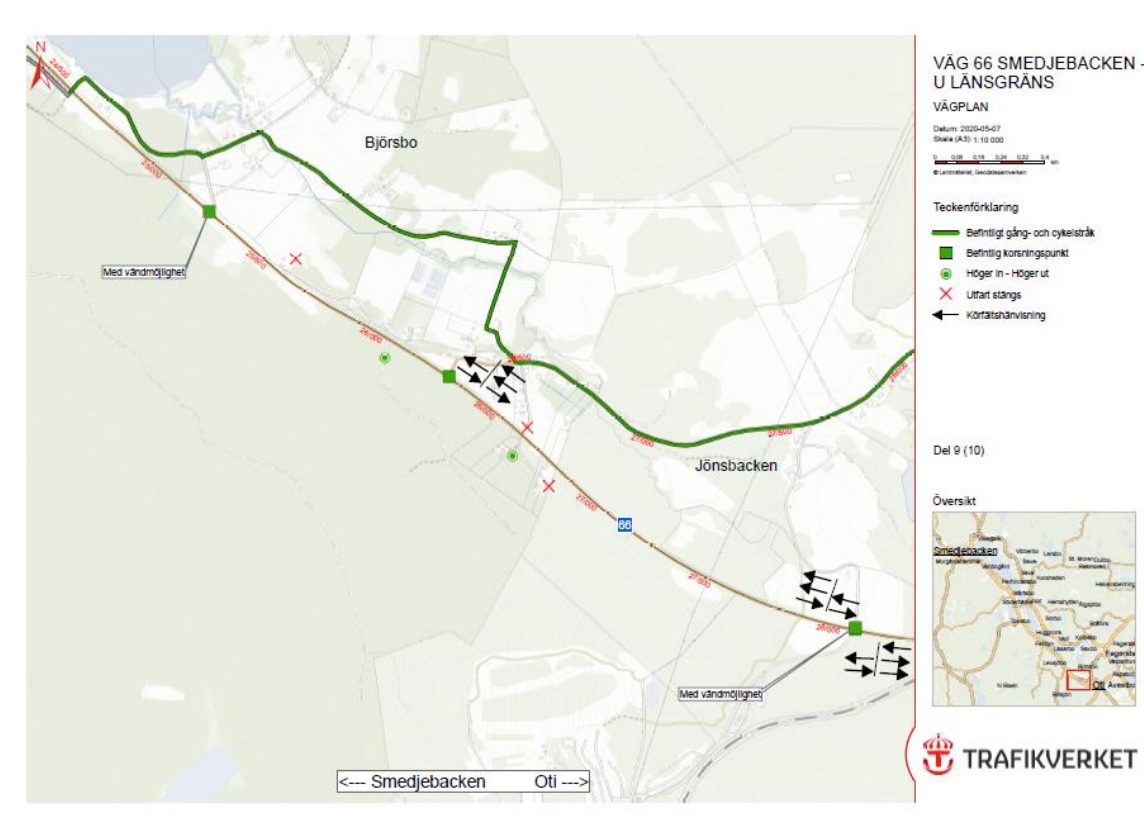
Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10



Del 5 Västaby-Årängen



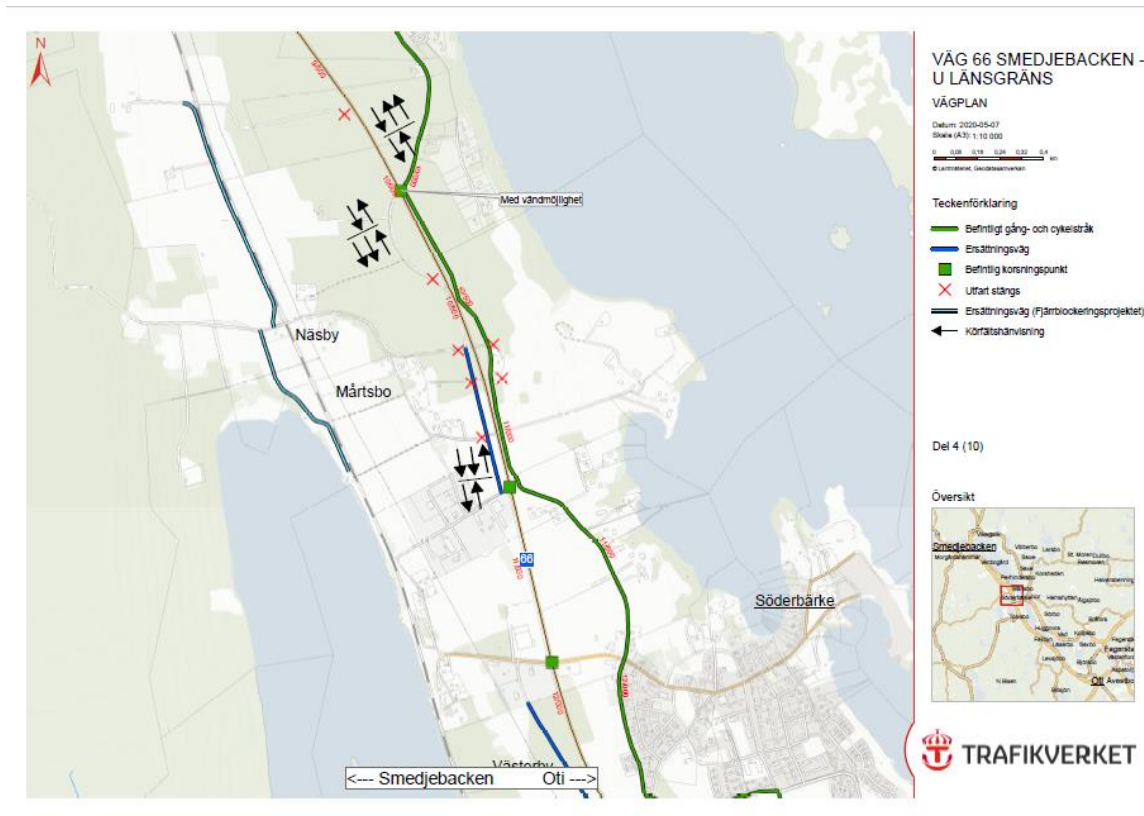
Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10

Del 9 Björnsbo



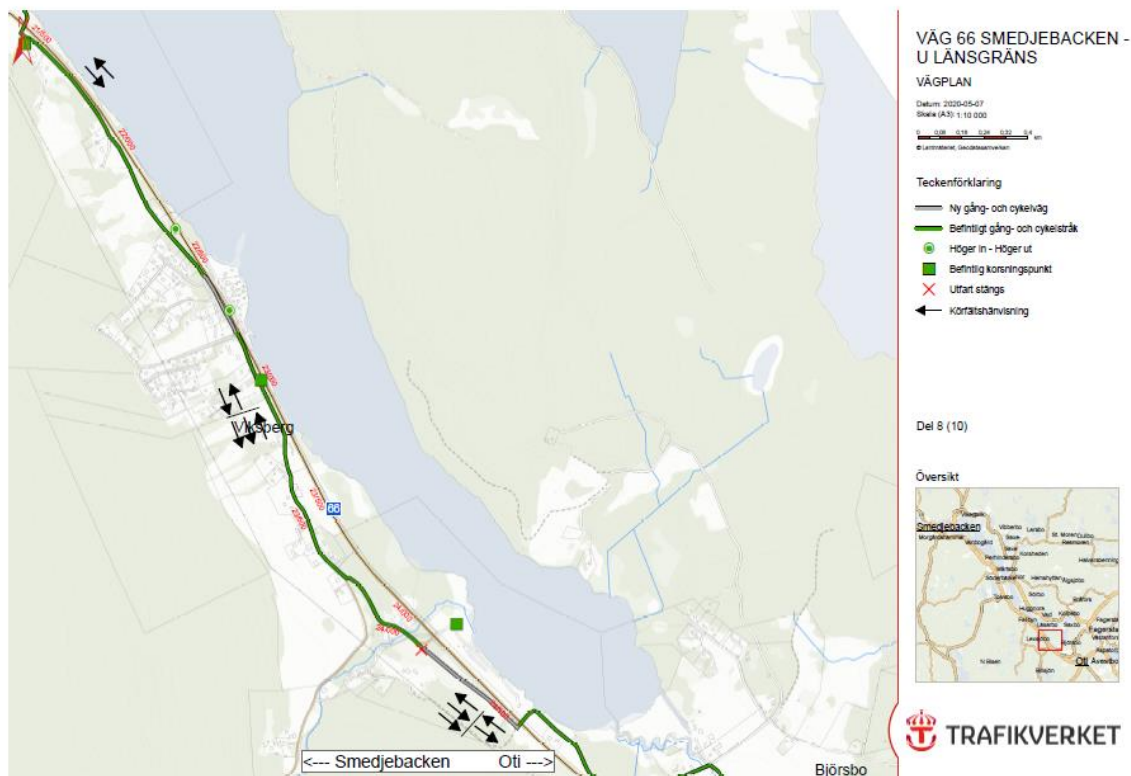
Del 4 Näsby-Västerby

Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10



Del 8 Viksberg

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	2,9 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 m bred
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	2,9 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 m bred
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	29,8 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg (MLV), 2+1 körfält med inslag av 1+1-väg. 100 km/h
Vägtrafik	2861-3781 fordon/dygn (2023) varav 6-9 % tung trafik

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter och motorfordon.

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)
2024-03-20	2022-1	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	686	144	776	163

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	665

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ny gång- och cykelväg ger ökade drift- och underhållskostnader.	Försumbart
Underhållskostnad väg	Större vägområde och mer vägutrustning i form av mitträcke och viltstängsel innebär högre drift- och underhållskostnader.	-53

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Dalarnas län 2026-2037. Den samlade effektbedömningen baseras på skedet Samrådshandling – Plan

inför granskning. En samlad effektbedömning togs även fram till länstransportplan för Dalarnas län 2022-2033 (referens 6). Under 2016–2017 togs en åtgärdsvalsstudie fram för väg 66 sträckan Ludvika-Fagersta, daterad 2017-01-19. I studien föreslås mål om kortad restid, separerad gång- och cykeltrafik samt trafiksäkrare väg, passager och busshållplatser. Bland annat föreslås breddning av väg, mitträckesseparering Ludvika-Fagersta, förbättrad säkerhet och tillgänglighet vid korsningar, viltstängsel m.m. (referens 7)

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-03-28

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3
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
665 mnkr	53 mnkr	798 mnkr	81 mnkr	0,11

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	864	53	759	-159	-0,17
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	665	57	880	159	0,22
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	665	50	708	-6,1	-0,01
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	665	53	756	39	0,05
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	665	53	959	241	0,34
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	665	53	638	-80	-0,11
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	665	53	797	79	0,11
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	665	53	800	82	0,11
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	665	53	797	79	0,11

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: Åtgärden bedöms inte ha några beroenden till andra infrastruktursatsningar, dock finns planer på ombyggnation av anslutande vägar vilket skulle kunna påverka åtgärden positivt i och med ökad trafik.

Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
2a	FKS
2b	Omräkning av investeringskostnad
2c	FKS för etapp 1
2d	FKS för etapp 2
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM
4b	Json-fil
5	Åtgärder redovisat i delsträckor
6	Föregående SEB 2021-09-08, Systemid: d88766b4-81e4-453c-a0f8-7f7e48df1583
7	Åtgärdsvalsstudie: Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister, väg 66, Ludvika-Fagersta, TRV 2015/67573, 2017-01-19

SEB Id för denna SEB: 31d4b5e0-6e43-4cf8-ac20-22580f0d0cee

Objektnummer: VM004, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-10



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-18

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Oscarson Mikael, IVm1

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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