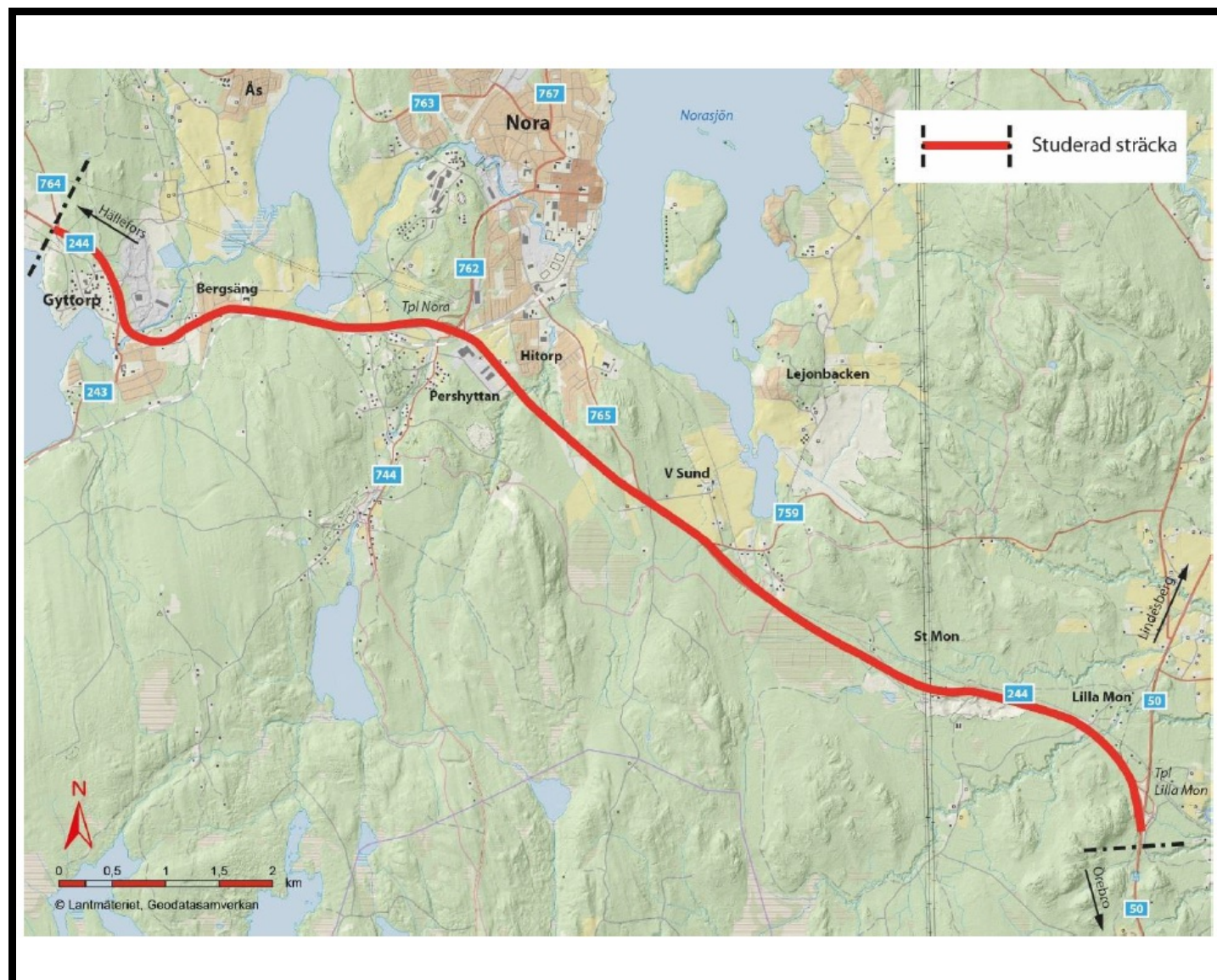


## Väg 244 Lilla Mon - Gyttorp



Översikt av sträcka som ska åtgärdas.

### Nuläge och brister:

Väg 244 mellan Nora och Lilla Mon är en av de mer trafikerade i Örebro län. Vägen är en del av det regionala transportstråket och fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Nora och Örebro.

I Länstransportplanen 2018-2029 lyfts långa restider mellan Nora och Örebro, behovet av att se över busshållplatser längs sträckan samt standarden i förhållande till trafikmängd och vägens betydelse för den regionala arbetspendlingen. Under 2018 placerades åtta trafiksäkerhetskameror ut längs sträckan mellan Gyttorp och Lilla Mon

Väglängd: 12

Vägstandard: Vanlig väg, 8-13 m, 80 km/h med ATK.

Vägtrafik (fordon per dygn): 2000-6000 f/d, 9-12 % (2017)

**Åtgärdens syfte:**

Det övergripande syftet med föreslagna åtgärder är att ge ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet på väg 244 mellan Gyttorp och trafikplats Lilla Mon.

**Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 38,64 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärdsförslaget innebär att vägens sidområden trafiksäkras, att trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs i korsningar, att separerade vägar och passager för gång- och cykel byggs, att trafikplats Noras av- och påfarter förbättras, att busshållplatser får en standardhöjning och att viltpassager byggs.

Väglängd (km): 12

Vägstandard: Vanlig väg, 8-13 m, 80 km/h med ATK.

Vägtrafik: 2000-6000 f/d, 9-12 % (2017)

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-2	Positivt	Reskostnaden minskar för gång- och cykeltrafik och tillgängligheten förbättras för bussresenärer.
Godstransporter	-1	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	66	Positivt	Åtgärder i trafikplats Nora förbättrar trafiksäkerheten.
Klimat	0	Försumbart	-
Hälsa	0	Positivt	Åtgärder för gång- och cykel förbättrar möjligheten för fysisk aktivitet.
Landskap	-	Försumbart	-
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	0	Negativt	Kostnader tillkommer för åtgärder i trafikplats Nora och viltpassager.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	50		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	13	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,26	13	Uppdaterad kalkyl bygger på äldre kalkyl. Kalkylen är genomförd enligt gällande förutsättningar och bedöms därför vara av godtagbar kvalitet. De största effekterna fås till följd av minskade olyckskostnader i och med föreslagna sträck- och korsningsåtgärder, nya gång- och cykelvägar samt planskilda passager för oskyddade trafikanter.
KA högre invkostnad	< 0	-2	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	Kalkylen visar på beräknad lönsamhet och ej beräknade effekter bedöms totalt sett vara positiva, därför bedöms den sammanvägda lönsamheten för huvudanalysen som lönsam. I känslighetsanalysen för högre investeringskostnad är den samhällsekonomisk investeringskostnad lite högre än de beräknade nyttorna men bedöms tillsammans med de ej beräknade effekterna ha samhällsekonomiskt osäker lönsamhet.
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Lönsam</b>

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Nora	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Neutralt	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Lokal cykeltrafik i Nora kommun bedöms gynnas mest av åtgärden. Även biltrafikanter och bussresenärer får förbättringar.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Positivt bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Inget bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Mål kopplade till gång, cykel och kollektivtrafik påverkas mest positivt. Mål för energianvändning för bygg, drift och underhåll påverkas negativt.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Kalkylen visar på beräknad lönsamhet och ej beräknade effekter bedöms totalt sett vara positiva, därför bedöms den sammanvägda lönsamheten för huvudanalysen som lönsam. I känslighetsanalysen för högre investeringskostnad är den samhällsekonomisk investeringskostnad lite högre än de beräknade nyttorna men bedöms tillsammans med de ej beräknade effekterna ha samhällsekonomiskt osäker lönsamhet.

Åtgärderna kan medföra viss överflyttning från bil till kollektivtrafik vilket kan ge positiva effekter på klimatet med minskade koldioxidutsläpp. Något minskad barriäreffekt för djurlivet i och med viltpassager.

De beräkningsbara nyttorna är positiva vilket ger bättre förutsättningar för regional utveckling. Positiva trafiksäkerhetseffekter står för den största nyttan. Även sammanvägningen av ej värderbara effekter bedöms som positiva.

Minskad barriäreffekt för dem som har målpunkter på motsatt sida vägen i och med föreslagna planskilda gång- och cykelpassager. Förbättrad tillgänglighet till hållplatser. Förbättrad trafiksäkerhet for fordonstrafik.

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK	
Bilaga 2a	GKI
Bilaga 2b	Indexomräkning
Bilaga 2c	Indexomräkning
SEA	
Bilaga 1a	SEK-importkälla
Bilaga 1b	EVA resultatrapport
Bilaga 4a	Arbets-PM för reviderad EVA-kalkyl
Bilaga 4b	Arbets-PM för ursprunglig EVA-kalkyl
Bilaga 6	PM om omräkning av EVA-resultat rapport
Övrigt	
Bilaga 5	JSON

### Referenser

Beteckning	Beskrivning
-	-

System-ID, nummer för identifikation i databas: 9029c56a-e6ca-45aa-b211-114c29b30153

Utskriftsdatum : 2021-09-20