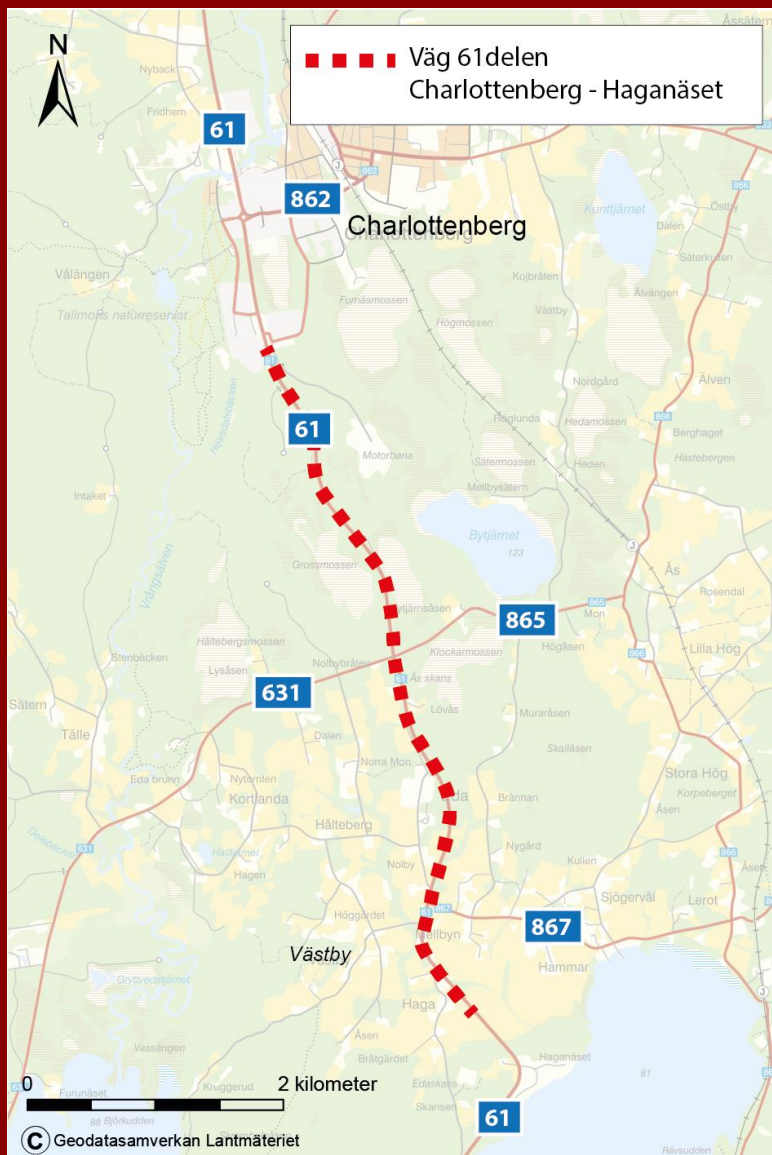


Samlad effektbedömning

Rv 61 Haganäset-Charlottenberg, VMR2668



Objektnummer: VMR2668, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-29

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Bilagor och referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Värmland län och berör Eda kommun.

Nuläge och brister

Riksväg 61 går mellan Karlstad och norska gränsen i Värmlands län. Delen mellan Haganäset och Charlottenberg är en vanlig tvåfältsväg, 6,5-7,5 m bred med hastighet 80 km/h. Trafikmängd är 4100-5800 fordon/dygn. Det finns brister i trafiksäkerhet både på sträcka och korsning till följd av sidoområden och bristande sikt i korsningar. Busshållplatser har trafiksäkerhetsbrister och är inte tillgänglighetsanpassade.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på en 5,8 km lång sträcka. Korsningen vid Nolbykorset (väg 631/väg 864) ersätts med två förskjutna trevägskorsningar med vänstersvängfält och lokal hastighet 80 km/h med hastighetskamera. Viltstängsel och en viltpassage ingår samt bullerskyddsåtgärder (bullervall samt fönsteråtgärder). Busshållplatser tillgänglighetsanpassas och förses med accelerationsfält.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för motorfordonstrafikanter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 388 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	4,4 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,01
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik och främjar därför främst personer med tillgång till egen bil. Lokalt gynnas näringslivet i och med att kapaciteten på sträckan förbättras.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt barriäreffekterna för djur negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Värmlands län 2026-2037. Åtgärden utgår från fördjupad utredning Väg 61, TRV 2019/35666. Åtgärden överlappar cirka 1 km med objektet "Rv 61 Norra By-Haganäset".

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,59 mnkr/år	-14
Restid	Antalet anslutningar för enskilda vägar kan minska i och med ombyggnationen, vilket gör att lokal trafik kan få något längre sträckor att färdas. Trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms dock vara låga.		Försumbart
Restid personbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-19 kftim/år	146

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-0,02 mnkr/år	0,41
Reskostnad lastbil	Förbättrad vägstandard gör att kostnaderna minskar något.	-0,04 mnkr/år	0,59
Restid lastbil	Restid minskar i och med högre hastigheter.	-0,82 kftim/år	6,8

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med korsningsåtgärder, mittseparering och viltstängsel.	-0,35 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med korsningsåtgärder, mittseparering och viltstängsel.	-0,03 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med korsningsåtgärder, mittseparering och viltstängsel.	-12 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med korsningsåtgärder, mittseparering och viltstängsel.	-1,8 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med korsningsåtgärder, mittseparering och viltstängsel.	-0,09 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med korsningsåtgärder, mittseparering och viltstängsel.		301

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastigheter ger ökade utsläpp. Effekten är marginell.	0 ton/år	0

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Åtgärdas med bullerskyddsvall och fönsteråtgärder.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger ökade utsläpp. Effekten är marginell.	0,01 ton/år	-0,0009
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger ökade utsläpp. Effekten är marginell.	0,27 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Längs sträckan finns ett antal kulturminnen och fornlämningar som kan komma att påverkas av ombyggnaden.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Längs sträckan finns våtmarker och ytvattendrag som kan komma att påverkas av ombyggnaden. Viltstängsel och breddning av befintlig väg innebär att ny mark tas i anspråk och hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat. I åtgärden ingår en planskild faunabro över vägen vilket mildrar barriäreffekten.		Försämring

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-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,31

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,38
---	-------

* 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	3311	16
Reinvestering per år	35	0,32
Drift och underhåll per år	9,1	0,12

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*
Minskad restid och ökade bränslekostnader på grund av högre hastigheter.	132 mnkr	0,36
Antalet anslutningar för enskilda vägar kan minska i och med ombyggnationen, vilket gör att lokal trafik kan få något längre sträckor att färdas. Trafikflödena på de enskilda vägarna bedöms dock vara låga.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskad restid på grund av högre hastigheter samt något minskade bränslekostnader på grund av bättre vägstandard.	7,8 mnkr	0,02

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

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	301 mnkr	0,83

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger ökade utsläpp.	-0,0009 mnkr	0,00
Hälsa: Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Åtgärdas med bullerskyddsvall och fönsteråtgärder.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Breddning av väg samt viltstängsel kan påverka forn- och kulturminnen samt våtmarker och ytvattendrag längs sträckan. Barriäreffekten ökar för djurlivet men mildras av föreslagen faunapassage.	<	
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 skattekrona.	-73 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	369 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	332 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	32 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	364 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	4,4 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,01
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet och minskad restid. Då åtgärdens nyttor precis överstiger kostnaderna bedöms lönsamheten vara nära noll. Resultaten från känslighetsanalyserna är både negativa och positiva. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget innebära en försämring.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Resultaten av huvudanalys och känslighetsanalyserna bedöms vara rimliga. EVA-verktyget bedöms fånga de största effekterna gällande trafiksäkerhet samt restidseffekter.

Ej beräknade effekter:

Breddning av väg samt viltstängsel kan påverka forn- och kulturminnen samt våtmarker och ytvattendrag längs sträckan. Barriäreffekten ökar för djurlivet men mildras av föreslagen faunapassage.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Åtgärden leder till minskad restid för fordonstrafik och främjar därför främst personer med tillgång till egen bil. Lokalt gynnas näringslivet i och med att kapaciteten på sträckan förbättras.

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

Åtgärderna leder till ökad tillgänglighet för all vägtrafik genom högre vägstandard. Restiden blir kortare för motorfordonstrafik och restidsosäkerhet minskar i och med högre hastigheter. Kollektivtrafiken gynnas av förbättrad standard vid busshållplatser samt kortare restider.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden ökar kapaciteten på befintlig väg på grund av breddningen och ger bättre möjligheter att köra om.

Funktionshinderades tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras med nya tillgänglighetsanpassade busshållplatser.

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

Åtgärderna påverkar inte barns möjligheter att själva använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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.

Antalet döda och allvarligt skadade minskar i och med förbättrad vägstandard med bland annat mittseparering och viltstängsel.

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

Förbättrad vägstandard och jämnare hastigheter minskar utsläppen något samtidigt som högre hastigheter ökar utsläppen. Byggnad samt drift och underhåll leder till 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

Högre hastigheter medför ökade utsläpp.

Buller och vibrationer

Ökade bullernivåer i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår, vilket mildrar effekten.

Landskap

Breddning av väg samt viltstängsel kan påverka forn- och kulturminnen samt våtmarker och ytvattendrag längs sträckan. Ny mark tas i anspråk och barriäreffekter för djurlivet ökar. Detta mildras dock genom att nya faunpassager anläggs.

Vatten

Våtmarker och ytvattendrag kan komma att påverkas längs sträckan. I den norra delen går vägen på en grundvattenförekomst i jord.

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 stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt barriäreffekterna för djur negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,38429
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0,82772
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00105

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 61 Haganäset-Charlottenberg
Objekt-id	VMR2668
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Värmland
Kommun	Eda
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Riksväg 61 går mellan Karlstad och norska gränsen i Värmlands län. Delen mellan Haganäset och Charlottenberg är en vanlig tvåfältsväg, 6,5-7,5 m bred med hastighet 80 km/h. Trafikmängd är 4100-5800 fordon/dygn. Det finns brister i trafiksäkerhet både på sträcka och korsning till följd av sidoområden och bristande sikt i korsningar. Busshållplatser har trafiksäkerhetsbrister och är inte tillgänglighetsanpassade.

Väg 61 ingår i funktionellt prioriterat vägnät (FPV) utifrån samtliga fyra funktioner (godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik) och är rekommenderad primär transportväg för farligt gods.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	5,8 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, 6,5-7,5 meter, 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4 122 - 5 802, mätår 2019, lastbilsandel 7-10 %

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på en 5,8 km lång sträcka. Korsningen vid Nolbykorset (väg 631/väg 864) ersätts med två förskjutna trevägskorsningar med vänstersvängfält och lokal hastighet 80 km/h med hastighetskamera. Viltstängsel och en viltpassage ingår samt buller-skyddsåtgärder (bullervall samt fönsteråtgärder). Busshållplatser tillgänglighetsanpassas och förses med accelerationsfält.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	5,8 kilometer
Vägstandard	Mötesfri landsväg (MLV 2+1), 8-12 meter, 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4 122 - 5 802, mätår 2019, lastbilsandel 7-10 %

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för motorfordonstrafikanter.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-18	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	388	116	388	116

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	332

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Bredare väg med mitträcke ökar kostnaderna för drift och underhåll.	-32

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till revidering av länstransportplan för Värmlands län 2026-2037. Åtgärden utgår från fördjupad utredning Väg 61, TRV 2019/35666. Åtgärden överlappar cirka 1 km med objektet "Rv 61 Norra By-Haganäset".

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	-
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	-
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	-
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	2024-11-22

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,1
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,3

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
332 mnkr	32 mnkr	369 mnkr	4,4 mnkr	0,01

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	465	32	342	-155	-0,31
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	332	35	411	45	0,12
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	332	30	323	-39	-0,11
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	332	32	348	-16	-0,04
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	332	32	444	80	0,22
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	332	32	293	-71	-0,19
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	332	32	368	4,2	0,01
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	332	32	369	4,4	0,01
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	332	32	369	4,4	0,01

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:

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnadskalkyl
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	Arbets-PM EVA
3c	Omräkning investeringskostnad
3d	J-sonfil

4	Rapport, Fördjupad utredning Väg 61, Karlstad-Riksgränsen. TRV 2019/35666
---	---

SEB Id: 182d0959-485a-4998-a8ca-c59b3cfb5f5c

Objektnummer: VMR2668, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-29
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Granholm Camilla, PLmrst
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader