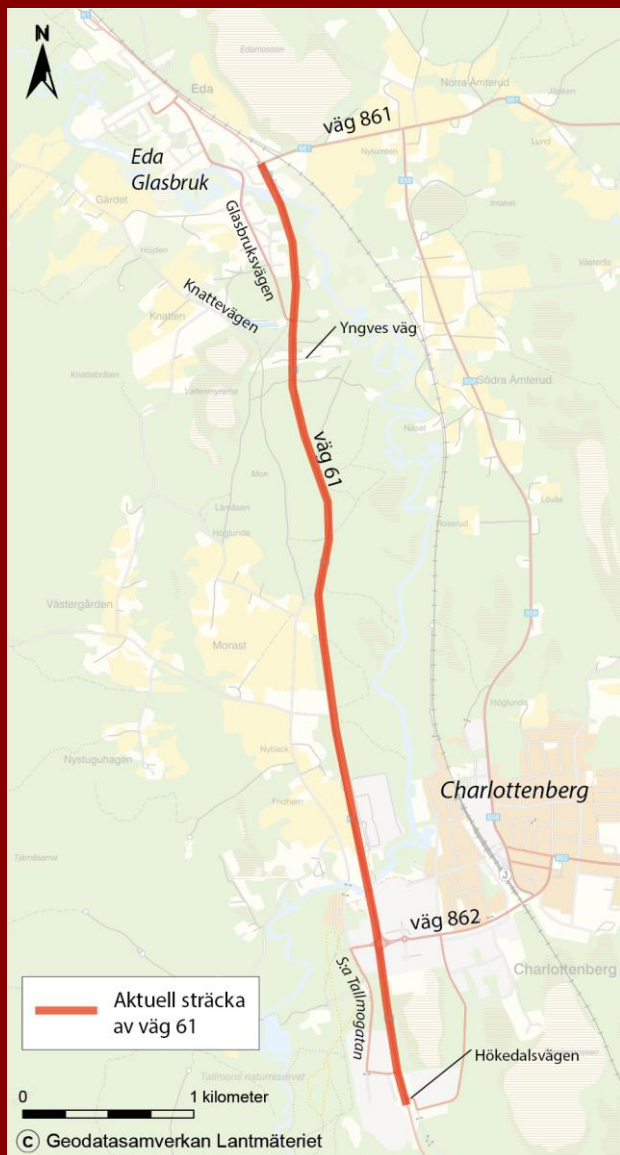


Samlad effektbedömning

Rv 61 Charlottenberg-Eda Glasbruk, VVA1866



Objektnummer: VVA1866, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-01-29

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mineur Christian, 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 Charlottenberg och Eda Glasbruk är en vanlig tvåfältsväg, 6,5 - 9 m bred med hastighet 80 km/h. Trafikmängd är 7150 fordon/dygn. Befintlig vägstandard är inte tillräcklig för dagens trafikflöden. Den omfattande gränshandeln bidrar stort till att vägens kapacitet periodvis inte är tillräcklig, exempelvis blir tillgängligheten till anslutande vägar begränsad för vänstersvängande trafikanter som färdas på väg 61.

Beskrivning av åtgärden

En sträcka på cirka 3,5 kilometer breddas och utformas som en 1+1-väg med mitträcke och viltstängsel. Hastighet 100 km/h förutom en lokal sänkning till 80 km i anslutning till korsning. Två korsningar kompletteras med vänstersvängskörfält. I söder och i norr på en cirka 860 meter respektive 200 meter längs sträcka behålls befintlig utformning och skyltad hastighet. Anslutningar stängs och ett parallellvägnät på 1,8 kilometer föreslås. Bulleråtgärder (fönster och uteplats) ingår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för trafikanter, med fokus på både person- och godstransporter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 218 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	86 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,45
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

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 trafiksäkerheten och framkomligheten 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: Funktionsmålets 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. Samlad effektbedömning har tidigare tagits fram i samband med åtgärdsplaneringen 2018-2026.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Möjlighet att kunna nyttja föreslaget parallellvägnät ger förbättrad reskomfort och trygghet för gående och cyklister. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.		Försumbart
Reskostnad personbil	Ökade bränslekostnader i och med högre hastigheter.	0,61 mnkr/år	-14
Restid personbil	Restiden minskar i och med högre hastigheter.	-22 kftim/år	168
Restidsosäkerhet och förseningar	En utformning som en 1+1 väg innebär att det inte går att köra om. Restiden i den beräknade effekten bedöms därför vara överskattad. Ett antal anslutningar längs sträckan stängs och parallellvägnät byggs. Det kan medföra längre resvägar för berörd trafik.		Försämring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Något minskad restid i och med högre hastigheter.	-0,02 mnkr/år	0,37

Objektnummer: VVA1866, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad lastbil	Fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	0,16 mnkr/år	-3,5
Restid lastbil	Något minskad restid i och med högre hastigheter.	-0,76 kftim/år	6,1
Transporttid	En utformning som en 1+1 väg innebär att det inte går att köra om. Restiden i den beräknade effekten bedöms därför vara överskattad. Ett antal anslutningar längs sträckan stängs och parallellvägnät byggs. Det kan medföra längre resvägar för berörd trafik.		Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,18 LAS/år	
Döda	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,02 D/år	
Egendomskador	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-11 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-1,0 ES/år	

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Objektnummer: VVA1866, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Mycket allvarligt skadade	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	-0,04 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Möjligheten att kunna nyttja föreslaget parallellvägnät ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.		155

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Högre hastigheter ger ökade utsläpp. Effekten är marginell.	0 ton/år	0
Buller	Ökat buller i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår som mildrar effekten.		Försumbart
Kväveoxider	Högre hastigheter ger ökade utsläpp. Effekten är marginell.	0,01 ton/år	-0,0024
Slitagepartiklar	Högre hastigheter ger ökade utsläpp. Effekten är marginell.	0,19 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 negativt av ombyggnaden, åtgärder ingår dock för att motverka detta.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Viltstängsel och breddning av befintlig väg innebär att ny mark tas i anspråk och hindrar djur från att röra sig i sina naturliga habitat.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastighet medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-1,7763568394002505E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	2,220446049250313E-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-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,93

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,50
---	-------

* 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	2222	13
Reinvestering per år	40	0,48
Drift och underhåll per år	6,7	0,09

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*
Restiden minskar samtidigt som fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	154 mnkr	< 0,82
En utformning som en 1+1 väg innebär att det inte går att köra om. Restiden i den beräknade effekten bedöms därför vara överskattad. Ett antal anslutningar längs sträckan stängs och parallellvägnät byggs. Det kan medföra längre resvägar för berörd trafik. Möjlighet att kunna nyttja föreslaget parallellvägnät ger förbättrad reskomfort och trygghet för gående och cyklister.	<	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden minskar samtidigt som fordonskostnaderna ökar i och med högre hastigheter.	3,0 mnkr	0,02
En utformning som en 1+1 väg innebär att det inte går att köra om. Restiden i den beräknade effekten bedöms därför vara överskattad. 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
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrad trafiksäkerhet i och med mittseparering och viltstängsel.	155 mnkr	0,82
Möjligheten att kunna nyttja föreslaget parallellvägnät ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Effekten ses som försumbar.	≈ 0	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Högre hastigheter ger ökade utsläpp. Effekten är marginell.	-0,0024 mnkr	0,00
Hälsa: Ökat buller i och med högre hastigheter. Bulleråtgärder ingår som mildrar effekten.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Breddning av väg samt viltstängsel kan påverka forn- och kulturminnen längs sträckan. Barriäreffekten ökar för djurlivet. Sammantagen effekt bedöms som försumbar.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

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.	-38 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	274 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	187 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	1,3 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	188 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	86 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,45
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam sett till beräknade kostnader och nyttor. De ej beräknade effekterna medför visserligen en försämring men bedöms ej så stora att de påverkar denna bedömning. Samtliga resultat från känslighetsanalyserna är positiva utom "Högre investeringskostnad" som genererar en negativ nettonuvärdeskvot nära noll. Sammantaget bedöms åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam.

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. Restidseffekten kan vara överskattad i och med att sträckan är utformad som en 1+1 väg.

Ej beräknade effekter:

En utformning som en 1+1 väg innebär att det inte går att köra om. Restiden i den beräknade effekten bedöms därför vara överskattad. Anslutningar stängs vilket kan medföra längre resvägar för berörd trafik. Ombyggnaden kan påverka forn- och kulturminnen längs sträckan. Barriäreffekten ökar för djur.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga 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 trafiksäkerheten och framkomligheten 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

Restiden minskar för motorfordonstrafiken. Personbilstrafik gynnas, men förutsättningarna för att använda kollektivtrafik påverkas ej. Parallellvägnät förbättrar möjligheten att välja gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Restiden minskar vilket förbättrar tillgängligheten för näringslivet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden påverkar inte tillgängligheten för funktionshindrade.

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.

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

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, detta mildras dock av åtgärdens bullerskyddsåtgärder.

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.

Vatten

Åtgärden görs i område med grundvattenförekomst.

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: Funktionsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	<0,83375
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,82113
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00796

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Rv 61 Charlottenberg-Eda Glasbruk
Objekt-id	VVA1866
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 Charlottenberg och Eda Glasbruk är en vanlig tvåfältsväg, 6,5 - 9 m bred med hastighet 80 km/h. Trafikmängd är 7150 fordon/dygn. Befintlig vägstandard är inte tillräcklig för dagens trafikflöden. Den omfattande gränshandeln bidrar stort till att vägens kapacitet periodvis inte är tillräcklig, exempelvis blir tillgängligheten till anslutande vägar begränsad för vänstersvängande trafikanter som färdas på väg 61.

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	4,7 kilometer
Vägstandard	Vanlig väg, 6,5 - 9 meter, 60 - 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7341 f/d, 2019, lastbilsandel 5 %

Beskrivning av åtgärden

En sträcka på cirka 3,5 kilometer breddas och utformas som en 1+1-väg med mitträcke och viltstängsel. Hastighet 100 km/h förutom en lokal sänkning till 80 km i anslutning till korsning. Två korsningar kompletteras med vänstersvängskörfält. I söder och i norr på en cirka 860 meter respektive 200 meter längs sträcka behålls befintlig utformning och skyltad hastighet. Anslutningar stängs och ett parallellvägnät på 1,8 kilometer föreslås. Bulleråtgärder (fönster och uteplats) ingår.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	4,7 kilometer
Vägstandard	Mötesfri landsväg 1+1, 10,5 meter, skyltad hastighet 100 km/h (80 km/h vid korsning): Vanlig väg, vägbredd 7,5 meter, skyltad hastighet 60 km/h
Vägtrafik	ÅDT 7341 f/d, 2019, lastbilsandel 5 %

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för trafikanter, med fokus på både person- och godstransporter.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-11-12	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	218	66	218	66

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	187

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Mitträcke och nytt parallellvägnät ger ökade kostnader för drift- och underhåll.	Försämring
Underhållskostnad väg	Bredare väg ökar kostnaderna för drift och underhåll.	-1,3

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 Värmlands län 2026-2037. Åtgärden utgår från fördjupad utredning Väg 61, TRV 2019/35666. Samlad effektbedömning har tidigare tagits fram i samband med åtgärdsplaneringen 2018-2026.

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	2024-11-13

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

Kommentar: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

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
187 mnkr	1,3 mnkr	274 mnkr	86 mnkr	0,45

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	262	1,3	259	-4,1	-0,02
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	187	1,4	303	115	0,61
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	187	1,1	250	61	0,33
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	187	1,3	252	63	0,34
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	187	1,3	313	124	0,66
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	187	1,3	235	47	0,25
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	187	1,3	273	85	0,45
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	187	1,3	274	86	0,45
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	187	1,3	274	86	0,45

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 beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Objektnummer: VVA1866, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	GKI
2	Klimatkalkyl
3a	SEK-importkälla
3b	ArbetsPM EVA
3c	Omräkning investeringskostnad
3d	J-son fil
3e	J-son fil för separat beräkning av drift och underhållskostnad

4	Rapport, Fördjupad utredning Väg 61, Karlstad-Riksgränsen. TRV 2019/35666
5	Samlad effektbedömning tidigare framtagen i samband med åtgärdsplaneringen 2018-2029

SEB Id: 27e2828c-e8da-4fbd-8f48-88ab12581af8

Objektnummer: VVA1866, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-01-29
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Mineur Christian, 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