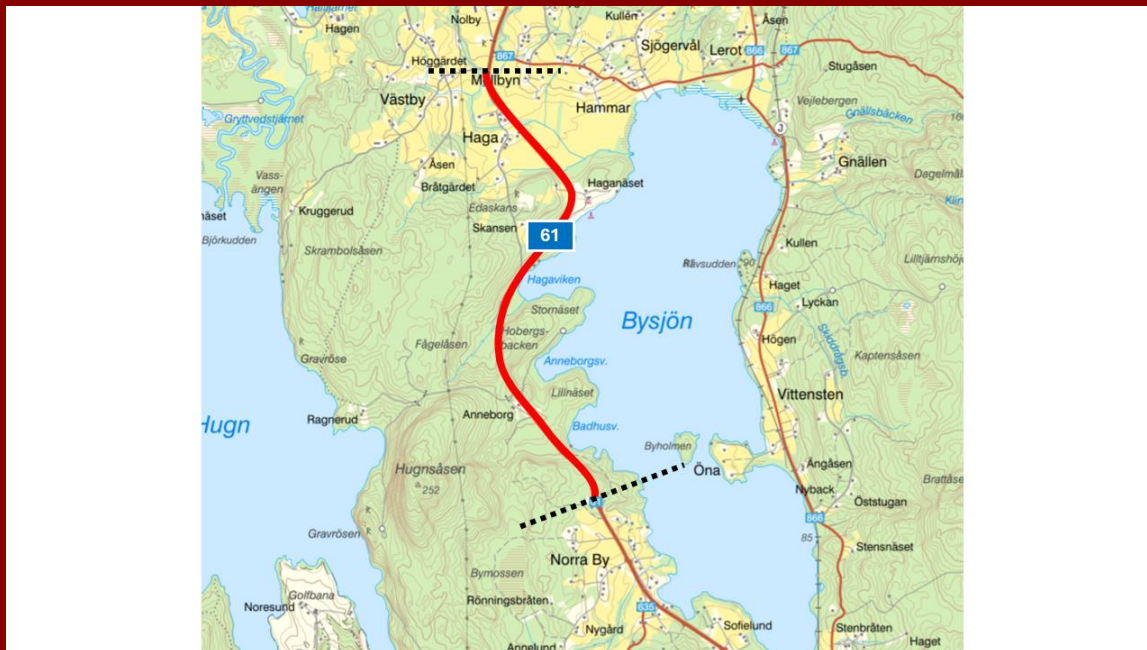


Samlad effektbedömning

Väg 61 Norra By-Haganäset, VVA2260



Objektnummer: VVA2260, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-20

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: 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

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. Delen mellan Norra by och Haganäset är en vanlig tvåfältsväg, huvudsakligen 7 m bred med hastighet 80 km/h. Trafikmängd är ca 4000 fordon/dygn och 11 % tung trafik. Väg 61 är regionalt viktig för arbetspendling. Sträckan har bristande trafiksäkerhet till följd av delar med dålig profil samt kraftiga kurvor strax norr om Norra by och i närheten av korsningen vid Haganäsets Camping. Söder om sträckan är vägen mötesseparerad med 100 km/h.

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på den 4,8 km långa sträckan mellan Norra By och Haganäset. Huvudsakligen i befintlig sträckning, men 1,5 km i nysträckning vid korsningspunkten vid Haganäsets Camping. Viltstängsel och bulleråtgärder ingår. Viltpassage ingår inte i detta objekt utan i närliggande etapp Haganäset-Charlottenberg. Objektet ansluter i söder till den redan mötesseparerade delen av väg 61 kring Norra by med hastighetsbegränsning 100 km/h.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 61.

Investeringskostnad

Kostnaden är 307 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-55 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,19
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam

Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. Regional trafik gynnas av bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden gynnar biltrafikens tillgänglighet och trafiksäkerhet. Viltstängsel bidrar till färre viltolyckor, men medför även en större barriäreffekt. Målkonflikter uppstår främst när de negativa effekterna i form av intrång och barriär i natur- och kulturmiljö ställs mot positiva effekter för befolkningen genom kortare restider och ökad trafiksäkerhet.

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 Värmlands län 2026-2037. Åtgärden utgår från fördjupad utredning Väg 61, TRV 2019/35666, se referenser. Åtgärden överlappar cirka 1 km med objektet "Rv 61 Charlottenberg-Haganäset".

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Högre hastigheter orsakar högre bränsleförbrukning och större slitage på bilar.	0,42 mnkr/år	-9,9
Restid personbil	Högre hastigheter ger minskade restider.	-15 kftim/år	116

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Högre hastigheter ger minskade transporttider.	-0,02 mnkr/år	0,42
Reskostnad lastbil	Transportkostnader för lastbil minskar något.	-0,04 mnkr/år	0,58
Restid lastbil	Högre hastigheter ger minskade restider.	-0,86 kftim/år	7,0

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-0,20 LAS/år	
Döda	Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-0,02 D/år	

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Egendomskador	Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-11 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-1,0 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	-0,05 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.		171

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärden har marginell påverkan på emissioner	0 ton/år	0
Buller	Högre hastigheter leder till högre bullernivåer. Det finns dock få bostäder utmed sträckan och där det finns bostäder föreslås bullerskyddsåtgärder.		Försumbart
Kväveoxider	Åtgärden har marginell påverkan på emissioner	0 ton/år	-0,0007
Slitagepartiklar	Åtgärden har marginell påverkan på emissioner	0,21 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Det finns ett väganknutet kulturminne och enstaka fornlämningar som riskerar att påverkas vid breddning och nysträckning av vägen.		Försumbart
Intrång - människor	Vid breddning av befintlig väg, samt kurvrätningar och nysträckning, tas mark i anspråk vilket ger negativa intrångseffekter. Den sammantagna effekten bedöms dock som försumbar relativt investeringskostnaden.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Mitträcke och viltstängsel ger en större barriäreffekt för vilt i området än tidigare. Åtgärden kan även påverka en allé.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Högre hastigheter 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)	-0,01
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,00
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0,28

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-0,36
---	-------

* 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	2971	16
Reinvestering per år	49	0,45
Drift och underhåll per år	13	0,16

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

Inga övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskade restider men något ökad bränsleförbrukning och slitage.	107 mnkr	0,38
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Högre hastigheter ger minskad transporttid.	8,0 mnkr	0,03
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mötesseparering och viltstängsel förbättrar trafiksäkerheten.	171 mnkr	0,60
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Åtgärden har marginell påverkan på emissioner	-0,0007 mnkr	0,00
Hälsa: Högre hastigheter leder till högre bullernivåer. Det finns dock få bostäder utmed sträckan och där det finns bostäder föreslås bulleråtgärder.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärdens intrång i landskapsbilden samt påverkan på forn- och kulturlämningar bedöms försumbara då åtgärden görs i befintlig sträckning. Viltstängsel innebär en större barriäreffekt för vilt.	≈ 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 skattekrone.	-57 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	229 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,8

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	263 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	20 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	283 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-55 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,19
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Huvudanalys och känslighetsanalyser visar ett olönsamt resultat. De ej beräknade effekterna på natur- och kulturmiljö bedöms inte påverka slutsatsen.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA kvantifierar effekterna av bredare väg, högre hastighet, viltstängsel och mötesseparering. Effekterna fångas således relativt väl. 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.

Ej beräknade effekter:

Den sammanlagda effekten av buller, forn- och kulturlämningar, intrång i landskapsbilden och barriäreffekter för vilt bedöms vara försumbar.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga direkta beroenden till andra infrastruktursatsningar. Dock ingår ingen viltpassage i detta objekt, då det ingår i den närliggande etappen på väg 61 Haganäset-Charlottenberg.

3 Fördelningsanalys

Vägtrafiken gynnas mest av åtgärden, genom en förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. Regional trafik gynnas av bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

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

Åtgärden ger en högre vägstandard, med mitträcke som därmed ökar bekvämligheten och trafiksäkerheten samt ökar kapaciteten på befintlig väg på grund av breddningen och ger bättre möjligheter att köra om. Möjligheten till arbetspendling förbättras, främst för personbil, men även för kollektivtrafiken i viss utsträckning då hastigheten höjs. Åtgärden riskerar att påverka andelen gång- och cykelresor negativt om man i nuläget använde vägen och att den efter åtgärden upplevs som smalare och mer osäker på grund av en högre hastighet. Åtgärden påverkar inte andelen kollektivtrafikresenärer eftersom det bedöms att framkomligheten för bussen förändras marginellt i samband med högre hastighet.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

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

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte påverka tillgängligheten för funktionshindrade, då det inte ingår några särskilda tillgänglighetsförbättrande åtgärder.

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

Åtgärden bedöms påverka barns möjligheter att röra sig längs med vägen marginellt negativt då det troligen är få som nyttjar vägen i nuläget.

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, viltstängsel och kurvrätningar förbättrar trafiksäkerheten och leder till minskat antal 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. Hastigheten höjs på sträckan, vilket ger en ökad drivmedelsförbrukning per fordonskilometer.

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 en försumbar effekt på emissioner

Buller och vibrationer

Höjda hastigheter bidrar till höjda bullernivåer. Bullerskyddsåtgärder anläggs för att minska konsekvenserna.

Landskap

Breddning, nysträckning och separering med mitträcke innebär att vägen tar mer plats än tidigare. Det finns ett väganknutet kulturminne och enstaka fornlämningar som riskerar att påverkas. Viltstängsel innebär att barriäreffekten för vilt i området ökar.

Vatten

Vägen löper ej genom vattentäkt eller vattenskyddsområde. Det finns passager över vattendrag vilket medför risk för förorening och att vandringshinder för vattenlevande djur uppstår om inte hänsyn tas.

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 gynnar biltrafikens tillgänglighet och trafiksäkerhet. Viltstängsel bidrar till färre viltolyckor, men medför även en större barriäreffekt. Målkonflikter uppstår främst när de negativa effekterna i form av intrång och barriär i natur- och kulturmiljö ställs mot positiva effekter för befolkningen genom kortare restider och ökad trafiksäkerhet.

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)	0,40
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,60
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00126

Objektnummer: VVA2260, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 61 Norra By-Haganäset
Objekt-id	VVA2260
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. Delen mellan Norra by och Haganäset är en vanlig tvåfältsväg, huvudsakligen 7 m bred med hastighet 80 km/h. Trafikmängd är ca 4000 fordon/dygn och 11 % tung trafik. Väg 61 är regionalt viktig för arbetspendling. Sträckan har bristande trafiksäkerhet till följd av delar med dålig profil samt kraftiga kurvor strax norr om Norra by och i närheten av korsningen vid Haganäsets Camping. Söder om sträckan är vägen mötesseparad med 100 km/h.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	4,9 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7-9 m bred, 80 km/h
Vägtrafik	ÅDT 4027 fordon/dygn (mätår 2022) varav ca 11 % tung trafik

Beskrivning av åtgärden

Objektet omfattar mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på den 4,8 km långa sträckan mellan Norra By och Haganäset. Huvudsakligen i befintlig sträckning, men 1,5 km i nysträckning vid korsningspunkten vid Haganäsets Camping. Viltstängsel och bulleråtgärder ingår. Viltpassage ingår inte i detta objekt utan i närliggande etapp Haganäset-Charlottenberg. Objektet ansluter i söder till den redan mötesseparerade delen av väg 61 kring Norra by med hastighetsbegränsning 100 km/h.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	4,9 km
Vägstandard	Mötesfri landsväg (MLV), 2+1 körfält 30 % omkörning, 8-12 m bred, 100 km/tim
Vägtrafik	ÅDT 4027 fordon/dygn (mätår 2022) varav ca 11 % tung trafik

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 61.

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)
2024-12-23	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	307	92	307	92

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	263

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Mitträcke , viltstängsel och mer vägutrustning innebär högre drifts- och underhållskostnader	-20

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, se referenser. Åtgärden överlappar cirka 1 km med objektet "Rv 61 Charlottenberg-Haganäset".

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	2025-01-31

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,1
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, 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
263 mnkr	20 mnkr	229 mnkr	-55 mnkr	-0,19

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	368	20	208	-181	-0,47
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	263	22	255	-30	-0,11
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	263	19	201	-81	-0,29
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	263	20	213	-70	-0,25
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	263	20	271	-12	-0,04
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	263	20	186	-97	-0,34
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	263	20	228	-55	-0,19
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	263	20	229	-55	-0,19
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	263	20	229	-55	-0,19

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 direkta beroenden till andra infrastruktursatsningar. Dock ingår ingen viltpassage i detta objekt, då det ingår i den närliggande etappen på väg 61 Haganäset-Charlottenberg.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	SEK-importkälla
2a	GKI kostnadskalkyl
2b	Omräkning av investeringskostnad
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM EVA
4b	Json-fil EVA
5	TRV 2019/35666 Fördjupad utredning Väg 61 Karlstad-riksgränsen 2019-12-13

SEB Id för denna SEB: 1ce92731-dde6-49f8-bb29-05fe0c66d318

Objektnummer: VVA2260, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Mineur Christian, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-20
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: 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