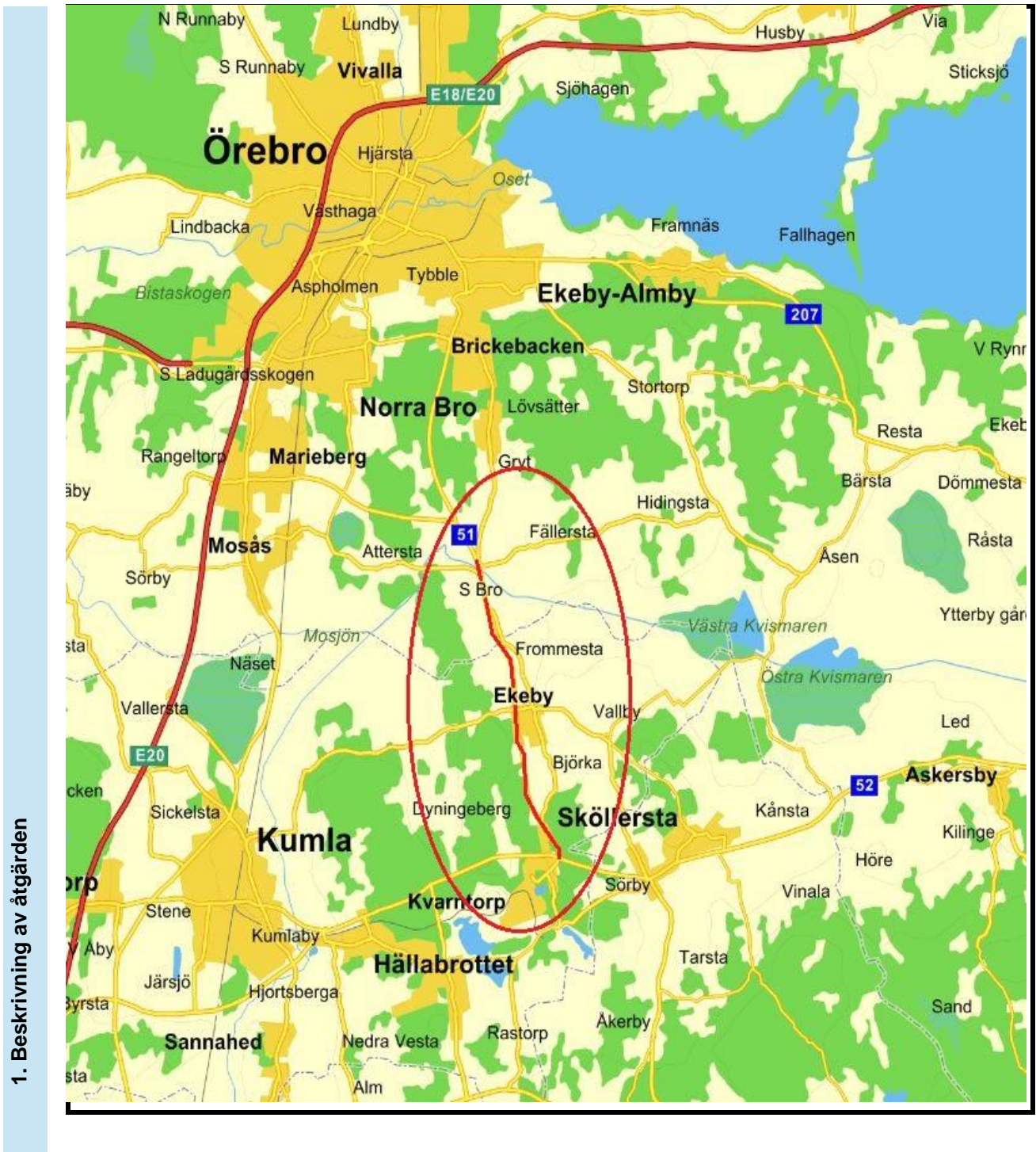


Rv 51 Kvarntorp - Almbro, VO1860



Nuläge och brister: Riksväg 51 mellan Kvarntorp och Almbro utgör idag en av infarterna till Örebro och en viktig länk mellan Bergslagen och hamnen i Norrköping. Den är också en av de mest trafikerade på vägnätet i Örebro län. Den studerade sträckan av väg 51 är ca 7,5 km lång. Vägen är i dagsläget en tvåfältsväg med vägbredden 8 meter inklusive vägrenar. Biltrafiken på sträckan från Kvarntorpsrondellen till korsningen med vägarna 647/672 (Brånsta-Ekeby) mättes år 2015 till 6920 fordon per årsmedeldygn varav 12 % är tung trafik. På sträckan norr om korsningen fram till Almbro mättes trafiken år 2015 till ca 8300 fordon per årsmedeldygn varav 11 % är tung trafik. Efter Almbro där väg 676/väg 675 ansluter Rv51 mättes trafiken till 9100 fordon med 11% tung trafik.

Brister i transportsystemet:

- Trafiksäkerheten och framkomligheten längs aktuell sträcka är bristfälliga.
- Sträckan har ett antal anslutande vägar i plan, samt fastighets- och åkeranslutningar med låg säkerhet.
- Vägavsnittet saknar mötesseparering.
- Längs sträckan finns bebyggelse i vägens närområde som utsätts för ljudnivåer från vägen överskridande gällande riktvärden. Några hus är dessutom belägna inom 30 meters avstånd från vägen och utsätts för risker m a p transporter av farligt gods.

Åtgärdens syfte: Syftet med projektet är att höja trafiksäkerheten och öka framkomligheten genom byggnation av mötesfri landsväg med mitträcke, omkörningssträckor och en skyltad hastighet 100 km/h. Den samlade effektbedömningen görs som del i planarbetet och inför åtgärdsplaneringen 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 137,1 mnkr i prisnivå 2015-06.

Projektet innefattar ombyggnad till mötesfri landsväg samt ombyggnad och förflyttning av ett antal korsningar och utfarter längs sträckan. Föreslagen hastighet är 100 km/h för hela sträckan bortsett från de större korsningarna (Ekeby och Almbro) och påfarterna där hastigheten föreslås bli 80 km/h till skillnad från dagens 60 km/h

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
275		Negativt		Försumbart		Lönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram	
Resenärer	Restid personbil: -35,3 kftim/år	369		
Godstransporter	Restid lastbil: -2,5 kftim/år	24		
Persontransp.företag	Ej relevant	0		
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,32 DSS/år	83		
Klimat	CO2-utsläpp: 0,166 kton/år	-12		
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	14		
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell			
Övrigt	DoU-kostnad: 0,6 mnkr/år	-15		
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 7,6 mnkr/år	-188		
Nettonuvärde		275		
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK-i=	1,47	Informationsvärde NNK =	Ej angett	
NNK-i _{KA} *=	#####	NNK-idu=	1,36	
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Landskap	Negativt		Landskapsintrång, barriäreffekter
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Persontransportföretag	Försumbart		Marginell påverkan
	Trafiksäkerhet	Försumbart		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Försumbart		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt		Barriäreffekter, landskapsintrång, material/energikostnader för bygg och DoU anses överväga bullermytta och försumbara effekter

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokal/ Regionalt/ Nationellt/ nternationellt	Län	Kommun	Trafikanter, transporter, externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Åldersgrupp	Åtgärds-specifik fördelnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Neutralt	Regionalt	Örebro	Örebro	Resenärer	Kunskap saknas	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Kunskap saknas	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
		Tryggt & bekvämt	Inget 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	Inget bidrag
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
		Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
		Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
		Energi: infrastrukturhållning	Negativt bidrag
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Inget bidrag
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Bedöms inte fn
	Landskap	Landskap	Inget bidrag
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

4. Transportpolitisk målanalys

Målkonflikter

Utbyggnad av vägen och högre hastigheter innebär att miljömässiga faktorer såsom luftföroreningar, materialkonsumtion/energikonsumtion och buller ökar. Buller åtgärdas förvisso men utan åtgärder kan detta vara exempel på målkonflikt mellan transport och miljö. Åtgärden förbättrar framförallt situationen för bilister varför en ytterligare målkonflikt mellan privat transport och kollektiv uppstår. En större väg kräver också ett ökat drift och underhållsarbete som påverkar material- och energikonsumtionen. Samtidigt är det svårt att bedöma hurvida den gamla vägen hade klarat framtida trafikbelastning utan en gradvis ökande DoU. Den ökade trafiksäkerheten på sträckan som vägräcken medför hamnar också i konflikt med den lokala rörligheten (barriär). Regionala och lokala transportmål kan på så sätt sägas kollidera något i och med ombyggnaden.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärderna får anses vara effektiva och kostnadsmässigt hållbara då restids- och trafiksäkerhetsnyttorna som skapas i och med ombyggnaden är stora. Andra bidrag är anpassningen för ökad kollektivtrafik samt möjliggörande för gång- och cykeltrafik till olika målpunkter längs sträckan. Negativa aspekter att notera som följd av utbyggnaden är barriäreffekter, landskapsintrång, ökade utsläpp och DoU-kostnad.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-10-27; Daniel Hammerlid Norconsult AB, Robert Olofsson Loxia Group

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-27: Daniel Hammerlid Norconsult AB och Robert Olofsson Loxia Group

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

2017-02-08: Matilda Lindkvist, trafikanalytiker, Trafikverket; Heléne Bermell, strategisk planerare, Trafikverket; Britt Lisra, utredare trafiksäkerhet, Trafikverket.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-04-11

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Matilda Lindkvist, Trafikverket, 010-123 71 21

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-05-15; Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-05-15; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-05-15; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-05-15; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Nicklas Broberg, Trafikverket, 2016-09-15. bilaga_2_fks_rv51_kvarntorp_almbro_160915

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Josefine Almqvist, Loxia group & Daniel Hammerlid, Norconsult AB, 2017-03-17.

bilaga_3a_indata_klimatkalkyl_rv51_kvarntorp_almbro_170317

bilaga_3b_resultat_klimatkalkyl_rv51_kvarntorp_almbro_170317

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Daniel Hammerlid, Norconsult, 2017-02-01. bilaga_4_arbetspm_eva_kalkyl_kvarntorp_almbro

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Daniel Hammerlid, Norconsult AB, 2017-03-14. EVA-kalkyl inklusive Vägbase-kalkyler

Bilaga 6: FKB

Daniel Hammerlid, 2017-05-08, Inledande FKB, Rv51 Kvarntorp-Almbro

Bilaga 7: Lathund indexomräkning

Camilla Granholm, Trafikverket, 2017-04-12. Lathund indexomräkning

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej angett

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering