

63 Förbifart Hjulsjö (Sikfors - Kopparberg), VMN031

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Vid väg 63, mellan Hällefors och Kopparberg, ligger Hjulsjö. Standarden på aktuell del av väg 63 är låg. Vägen är 6-7 meter bred och hastigheten är begränsad till 70 km/tim. Den aktuella sträckan trafikerades vid den senaste mätningen, 2015, av ca 880 fordon per årsmedeldygn varav 180 är tunga fordon. Vägens dålig plan- och profilstandard gör att omkörningsmöjligheterna är få samt att det är svårt att hålla den gällande hastigheten. Väg 63, som går mellan Karlstad och Kopparberg, är ett viktigt interregionalt stråk som sammanbinder Bergslagen med Värmland. Den utgör även en viktig länk mellan norra och västra Sverige samt Osloområdet. Trafikverket har pekat ut vägen som viktig för näringslivets transporter (en så kallad NRL-väg).

Åtgärdens syfte: Åtgärdens syfte är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. Syftet med att uppdatera SEBen är inför åtgärdsplaneringen 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 77,9 mnkr i prisnivå 2015-06.

Målstandarden för väg 63, inom Örebro län, är en väg med god trafiksäkerhet och framkomlighet samt en hastighetsbegränsning på 80 km/tim. Åtgärdsförslaget innebär en ny 4,6 km lång och 8 m bred väg med räfflad mittremsa, säkra sidoområden samt referenshastighet 80 km/tim. För att skapa en trafiksäker korsningspunkt med befintlig väg 790 föreslås att den ansluts till nysträckningen av väg 63 som en förskjuten korsning. Öster om bron över Grönälven anläggs stigningsfält i båda riktningar. Två nya busshållplatsfickor anläggs utmed väg 63, i anslutning till väg 790 mot Bredsjö, varav den södra utformas så att den även kan användas som väntficka för vänstersvägande trafik mot Bredsjö. De nya hållplatserna ersätter befintliga som idag finns utmed väg 790 i anslutning till väg 63. I dagsläget förekommer ingen kollektivtrafik på väg 63 mellan Hjulsjö och Kopparberg.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
134		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: -11,3 kftim/år	114	
Godstransporter	Restid lastbil: -3,7 kftim/år	86	
Persontransp.företag	Ej relevant	0	
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,09 DSS/år	29	
Klimat	CO2-utsläpp: -0,203 kton/år	13	
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar	1	
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell		
Övrigt	DoU-kostnad: 0,1 mnkr/år	-1	
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 5 mnkr/år	-107	
Nettonuvärde		134	
Nyckeltal utifrån prissatta effekter			
NNK-i=	1,26	Informationsvärde NNK =	HÖG
		NNK-i _{KA} *=	0,74
		NNK-idu=	1,24
Effekter som inte har värderats i kalkylen			
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning
Miljö	Klimat	Ingen effekt	Negativt
	Hälsa	Försumbart	
	Landskap	Negativt	
Övrigt	Resenärer	Ingen effekt	Försumbart
	Godstransporter	Ingen effekt	
	Persontransportföretag	Ingen effekt	
	Trafiksäkerhet	Ingen effekt	
	Övrigt	Ingen effekt	
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Försumbart	De effekter som inte ingår i nuvärdet bedöms i sammantaget som försumbara

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- delnings- aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsosäkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Län	Kommun	Trafi-kanter, transporter, externt berörda	Närings-gren	Trafikslag	Ålders-grupp	Åtgärds-specifik fördelnings aspekt
Störst nytta/ fördel	Män: (60%)	Regionalt	Örebro	Hällefors	Resenärer	Skogs- och stålindustrin.	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Underlag saknas för att identifiera specifik	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

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

Målkonflikter

Målkonflikt mellan funktions- och hänsynsmål avseende klimat och landskap.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Den nya vägen medför en avsevärd vägförkortning, förbättrad framkomlighet och trafiksäkerheten med mindre allvarliga olyckor som följd. Åtgärden medför också förbättrat grundvattenskydd och bättre boendemiljö för flera jämfört med dagsläget.

Effekterna som inte värderats monetärt för utbyggnaden av ny väg förbi Hjulsjö bedöms sammantaget som försumbara och riskerar inte att ändra objektets beräknade lönsamhet.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-08-30; Marie Holms, vägutredare, ÅF

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-08-30; Marie Holms, vägutredare, ÅF, Karin Sandqvist, miljöutredare, ÅF

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

2016-11-03; Matilda Lindkvist, trafikanalytiker, Trafikverket; Heléne Bermell, strategisk planerare, Trafikverket; Britt Lisra, utredare trafiksäkerhet, Trafikverket.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-23

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Matilda Lindkvist, Trafikverket, 010-123 71 21

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-01-30; Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-31; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-12; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-04-27; 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, 2015-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Mattias Broberg, Trafikverket, 2015-10-22.

bilaga_2_faststalld_kalkylsammanställning_väg_63_forbifart_hjulsjo

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Gustav Silverin, ÅF, 2016-11-18. bilaga_3a_klimatkalkyl_indata_vag_63_forbifart_hjulsjo_161118,

bilaga_3b_klimatkalkyl_resultat_vag_63_forbifart_hjulsjo_161118

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Marie Holms, ÅF, 2015-12-21. bilaga_4_arbets-pm_eva_vag_63_forbifart_hjulsjo

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Marie Holms, ÅF, 2017-01-26.

Bilaga 6: FKB

Marie Holms, ÅF, 2017-01-18. bilaga_6_fkb_vag_63_forbifart_hjulsjo

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej angett

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering