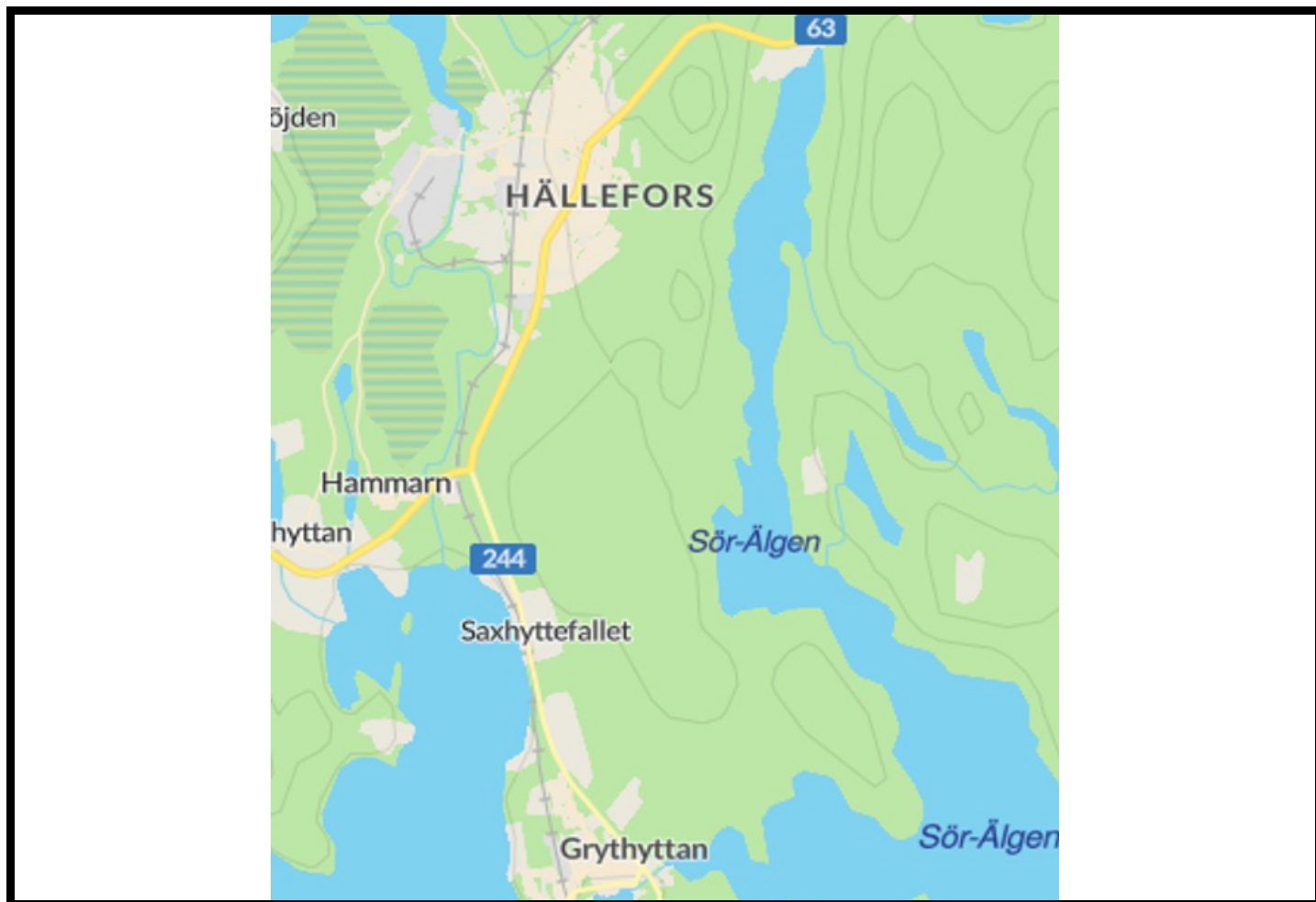


T län, Cykelvägar- Väg 63 ny GC-väg Grythyttan – Hällefors



Kartbild över vägnätet mellan Grythyttan och Hällefors

Nuläge och brister:

Det saknas idag en separerad gång- och cykelväg mellan Grythyttan och Hällefors, avståndet mellan tätorterna är ca 6 km. Väg 244 och väg 63 förbinder tätorterna, vägrenen är mycket begränsad vilket innebär en otrygg och osäker situation för oskyddade trafikanter på sträckan. Det finns idag fem hållplatser på sträckan, dessa är inte tillgänglighetsanpassade och det saknas ordnade passager till hållplatslägena. I Hällefors bor det ca 4500 invånare och i Grythyttan ca 900 invånare. Hällefors, har fler bostäder, men färre arbetsplatser än Grythyttan. Detta innebär att pendling mellan orter sker på daglig basis.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	Saknas idag
<u>Gångvägens standard:</u>	Saknas idag
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Saknas idag
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Saknas idag
<u>Cykelvägens standard:</u>	Saknas idag
<u>Cykeltrafik:</u>	2-4 ÅDT (2018)
<u>Väglängd:</u>	6 Km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg, vägbredd 8,5-11,5 meter. Skyltad hastighet 80-90 km/h.
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	ÅDT mellan 4100-3100 (2015), 10-12 % tungtrafik.

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att oskyddade trafikanter ska kunna nyttja sträckan på ett trafiksäkert sätt. Den samlade effektbedömningen tas fram som en del i vägplanarbetet.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 49,42 mnkr i prisnivå 2019-06

Gång- och cykelvägen ska gå på östra sidan av väg 244 från Grythyttan fram till Spendrups, och byter där till västra sidan av väg 244 och vidare längs väg 63 hela vägen fram till Hällefors. Gång- och cykelvägen ska vara tre meter bred och huvudsakligen separeras från vägen med en tre meter bred sidoremsa. På en kortare sträcka frångås detta, då placeringen av gång- och cykelvägen anpassas efter fastigheter som ligger nära bilvägen. Där åtskiljs istället biltrafiken och gång- och cykeltrafiken med räcke. Ordnade passager (ej planskilda) över väg 244 och väg 63 anläggs. Tre tillgänglighetsanpassade hållplatser byggs och två hållplatser tas ur bruk.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	6,3 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg med bredd på 3 meter
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Ingen mätning genomförd
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	6,3 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg med bredd på 3 meter
<u>Cykeltrafik:</u>	Cykelmätningarna från 2018 visar på 2-4 ÅDT, den låga mätningen bedöms till stor del vara ett resultat av att det idag saknas en GC-väg och att vägrenen är mycket begränsad.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Försumbart	Åtgärden innebär ingen restidspåverkan.
Godstransporter	-	Försumbart	Åtgärden innebär ingen påverkan för godstrafiken.
Persontransportföretag	-	Försumbart	Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras marginellt då det blir lättare att ta sig till och från hållplatserna. Dessutom byggs tre hållplatser om och tillgänglighetsanpassas. Två hållplatser tas ur bruk, men enligt Svealandstrafiken är nyttjandegraden av dessa mycket låg. För persontransportföretagen bedöms effekten som försumbar.
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då en gång- och cykelväg byggs på sträckan. Dock innebär åtgärden något ökad risk för olyckor vid korsningspunkter då passagera inte är planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/h. Sammanvägt ökar trafiksäkerheten med åtgärden.
Klimat	-	Försumbart	Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar.
Hälsa	-	Försumbart	Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar. Åtgärden påverkar inte bullernivån på sträckan.
Landskap	-	Negativt	Åtgärden innebär intrång i landskapet. Effekten för den biologiska mångfalden bedöms som försumbart då landskapet redan är påverkat av bilvägen.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	Ingen övrig extern effekt identifierad.
Budgeteffekter	-	Försumbart	Åtgärden innebär ingen budgeteffekt.
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ingen effekt
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Drift- och underhåll för cykelvägen.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	64		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	-
KA högre invkostnad	-	-	

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
KA CO2 hög	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden bedöms som samhällsekonomisk olönsam. Åtgärden innebär nytta i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, nyttorna bedöms inte väga upp den höga investeringskostnaden.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Hällefors	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden bedöms främst gynna oskyddade trafikanter som bor i området eller rör sig mellan målpunkter i närheten av sträckan. Vuxna bedöms få störst nytta av åtgärden, men nyttor tillfaller även barn, unga vuxna och äldre.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget 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
Funktionshinder	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	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Inget bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Positivt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar till positiva effekter för den sociala hållbarheten då den möjliggör en överflyttning från bil till cykel.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar med åtgärden. Åtgärden innebär ett intrång i landskapet men då området redan är påverkat av vägen så bedöms effekten vara låg. Den ekonomiska hållbarheten bedöms som negativ då åtgärden innebär stora kostnader som inte bedöms vägas upp av de tillkommande nyttorna.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Åtgärden bedöms som samhällsekonomisk olönsam. Åtgärden innebär nyttor i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, nyttorna bedöms inte väga upp den höga investeringskostnaden.

Den ekologiska hållbarheten bedöms som svagt negativ. Åtgärden innebär ett intrång i landskapet men då området redan är påverkat av vägen så bedöms effekten som liten. Trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna är idag bristfällig, med den nya gång- och cykelvägen skapas förutsättningar för ökad cykling mellan Hällefors och Grythyttan. Överflyttningseffekten från bil till cykel bedöms som liten.

Den ekonomiska hållbarheten bedöms som negativ, den höga investeringskostnaden bedöms inte väga upp nyttorna.

Den sociala hållbarheten bedöms som positiv då åtgärden minskar bilbundenheten och gör att fler kan röra sig i transportsystemet till fots och med cykel. Åtgärden bidrar till en ökad möjlighet för fler målgrupper, så som barn och unga, att självständigt kunna röra sig i transportsystemet. Åtgärden ökar även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som idag rör sig på sträckan. Inga planskilda passager byggs vilket innebär att de oskyddade trafikanterna behöver passera en högtrafikerad väg med hög hastighet, men i det stora hela ökar trafiksäkerheten med åtgärden. Hälsoaspekterna kan gynnas positivt då åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	T län, Cykelvägar- Väg 63 ny GC-väg Grythyttan – Hällefors
Objekt-id	R-T06
Ärendenummer	TRV 2018/29831
Län	Örebro
Kommun	Hällefors
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Gång, cykel och kollektivtrafik
Skede	Granskningshandling
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

Det saknas idag en separerad gång- och cykelväg mellan Grythyttan och Hällefors, avståndet mellan tätorterna är ca 6 km. Väg 244 och väg 63 förbinder tätorterna, vägrenen är mycket begränsad vilket innebär en otrygg och osäker situation för oskyddade trafikanter på sträckan. Det finns idag fem hållplatser på sträckan, dessa är inte tillgänglighetsanpassade och det saknas ordnade passager till hållplatslägena. I Hällefors bor det ca 4500 invånare och i Grythyttan ca 900 invånare. Hällefors, har fler bostäder, men färre arbetsplatser än Grythyttan. Detta innebär att pendling mellan orter sker på daglig basis.

Gångvägens längd (km): Saknas idag

Gångvägens standard: Saknas idag

Gångtrafik (gående per dygn): Saknas idag

Cykelvägens längd (km): Saknas idag

Cykelvägens standard: Saknas idag

Cykeltrafik (cykel per dygn): 2-4 ÅDT (2018)

Väglängd (km): 6 Km

Vägstandard: Vanlig väg, vägbredd 8,5-11,5 meter. Skyltad hastighet 80-90 km/h.

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT mellan 4100-3100 (2015), 10-12 % tungtrafik.



Vägrenen längs väg 244 (till vänster) och längs väg 63 (till höger).

Vägren längs väg 244 (vänstra bilden), vägren längs väg 63 (högra bilden)

Syfte

Syftet med åtgärden är att oskyddade trafikanter ska kunna nyttja sträckan på ett trafiksäkert sätt. Den samlade effektbedömningen tas fram som en del i vägplanarbetet.

Förslag till åtgärd

Gång- och cykelvägen ska gå på östra sidan av väg 244 från Grythyttan fram till Spendrups, och byter där till västra sidan av väg 244 och vidare längs väg 63 hela vägen fram till Hällefors. Gång- och cykelvägen ska vara tre meter bred och huvudsakligen separeras från vägen med en tre meter bred sidoremsa. På en kortare sträcka frångås detta, då placeringen av gång- och cykelvägen anpassas efter fastigheter som ligger nära bilvägen. Där åtskiljs istället biltrafiken och gång- och cykeltrafiken med räcke. Ordnade passager (ej planskilda) över väg 244 och väg 63 anläggs. Tre tillgänglighetsanpassade hållplatser byggs och två hållplatser tas ur bruk.

Gångvägens längd(km): 6,3 km

Gångvägens standard: Gång- och cykelväg med bredd på 3 meter

Gångtrafik(gående per dygn): Ingen mätning genomförd

Cykelvägens längd(km): 6,3 km

Cykelvägens standard: Gång- och cykelväg med bredd på 3 meter

Cykeltrafik: Cykelmätningarna från 2018 visar på 2-4 ÅDT, den låga mätningen bedöms till stor del vara ett resultat av att det idag saknas en GC-väg och att vägrenen är mycket begränsad.



Kartbild för GC-vägen

Åtgärdskostnad

Kostnads kalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-10-23	jun-19	Q-säkrad enl TDOK 2011:182	49,4	6,9	49,4

Planeringsläge

I Region Örebro cykelstrategi uttrycks ett långsiktigt mål om att skapa cykelförbindelser mellan större tätorter i länet samt att förbättra tillgängligheten till målpunkter så som arbetsplatser, vård, skola och service. I kommunens översiktsplan fastslås att nya gång- och cykelvägar främst ska prioriteras inom och mellan utvecklingsstråken och en sträcka namnges; "Bland annat bör en ny gång- och cykelväg anläggas mellan Hällefors och Grythyttan."

Övrigt

Övriga bilder

Saknas

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

Prognos persontrafik - huvudanalys	Ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförd
Avvikelse från prognos persontrafik	Ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförd
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförd
Avvikelse från prognos godstrafik	Ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförd
ASEK-version	ASEK 7.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2017
Kalkylränta %	3,5%
Prognosår 1	2040
Diskonteringsår	2025
Öppningsår	2025
Utförandetid/byggtid, antal år (projektspecifik)	1
Kalkylperiod från startår för effekter	40
Kalkylverktyg	Ingen samhällsekonomisk kalkyl genomförd
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	64	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	-	-	-
Känslighetsanalys CO2-värdering hög	64	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	64	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	64	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 12% lägre personbilstrafik år 2040 och oförändrad volym lastbilstrafik jämfört med dagens nivå (2014)	64	-	-

* Nettonuvärdet är lika med summan av nuvärdet av alla positiva och negativa nyttoeffekter (årliga samhällsekonomiska intäkter och kostnader) minus investeringskostnaden.

**Nettonuvärdeskvoten NNK-idu är lika med nettonuvärdet dividerat med summan av den samhällsekonomiska investeringskostnaden och nuvärdet av nettoförändringen av drift- och underhållskostnader för infrastrukturhållaren.

Kommentar

-

Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter				Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)		Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
Trafikanteffekter							
Resenärer							
Restid - oskyddade trafikanter	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden innebär ingen påverkan för oskyddade trafikanter.	Försumbart	Åtgärden innebär ingen restidpåverkan.
Restid - personbil	-	-	-		Försumbart: Åtgärden innebär ingen påverkan för motortrafiken.		
Godstransporter							
Restid - lastbil	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden innebär ingen påverkan för godstrafiken.	Försumbart	Åtgärden innebär ingen påverkan för godstrafiken.
Persontransportföretag							
Biljettintäkter	-	-	-	-	Försumbart: För persontransportföretagen bedöms effekten som försumbar.	Försumbart	Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras marginellt då det blir lättare att ta sig till och från hållplatserna. Dessutom byggs tre hållplatser om och tillgänglighetsanpassas. Två hållplatser tas ur bruk, men enligt Svealandstrafiken är nyttjandegraden av dessa mycket låg. För persontransportföretagen bedöms effekten som försumbar.

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet-totalt	-	-	-	-	Positivt: Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då en separerad GC-väg byggs. Dock innebär åtgärden något ökad risk för olyckor vid korsningspunkter då passagera inte är planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/h. Sammanvägt ökar trafiksäkerheten med åtgärden.	Positivt	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då en gång- och cykelväg byggs på sträckan. Dock innebär åtgärden något ökad risk för olyckor vid korsningspunkter då passagera inte är planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/h. Sammanvägt ökar trafiksäkerheten med åtgärden.
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar.	Försumbart	Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar.
Hälsa							
Luft	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar.	Försumbart	Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar.
Människors hälsa-buller	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden påverkar inte bullernivån på sträckan.		Åtgärden påverkar inte bullernivån på sträckan.
Landskap							
Biologisk mångfald, växt-och djurliv: barriär och störning	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden bedöms ge en försumbar effekt för biologisk mångfald då landskapet redan är påverkat av bilvägen.	Negativt	Åtgärden innebär intrång i landskapet. Effekten för den biologiska mångfalden bedöms som försumbart då landskapet redan är påverkat av bilvägen.
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Negativt: Åtgärden innebär intrång i landskapet.		
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	Ingen övrig extern effekt identifierad.
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Drivmedelsskatt	-	-	-	-	Försumbart: Ingen påverkan, åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel men effekten bedöms som försumbar.	Försumbart	Åtgärden innebär ingen budgeteffekt.
Moms på biljettintäkt	-	-	-	-	Försumbart: Ingen påverkan, åtgärden innebär en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken, men överflyttningseffekten bedöms som försumbar.	Försumbart	
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	Ingen effekt
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Negativt: Drift- och underhåll för den nya cykelvägen.	Negativt	Drift- och underhåll för cykelvägen.

SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	64		
NETTONUVÄRDE	-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel, överflyttningen mellan transportslagen bedöms dock som försumbar. Åtgärden innebär positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och negativa effekter i form av ökade drift- och underhållskostnader samt ökat intrång i landskapet. De ej beräknade effekterna bedöms som positiva.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Olönsam
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

Motivering:

Åtgärden bedöms som samhällsekonomisk olönsam. Åtgärden innebär nytto i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, nyttorna bedöms inte väga upp den höga investeringskostnaden.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden bedöms påverka män och kvinnor i lika stor utsträckning.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Cykelvägen bedöms främst ge lokala nyttor då det möjliggör för resor med cykel och till fots mellan orterna. Att få ett minskat antal oskyddade trafikanter på vägen är positivt ur både ett lokalt och regionalt perspektiv då det blir minskad risk för trafikolyckor.
Län	Örebro	Neutralt	Neutralt	Förbättringen rör främst cyklande i Örebro län.
Kommun	Hällefors	Neutralt	Neutralt	Cykelvägen bedöms främst påverka oskyddade trafikanter i Hällefors kommun, där båda tätorterna ligger.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärden berör i första hand oskyddade trafikanter och bedöms inte påverka någon specifik näringsgren.
Trafikslag	Cykel	Gång	Neutralt	Cyklister bedöms få störst nytta till följd av att avståndet mellan samhällena lämpar sig för cykling, näst störst nytta bedöms fotgängare få.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt	Neutralt	Gång- och cykel bedöms tillgängligt för alla åldersgrupper. Vuxna bedöms få störst nytta av åtgärden, men nyttor tillfaller även barn, unga vuxna och äldre.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärden bedöms främst gynna oskyddade trafikanter som bor i området eller rör sig mellan målpunkter i närheten av sträckan. Vuxna bedöms få störst nytta av åtgärden, men nyttor tillfaller även barn, unga vuxna och äldre.

Objektnummer: R-T06 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2018/29831
Kontaktperson: Lindkvist Matilda, PLöu, 0771-921 921
Skede: Granskningshandling
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2020-11-19

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Har FKB gjorts?	Nej
-----------------	-----

Kommentar:

Ingen FKB är gjord.

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Den ekologiska hållbarheten bedöms som svagt negativ. Åtgärden innebär ett intrång i landskapet men då området redan är påverkat av vägen så bedöms effekten som liten. Trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna är idag bristfällig, med den nya gång- och cykelvägen skapas förutsättningar för ökad cykling mellan Hällefors och Grythyttan. Överflyttningseffekten från bil till cykel bedöms som liten.

Ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska hållbarheten bedöms som negativ, den höga investeringskostnaden bedöms inte väga upp nyttorna.

Social hållbarhet

Den sociala hållbarheten bedöms som positiv då åtgärden minskar bilbundenheten och gör att fler kan röra sig i transportsystemet till fots och med cykel. Åtgärden bidrar till en ökad möjlighet för fler målgrupper, så som barn och unga, att självständigt kunna röra sig i transportsystemet. Åtgärden ökar även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som idag rör sig på sträckan. Inga planskilda passager byggs vilket innebär att de oskyddade trafikanterna behöver passera en högtrafikerad väg med hög hastighet, men i det stora hela ökar trafiksäkerheten med åtgärden. Hälsoaspekterna kan gynnas positivt då åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till cykel.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Tillförlitligheten för bilister bedöms öka marginellt då omkörning av cyklister inte längre kräver extra utrymme och sikt. Idag är det dock väldigt få (2-4 ÅDT cyklister) som rör sig på vägen och effekten bedöms därför inte ge något bidrag.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Både trygghet och bekvämligheten för oskyddade trafikanter bedöms öka då en separerad gång- och cykelväg på sträckan byggs.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Tillförlitligheten för näringslivets transporter bedöms öka marginellt då omkörning av cyklister inte längre kräver extra utrymme och sikt. Idag är det dock väldigt få (2-4 ÅDT cyklister) som rör sig på vägen och effekten bedöms därför inte ge något bidrag.
	Kvalitet	Inget bidrag: Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar möjligheter till cykelpendling mellan kommunens två tätorter.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Tillgängligheten till storstad påverkas inte.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Tillgängligheten interregionala resmål påverkas inte.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Män och kvinnor bedöms påverkas i lika stor grad, åtgärden bedöms inte bidra varken positivt eller negativt till ökad jämställdhet.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Inget bidrag
Funktionshindre Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindre	Positivt bidrag: Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindre ökar då tre hållplatser tillgänglighetsanpassas. Tillgängligheten till hållplatslägena ökar genom att en GC-väg med ordnade passager byggs.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Säkrare gång- och cykelväg och ordnade passager över vägen bedöms ge ökade möjlighet för barn och unga att självständigt använda transportsystemet.

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Inget bidrag: Även om åtgärden bedöms ge upphov till ökat antal cykelresor bedöms ökningen på det stora hela vara marginell.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka andelen kollektivtrafik mer än marginellt. Tre hållplatser tillgänglighetsanpassas. Tillgängligheten till hållplatslägena ökar genom att en GC-väg med ordnade passager byggs.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat Transportsektorn bidrar till miljökvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka färdmedelsfördelningen mellan olika transportslag mer än marginellt.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte energianvändningen per fordonskilometer.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms öka energianvändningen under byggnadsskedet. Åtgärden innebär mer infrastrukturmassa som ska underhållas i driftskedet.
Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Människors hälsa	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Åtgärderna kommer inte att förändra den nuvarande bullersituationen längs vägen.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Inget bidrag
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet	Inget bidrag: Inga områden med höga ljudmiljökvaliteter bedöms finnas i det aktuella området.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden möjliggör för ökad rörelse i transportsystemet då en ny gång- och cykelväg anläggs på en sträcka där det idag saknas.
	Befolkning	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Gång- och cykelvägen, de tillgänglighetsanpassade hållplatserna och ordnade passager över vägen bedöms ge äldre, funktionshindrade och barn större möjlighet att på egen hand nå sina mål.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Tillgängligheten till aktiviteter ökar för oskyddade trafikanter då en ny gång- och cykelväg anläggs på en sträcka där det idag saknas.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms vara för liten för att påverka transportsystemets totala emissioner.
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Åtgärden är inte lokaliserad i ett område där miljö kvalitetsnormer överskrids.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Antalet personer exponerade för halter över MKN påverkas inte.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Den planerade gång- och cykelvägen kommer inte att påverka grundvattenförekomsten och inte heller den grundvattentäkt med tillhörande vattenskyddsområde som är belägen väster om den planerade gång- och cykelvägen.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Positivt bidrag: En miljöteknisk markundersökning är utförd och resultatet visar på begränsad förekomst av markförorening. Hanteringen av förorenade massor kommer att säkerställas i byggskedet. Sammantaget bedöms föroreningshalterna i området minska något då en del förorenade massor kommer att avlägsnas från området där gång- och cykelvägen planeras att anläggas.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka några skyddsvärda områden.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Inget bidrag
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Inget bidrag
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka några skyddsvärda områden.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Åtgärden innebär intrång i landskapet. Dispens kommer sökas hos länsstyrelsen i Örebro vad gäller det generella biotopsskyddet för en allé. Ingen ytterligare mark kommer att tas i anspråk i samband med vägplanen för att kompensera den borttagna björkallén (sektion ca 1/900-2/050).
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Inget bidrag
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Åtgärden innebär en något ökad barriäreffekt för djurlivet, dock är landskapet redan påverkat av bilvägen så effekten bedöms som försumbar.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Åtgärden innebär en något ökad barriäreffekt för djurlivet, dock är landskapet redan påverkat av bilvägen så effekten bedöms som försumbar. En del av cykelvägen kommer vara belyst, vilket kan innebära en störningseffekt för djurlivet, effekten bedöms som försumbar.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Okänt i detta skede.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms innebära små konsekvenser för naturmiljön.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Inga riksintressen eller Natura 2000-områden finns inom utredningsområdet. Varken fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar eller andra kända kulturmiljövärden kommer att beröras av projektet.
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Åtgärden innebär inte en strukturomvandling då området redan är påverkat av vägen.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Åtgärderna påverkar inte något av infrastrukturens egna kulturmiljövärden.
Betydelse för utradering	Inget bidrag: Åtgärderna påverkar inte något av infrastrukturens egna kulturmiljövärden.	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då en gång- och cykelväg byggs på sträckan. Dock innebär åtgärden något ökad risk för olyckor vid korsningspunkter då passagerna inte är planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/h. Den samlade bedömningen är att åtgärden bidrar positivt till en ökad trafiksäkerhet på sträckan.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitetens benämning och kortfattad beskrivning		Effektivitetstal	Enhet
Trafiksäkerhet D	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	D/mdkr
Trafiksäkerhet DAS	Förändring av statistiskt förväntat antal dödade och allvarligt skadade per mdkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	DAS/mdkr
Restid	Förändrat antal timmar (totalt) per tkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	restid tim/tkr
CO2	Förändrat antal ton CO2 per mnkr, prognosår 1 (årlig effekt prognosår 1 delat med annuitetsberäknad samhällsekonomisk investeringskostnad exklusive skattefaktor)	Ej angett	ton/mnkr

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bidrar till positiva effekter för den sociala hållbarheten då den möjliggör en överflyttning från bil till cykel. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar med åtgärden. Åtgärden innebär ett intrång i landskapet men då området redan är påverkat av vägen så bedöms effekten vara låg. Den ekonomiska hållbarheten bedöms som negativ då åtgärden innebär stora kostnader som inte bedöms vägas upp av de tillkommande nyttorna.

Resultat från Klimatkalkyl

Tabell 4.3 Utsläpp och energianvändning: Byggande, drift, underhåll, reinvestering

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	Ej angett	Ej angett
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: Ej angett

Kommentar:

Ingen klimatkalkyl är genomförd då investeringskostnaden understiger 50 miljoner.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
FKS	FKS

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	200529_Samrådshandling Planbeskrivning med miljöbeskrivning. Väg 63 GC-väg Hällefors-Grythyttan.

System-ID, nummer för identifikation i databas: 20dd01bd-103e-4148-9577-bce0a0b43c57

Utskriftsdatum : 2020-11-19