

Samlad effektbedömning

Väg 690 Kumla-Marieberg, GC-väg, VMR2662



Objektnummer: VMR2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Åström Hans Olov, 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.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

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" på [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Örebro län och berör Örebro och Kumla kommun.

Nuläge och brister

Väg 690 sträcker sig mellan Kumla och Örebro. Delen mellan Kumla och avfarten mot Rv 51 i Marieberg är idag en regional cykelväg där gång- och cykelbanan är separerad från vägbanan med kantsten på 1,5 km i den södra delen och vägmarkering på resterande 5,8 km. Det finns brister i trafiksäkerhet då det saknas separerad gång- och cykelbana och säkra passager. Det finns 10 busshållplatser längs med väg 690 med behov av tillgänglighetsanpassning.

Beskrivning av åtgärden

Sträckan med målad vägmarkering (ca 5,8 km) byggs om till en gång- och cykelbana separerad med räcke och sträckan med kantsten (ca 1,5 km) förses med räcke. Åtgärden ansluter till befintlig regional cykelväg i söder med en planskild passage under väg 641 och i norr till avfarten mot väg 51 där kommunal cykelväg planeras. Vid handelsområdet Marieberg anläggs även en passage i plan och på västra sidan fortsätter gång-cykelvägen fram till Kundvägen. Tillgänglighetsanpassning av 10 busshållplatser.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 690 samt ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer.

Investeringskostnad

Kostnaden är 67 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam - endast bedömd
---------------------------	-------------------------

Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på trafiksäkerhet, men riskerar att påverka kulturmiljövärden negativt. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Denna SEB tas fram som underlag till ny kandidat till Region Örebro länslan för perioden 2026-2037. Objektet är utpekad i Region Örebro län "Regional cykelplan för Örebro län 2022". Den cykelpotentialstudie som gjordes för Region Örebro län m.fl. (2019) visade att det finns potential för vardaglig arbetspendling med cykel i stråket mellan Örebro–Kumla (väg 690). Väg 690 mellan Kumla och Örebro ingår därför som ett stråk som prioriteras. År 2007 togs det fram en förslagshandling med målet att utreda möjligheterna för att med enkla medel skapa ett cykelstråk genom att nyttja befintligt vägnät utmed väg 690. Därefter har det etablerats ett cykelkörfält ca 1,6 km i den sydliga delen av sträckan (Norra Mos rondellen – Säbylundssjön) där cykelfältet separeras från fordonstrafik med kantsten och reflexstolpar. Mellan Säbylundssjön och Örebro finns enbart målade linjer.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden innebär att gång-cykelbanan breddas och tydligare separeras från vägbanan och förses med räcke, vilket innebär ökad komfort. Standardhöjande åtgärder på busshållplatserna ökar resekomforten och trygghet för samtliga kollektivtrafikresenärer. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart
Reskostnad	Den förbättrade gång- och cykelvägen bedöms ge försumbar effekt på användning av motorbränsle då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor".	Försumbart
Restid	Åtgärden innebär att gång-cykelbanan breddas och tydligare separeras från vägbanan och förses med räcke, vilket innebär att den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas öka något och ger en restidsförkortning. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden innebär att gång-cykelbanan breddas och tydligare separeras från vägbanan och förses med räcke, vilket innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång-cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv. Åtgärder på busshållplatser ökar också trafiksäkerheten för resenärerna.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Potentialen för överflyttning av trafik från bil till gång-, cykel- eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.	Försumbart
Vattenkvalitet	Risk för konflikt med grundvatten då gång- och cykelbanan kommer gå på en grundvattenförekomst.	Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärden. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns risk för konflikt med kulturmiljövärden i området. Det finns fornlämningar och väganknutet kulturminne, samt ett par alléer i anslutning till väg 690. Öster om väg 690 finns ett område utpekad som särskilt värdefullt vatten ur kulturmiljöaspekt.	Försumbart
Intrång - människor	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte nämnvärt.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte nämnvärt.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Den förbättrade gång- och cykelvägen bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO2 då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor".	-

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas

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)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	Uppgift saknas
---	----------------

* 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	1237	9,0
Reinvestering per år	50	0,43
Drift och underhåll per år	0	0

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

Uppgift saknas

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden innebär att gång-cykelbanan breddas och tydligare separeras från vägbanan och förses med räcke, vilket innebär ökad komfort och att cyklisternas medelhastighet ökar vilket ger en restidsförkortning. Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser ökar komfort och trygghet för kollektivtrafikresenärer. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	≈ 0
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Åtgärden innebär att gång-cykelbanan breddas och tydligare separeras från vägbanan och förses med räcke, vilket innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång-cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv. Åtgärder på busshållplatser ökar också trafiksäkerheten för resenärerna.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärdens förbättrade gång- och cykelbana. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar. Finns risk för konflikt med grundvattenförekomst.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och bedöms därmed vara försumbara. Det finns dock risk för konflikt med kulturmiljövärden i området, men inte känt i detta skede.	≈ 0
Klimat (övrigt): Den förbättrade gång- och cykelvägen bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO2 då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor".	
Övriga effekter	Beräkning

Skattefinansieringskostnad

Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	59 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	59 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

I dagsläget är antalet gång- och cykeltrafikanter få, 16 cyklister per dygn enligt mätning från 2018, potential för nygenererade trafikanter ger försumbara effekter av åtgärden. En separerad gång- och cykelväg samt säkra gång- och cykelpassager innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt. Positiva effekter på funktionshinder tillgänglighet. Ökat behov av drift- och underhåll.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Positiva effekter uppstår i form av ökad komfort och trafiksäkerhet samt minskade restider för oskyddade trafikanter. Antalet brukare är dock lågt och drift samt underhållskostnader ökar. Totalt sett bedöms den sammanvägda ej beräknade effekten som försumbar i förhållande till investeringskostnaden.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har koppling till gång- och cykelväg på det kommunala vägnätet där Örebro kommun etappvis bygger söderut längs Kumlavägen (kommunal del av väg 690) samt på östra sidan av Kumlavägen från Adolfsberg och söderut. Den cykelvägen kommer att möta den statliga cykelvägen vid väg 51 i framtiden.

3 Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

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

Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en bredare gång- och cykelväg där den separeras tydligare från vägbanan med räcke. Standardhöjande åtgärder på busshållplatserna ökar resekomforten och trygghet för samtliga kollektivtrafikresenärer. Den genomsnittliga hastigheten för cyklister förväntas bli jämnare på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Värderingen av åktiden minskas med bättre trafikmiljö och därför minskas restidskostnaden för cykel och gångtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Inget bidrag.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet.

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

Positivt bidrag då barn och ungas möjlighet att på egen hand ta sig mellan orterna ökar då gång- och cykelvägen ansluter till orternas respektive gång- och cykelnät. Det förbättrar barns möjlighet att ta sig till målpunkter längs med vägen och även till skola.

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.

Åtgärden bedöms leda till ökad trafiksäkerhet genom separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon vilket minskar risken för olyckor som resulterar i dödsfall eller allvarligt skadade. Åtgärder på busshållplatser ökar trafiksäkerheten för resenärerna.

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 vid byggande, drift och underhåll av infrastrukturen i och med att ny anläggningsyta bidrar till ökade utsläpp vid byggande, drift och underhåll. Ny gång- och cykelväg bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO₂ då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten.

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

Luftkvaliteten bedöms inte påverkas av åtgärden. Potentialen för överflyttning från biltrafik till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.

Buller och vibrationer

Bullernivåer bedöms inte påverkas av åtgärden. I detta skede bedöms inte heller åtgärden innebära väsentlig ombyggnad, vilket i så fall innebär krav på buller och vibrationsåtgärder för kringboende.

Landskap

Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns en liten risk för konflikt med kulturmiljövärden i området.

Vatten

I detta skede bedöms att det finns risk för konflikt med grundvattenförekomst.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på trafiksäkerhet, men riskerar att påverka kulturmiljövärden negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 690 Kumla-Marieberg, GC-väg
Objekt-id	VMR2662
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Örebro
Kommun	Örebro och Kumla
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

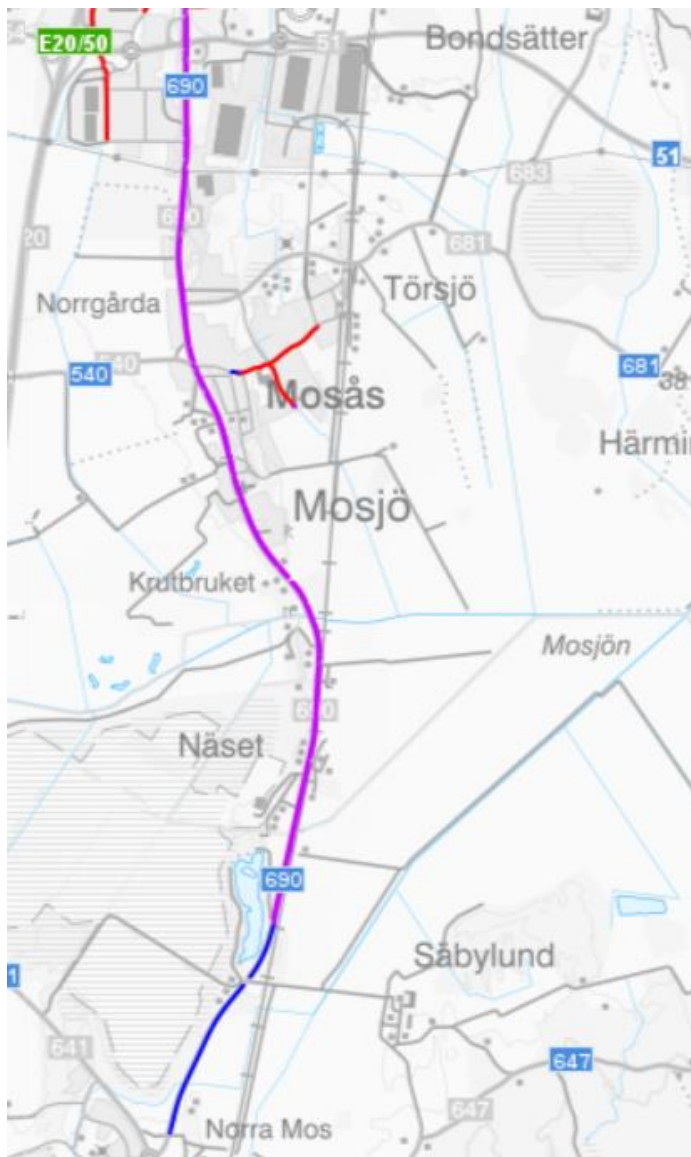
Nuläge och brister



Nuläge väg 690 busshållplats. Källa Google Maps



Nuläge väg 690 GC-bana 70 km/h sträcka. Källa Google Maps



Nuläge typ av GC-separation, Blått=kantsten Lila=Vägmarkering Källa Stigfinnaren



Nuläge väg 690 GC-bana. Källa Google Maps

Väg 690 sträcker sig mellan Kumla och Örebro. Delen mellan Kumla och avfarten mot Rv 51 i Marieberg är idag en regional cykelväg där gång- och cykelbanan är separerad från vägbanan med kantsten på 1,5 km i den södra delen och vägmarkering på resterande 5,8 km. Det finns brister i trafiksäkerhet då det saknas separerad gång- och cykelbana och säkra passager. Det finns 10 busshållplatser längs med väg 690 med behov av tillgänglighetsanpassning.

Stråket mellan Örebro och Kumla är utpekad i den regionala utvecklingsstrategin för Örebro län 2022-2030 som ett område där det ska finnas god tillgänglighet till arbetsmarknad och service i närområdet samt att merparten av resorna ska kunna utföras till fots, cykel eller kollektivtrafik. Örebro kommun och Kumla kommun står tillsammans idag för mer än 50% av länets totala befolkningsmängd. Avståndet mellan kommunernas centralorter är ca 2 mil och kommunikationen mellan kommunernas centralorter är god med både buss och tåg. Dessa faktorer är bidragande till att pendlingen mellan kommunerna idag är väldigt stor. De flesta pendlar dock mellan orterna med bil, enligt Region Örebro läns resvaneundersökning från 2017. Utmed väg 690 är det skiftande ÅDT samt att potentialen till cykling är större från Mosjö kyrka och norr ut gentemot potentialen mellan Kumla och Mosås. Det sker även många lokala resor längs med sträckan som inte är arbetspendling utan resor till rekreation och handel.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	7,3 km
---------------	--------

Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana, separerad med kantsten på 1,5 km i södra delen (mellan Norra Mos-rondellen och Säbylundsjön) och vägmarkering på resterande sträcka.
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	7,3 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana, separerad med kantsten på 1,5 km i södra delen (mellan Norra Mos-rondellen och Säbylundsjön) och vägmarkering på resterande sträcka.
Cykeltrafik	ÅDT 16 cyklister/dygn (mätår 2018)
Väglängd	7,3 km
Vägstandard	Vanlig väg, 11 m bred, 50-80 km/h (ca 3 km 80 km/h, 2 km 70 km/h och 2 km 50 km/h)
Vägtrafik	ÅDT 3513, varav 5% tung trafik (mätår 2013-01)

Beskrivning av åtgärden

Sträckan med målad vägmarkering (ca 5,8 km) byggs om till en gång- och cykelbana separerad med räcke och sträckan med kantsten (ca 1,5 km) förses med räcke. Åtgärden ansluter till befintlig regional cykelväg i söder med en planskild passage under väg 641 och i norr till avfarten mot väg 51 där kommunal cykelväg planeras. Vid handelsområdet Marieberg anläggs även en passage i plan och på västra sidan fortsätter gång-cykelvägen fram till Kundvägen. Tillgänglighetsanpassning av 10 busshållplatser.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	7,3 km
Gångvägsstandard	Gång-cykelbana, 3 m bred, separerad med vägräcke på 5,3 km med hastighet 70-80 km/h och GCM-räcke på 1,8 km med 50 km/h genom Mossås.
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	7,3 km

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Cykelvägsstandard	Gång-cykelbana, 3 m bred, separerad med vägräcke på 5,3 km med hastighet 70-80 km/h och GCM-räcke på 1,8 km med 50 km/h genom Moås.
Cykeltrafik	ÅDT 16 cyklister/dygn (mätår 2018)
Väglängd	7,3 km
Vägstandard	Vanlig väg, 11 m bred, 50-80 km/h (ca 3 km 80 km/h, 2 km 70 km/h och 2 km 50 km/h)
Vägtrafik	ÅDT 3513, varav 5 % tung trafik (mätår 2013-01)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 690 samt ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-25	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	67	20	67	20

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	59

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Ny gång- och cykelväg, portar samt breddning av befintlig gång- och cykelväg ökar anläggningsytan, vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna SEB tas fram som underlag till ny kandidat till Region Örebro länplan för perioden 2026-2037. Objektet är utpekad i Region Örebro län "Regional cykelplan för Örebro län 2022". Den cykelpotentialstudie som gjordes för Region Örebro län m.fl. (2019) visade att det finns potential för vardaglig arbetspendling med cykel i stråket mellan Örebro–Kumla (väg 690). Väg 690 mellan Kumla och Örebro ingår därför som ett stråk som prioriteras. År 2007 togs det fram en förslagshandling med målet att utreda möjligheterna för att med enkla medel skapa ett cykelstråk genom att nyttja befintligt vägnät utmed väg 690. Därefter har det etablerats ett cykelkörfält ca 1,6 km i den sydliga delen av sträckan (Norra Mos rondellen – Säbylundssjön) där cykelfältet separeras från fordonstrafik med kantsten och reflexstolpar. Mellan Säbylundssjön och Örebro finns enbart målade linjer.

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	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har gjorts för objektet.

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

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Åtgärden har koppling till gång- och cykelväg på det kommunala vägnätet där Örebro kommun etappvis bygger söderut längs Kumlavägen (kommunal del av väg 690) samt på östra sidan av Kumlavägen från Adolfsberg och söderut. Den cykelvägen kommer att möta den statliga cykelvägen vid väg 51 i framtiden.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnads kalkyl
2	Arbets-PM
3	Beräkning komforteffekt
4	Klimat kalkyl

Referens 1 Regional cykelplan för Örebro län 2022 (www.regionorebrolan.se)

SEB Id: 52823e19-b09a-4a1f-8ffd-d2f269239168

Objektnummer: VMR2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, 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