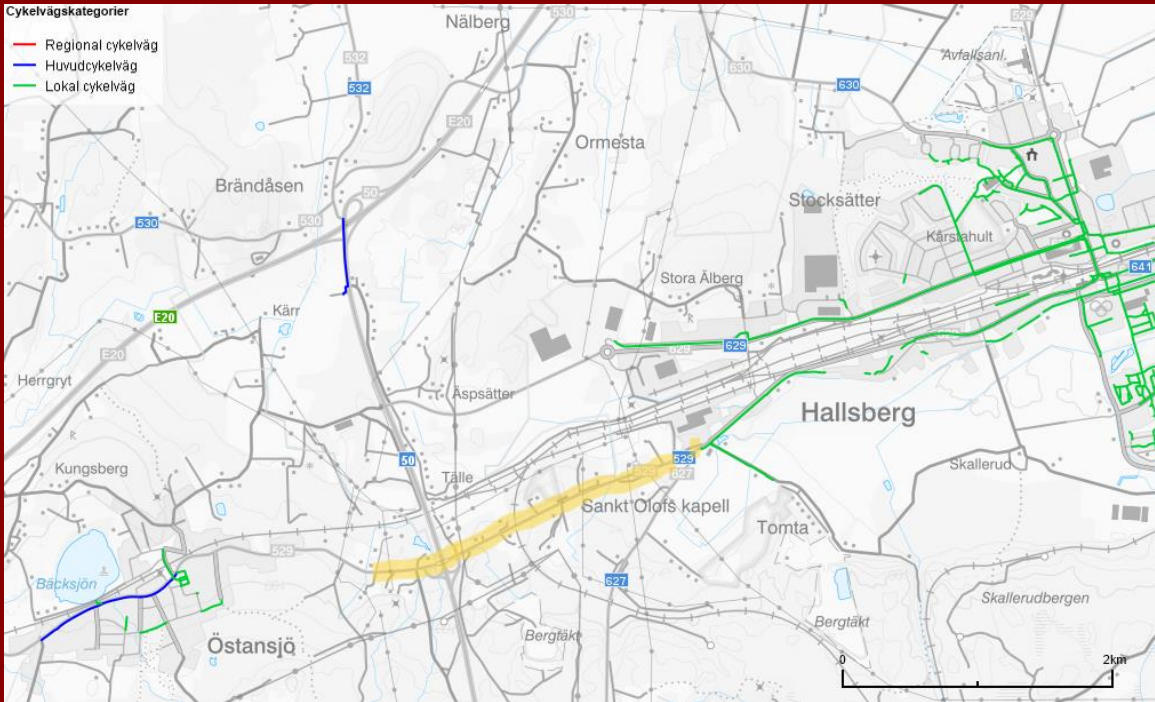


Väg 529 Östansjö-Hallsberg, GC-väg, VMR2670



Objektnummer: VMR2670, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-25

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

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 Hallsbergs kommun.

Nuläge och brister

Länsväg 529 sträcker sig mellan Sandstubbetorp anslutning med E20 och Kumla. Delen mellan Östansjö och Hallsberg är en vanlig tvåfältsväg, 7-9 m bred med hastighet 70 km/h. Trafikmängd är ca 2000 fordon/dygn. Det saknas i nuläget gång- och cykelväg längs sträckan, befintlig gång- och cykelväg slutar i nuläget vid Tomta i Hallsberg. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms vara låg. Det finns sex busshållplatslägen längs med sträckan.

Beskrivning av åtgärden

En 2,6 km lång separerad gång- och cykelväg med belysning längs väg 529 mellan Östansjö och Hallsberg. Denna del knyter ihop den gång- och cykelväg som ingår i järnvägsprojektet Hallsberg-Degerön som ska byggas strax väster om trafikplats Tälle (rv 50), med befintlig gång- och cykelväg vid Tomta i Hallsberg i öster. Åtgärden omfattar även två passager i plan vid rv 50 och tillgänglighetsanpassning av sex busshållplatslägen.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 529.

Investeringskostnad

Kostnaden är 47 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller huvudsakligen boende i Östansjö och Hallsberg. Samtliga åldersgrupper gynnas, men till största delen vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barn och unga gynnas då det finns målpunkter i Hallsberg som t ex skolor.

Funktionsmål och hänsynsmål

Ny gång- och cykelväg ökar trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, men även ökade koldioxidutsläpp till följd av mer infrastruktur. Det finns även risk för konflikt med fornlämningar, grundvattenförekomst och vattenskyddsområde.

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

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till ny kandidat till Region Örebro länplan för perioden 2026-2037. Objektet ingår i Region Örebro läns "Regional cykelplan för Örebro län 2022". Sträckan ingår även i "Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet och kapacitet väg 529 Östansjö-Hallsberg-Byrsta".

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart
Restid	Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas öka något på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten dock vara försumbar.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	En separerad gång- och cykelväg, säkra gång- och cykelpassager och åtgärder på busshållplatser innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor för cyklister ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	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 grundvattenförekomst då en del av åtgärden går över en grundvattenförekomst och skyddsområde för grundvattentäkt.	Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet då en sammanhängande gång- och cykelväg skapas mellan orterna. Hur stor den totala effekten på fysisk aktivitet i samhället detta genererar är dock oklar. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärdens förbättrade gång- och cykelväg. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur. Det finns tre kända fornlämningar i direkt anslutning till aktuell sträcka längs väg 529 som riskerar att påverkas av åtgärden.	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

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	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 (Mpkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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	Bedömt
Startår (kton)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	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	300	1,0
Reinvestering per år	5,7	0,06
Drift och underhåll per år	0,09	0,0013

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

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
En separerad gång- och cykelbana innebär ökad reskomfort 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)	Bedömning
En separerad gång- och cykelväg, säkra gång- och cykelpassager och åtgärder på busshållplatser innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor för cyklister ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden bedöms ha en viss positiv effekt på ökad fysisk aktivitet i transportsystemet då en sammanhängande gång- och cykelväg skapas mellan orterna. Det finns potential för ökat antal cyklister i och med åtgärdens förbättrade gång- och cykelväg. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar. Finns risk för konflikt med grundvattenförekomst och skyddsområde för grundvattentäkt.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte nämnvärt. Det finns dock tre kända fornlämningar i direkt anslutning till aktuell sträcka längs väg 529 som riskerar att påverkas av åtgärden.	≈ 0
Klimat (övrigt):	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
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	41 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	41 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

Antalet gång- och cykeltrafikanter i dagsläget samt potential för nygenererade trafikanter är okänd men bedöms vara låg. Därmed bedöms åtgärdens komfort- och restidseffekter vara försumbara. En separerad gång- och cykelväg samt säkra passager innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt. Åtgärden innebär även ökade kostnader för drift- och underhåll till följd av ökad anläggningsmassa samt risk för konflikt med fornlämningar och grundvattenförekomst.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Objektet ger positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men ger negativa effekter som ökade drift och underhållskostnader samt risk för konflikt med fornlämningar och grundvattenförekomst. Försumbara komfort- och restidseffekter för oskyddade trafikanter.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden ansluter till den gång- och cykelväg som ingår i järnvägsprojektet Hallsberg-Degerön.

3 Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller huvudsakligen boende i Östansjö och Hallsberg. Samtliga åldersgrupper gynnas, men till största delen vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barn och unga gynnas då det finns målpunkter i Hallsberg som t ex skolor.

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

En separerad gång- och cykelväg samt tillgänglighetsanpassning av busshållplatser ökar medborgarnas tillgänglighet. Åtgärderna ger också bättre förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång- och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Inget bidrag.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser 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 kan ta sig mellan orterna då gång- och cykelvägen ansluter till befintligt cykelnät i Östansjö och Hallsberg.

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 samt säkra passager, vilket minskar risken för olyckor som resulterar i dödsfall eller 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. 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

Bedömningen i detta skede är att bullernivåer inte påverkas av åtgärden.

Landskap

Åtgärden görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men det finns ett antal kända fornlämningar i direkt anslutning till aktuell sträcka längs väg 529.

Vatten

Risk för konflikt med grundvatten då en del av åtgärden går över en grundvattenförekomst och inom vattenskyddsområde.

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

Ny gång- och cykelväg ökar trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, men även ökade koldioxidutsläpp till följd av mer infrastruktur. Det finns även risk för konflikt med fornlämningar, grundvattenförekomst och vattenskyddsområde.

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 529 Östansjö-Hallsberg, GC-väg
Objekt-id	VMR2670
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Örebro
Kommun	Hallsbergs
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

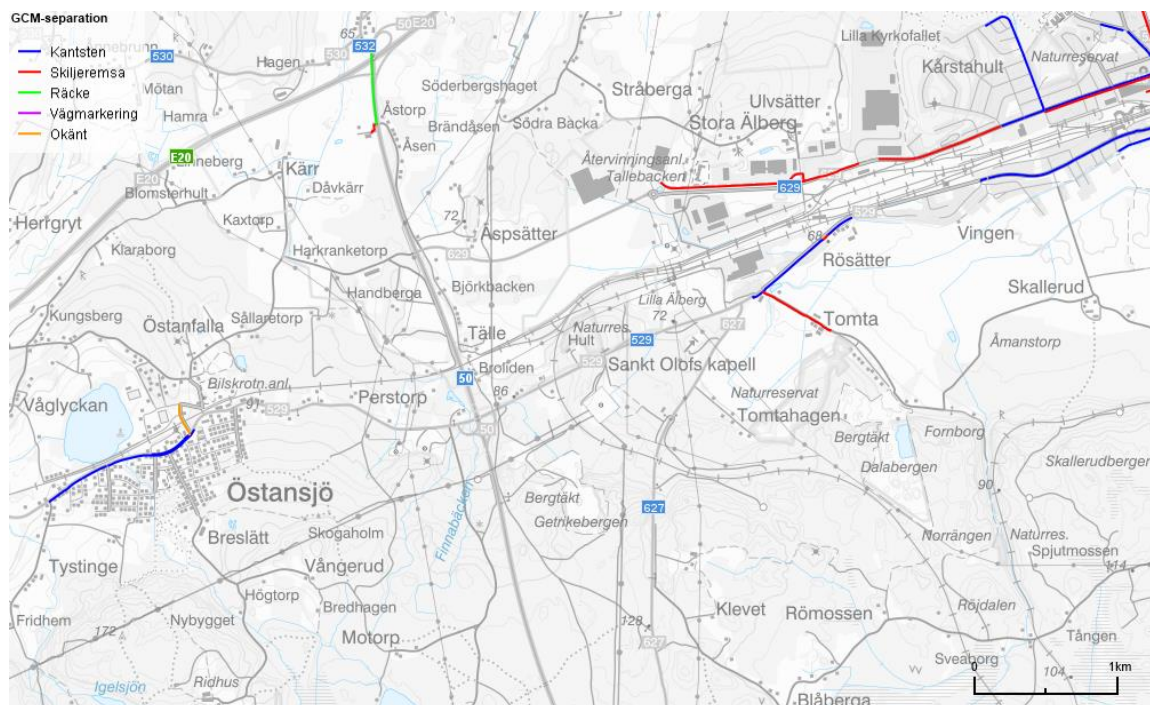
Länsväg 529 sträcker sig mellan Sandstubbetorp anslutning med E20 och Kumla. Delen mellan Östansjö och Hallsberg är en vanlig tvåfältsväg, 7-9 m bred med hastighet 70 km/h. Trafikmängd är ca 2000 fordon/dygn. Det saknas i nuläget gång- och cykelväg längs sträckan, befintlig gång- och cykelväg slutar i nuläget vid Tomta i Hallsberg. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms vara låg. Det finns sex busshållplatslägen längs med sträckan.

Objektnummer: VMR2670, Ärendenummer: TRV 2024/35446

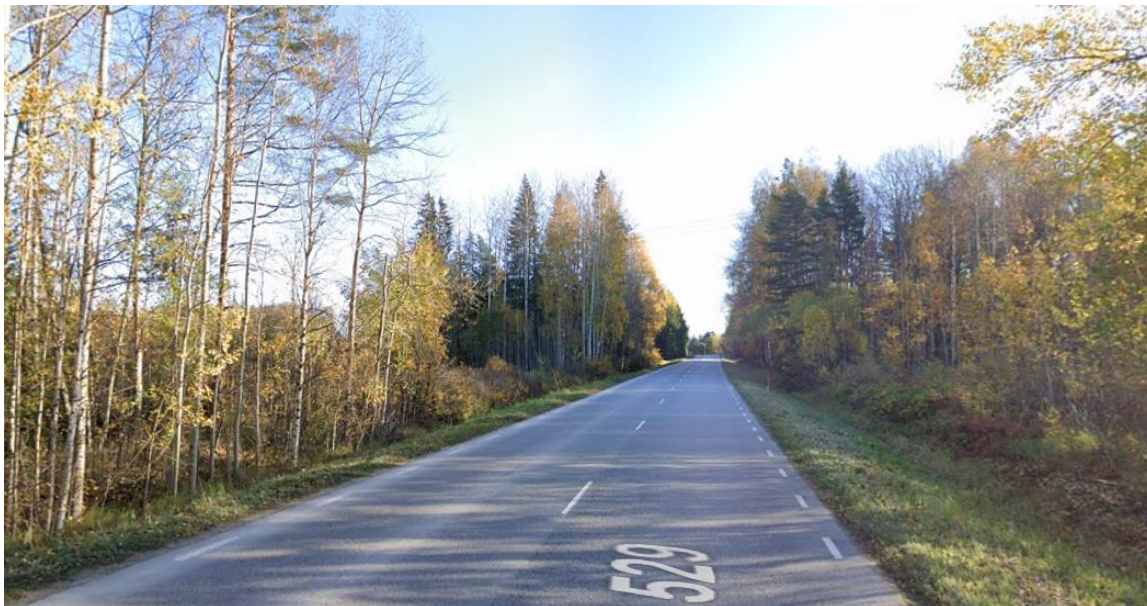
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

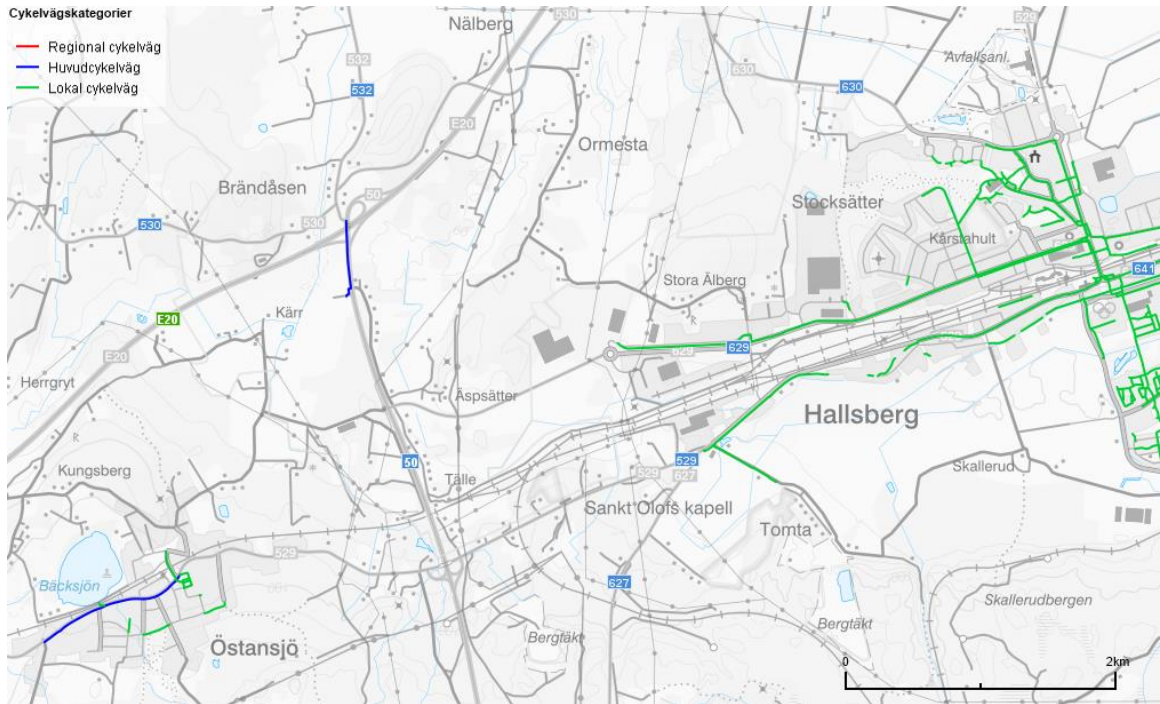
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Karta nuläge GCM-separation i anslutning till aktuell sträcka



Nuläge väg 529 öster om väg 50, källa Google Maps



Karta nuläge cykelvägskategorier

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0 km
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	0 km
Cykelvägsstandard	Saknas
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	2,6 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7-9 m bred, 70 km/h
Vägtrafik	ÅDT väster om rv 50: 2197, varav 7% tung trafik och ÅDT öster om rv 50: 1987, varav 10% tung trafik (mätår 2012-01)

Beskrivning av åtgärden

En 2,6 km lång separerad gång- och cykelväg med belysning längs väg 529 mellan Östansjö och Hallsberg. Denna del knyter ihop den gång- och cykelväg som ingår i järnvägsprojektet Hallsberg-Degerön som ska byggas strax väster om trafikplats Tälle (rv 50), med befintlig gång- och cykelväg vid Tomta i Hallsberg i öster. Åtgärden omfattar även två passager i plan vid rv 50 och tillgänglighetsanpassning av sex busshållplatslägen.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	2,6 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelväg, 3 m bred, med belysning
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	2,6 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelväg, 3 m bred, med belysning
Cykeltrafik	Uppgift saknas
Väglängd	2,6 km
Vägstandard	Vanlig väg, 7-9 m bred, 70 km/h
Vägtrafik	ÅDT väster om rv 50: 2197, varav 7% tung trafik och ÅDT öster om rv 50: 1987, varav 10% tung trafik (mätår 2012-01)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs väg 529.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-02-25	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	47	14	47	14

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	41

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång-cykelväg ökar anläggningsytan, vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Denna samlade effektbedömning tas fram som underlag till ny kandidat till Region Örebro länplan för perioden 2026-2037. Objektet ingår i Region Örebro län "Regional cykelplan för Örebro län 2022". Sträckan ingår även i "Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet och kapacitet väg 529 Östansjö-Hallsberg-Byrsta".

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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
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 ansluter till den gång- och cykelväg som ingår i järnvägsprojektet Hallsberg-Degerön.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
------------	------------------

1	GKI
2	Arbets-PM
3	Klimatkalkyl

Referens 4	TRV 2019/90625 Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet och kapacitet väg 529 Östansjö-Hallsberg-Byrsta 2020:250
------------	--

Referens 5	Regional cykelplan för Örebro län 2022 (www.regionorebrolan.se)
------------	---

SEB Id för denna SEB: df7e0ef9-004e-4c37-85e3-68bccae2af8f

Objektnummer: VMR2670, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Åström Hans Olov, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-25
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