

BILAGA 3-8

TILLHÖRANDE

REGIONAL TRANSPORTPLAN FÖR

VÄRMLANDS LÄN 2018-2029

Bilaga 3. Inriktning för cykelåtgärder

Bilaga 4. Samlad måluppfyllelse

Bilaga 5. Samlad effektbedömning och samhällsekonomiska beräkningar på objekt >25 Mkr

Bilaga 6. Ekonomisk sammanställning av länstransportplan 2018-2029

Bilaga 7. Samhällsnytta Karlstad C

Bilaga 8. Samrådsredogörelse

Bilaga 3. Inriktning för cykelåtgärder

Nedan följer de prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper som utgör huvudregeln vid medelsfördelningen till cykelåtgärder.

Prioriteringsprincip

För prioritering vid utbyggnad av cykelinfrastruktur med medel från länsplanen ansvarar Region Värmland i samråd med Trafikverket.

Som vägledning till prioritering är huvudregeln:

- *Prioritet 1:* utveckla cykelinfrastrukturen i tätorterna. Tillgodose behov inom 5–7 kilometers radie från tätortscentra. Respektive kommun får ange behovet av cykelinfrastruktur i sina tätorter.
- *Prioritet 2:* utveckla cykelinfrastrukturen mellan eller i nära anslutning till tätorterna. Prioritera relationerna mellan tätorter enligt resultatet av analysen enligt Kågessonmodellen¹.
- *Prioritet 3:* utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism med inriktning på sommarcykelvägar.

Stöd för prioriteringar mellan utvecklingsåtgärder

Vid utveckling av ny cykelinfrastruktur bör dessa uppfylla ett eller flera av följande kriterier:

- Bidrar till ett eller flera strategiska områden.
- Sträcka med stor potential för arbets- och skolpendling.
- Anslutning till kollektivtrafik.
- Målpunkter av dignitet som nås.
- Konkurrenskraft mot bilen (restidskvot, cykelandel).
- Koppling till turist- eller besöksmål.
- Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet beräknad med hjälp av Trafikverkets metod kallad GC-kalk. GC-kalk är ett Excelbaserat verktyg för samhällsekonomiska kalkyler för gång- och cykelåtgärder².

Fördelningsprincip

Följande fördelningsprincip gäller vid fördelning av medel för utveckling av cykelinfrastruktur:

- Avsätt 70 % av tillgängliga medel till prioritet 1 – cykelinfrastruktur i tätorterna.
- Avsätt 20 % av tillgängliga medel till prioritet 2 – cykelinfrastruktur mellan eller i nära anslutning till tätorterna.
- Avsätt 10 % av tillgängliga medel till prioritet 3 – cykelinfrastruktur för rekreation och turism.

¹ Modell för regional inventering och planering av cykelvägar ("Kågessonmodellen"), Vägverket publikation 2007:13

² Manual GC-kalk, version 1, 2012-11-13, Trafikverket

Finansieringsprincip

Följande finansieringsprincip mellan länsplanens medel och kommunerna gäller för utveckling av cykelinfrastruktur:

- Cykelinfrastruktur mellan tätorter, andel av kostnaden: Länsplanen 75 %, kommunen 25 %.
- Cykelinfrastruktur inom tätort, andel av kostnaden: Länsplanen 50 %, kommunen 50 %.

Fördelnings- och finansieringsprincipen kan också påverkas av andra faktorer som investeringar i annan infrastruktur som gör att åtgärder kan samordnas och därmed ge samordningsvinster.

Vid medelsbrist prioriteras de ansökningar som bäst motsvarar uppställda kriterier. Om något objekt inte skulle falla inom någon av ovanstående prioriteringskategorier ska det även vara möjligt att kombinera dessa.

Bilaga 4. Samlad måluppfyllelse

| TRANSPORTPOLITISKA MÅL | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|---|---|--|--|--|--|---|--|
| Funktionsmålet | | | | | Hänsynsmålet | | | | | | |
| Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet | Kvaliteten för näringslivet transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften | Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder | Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt, samhälle | Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning | Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar | Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras | Antalet omkomna inom väg-transportområdet halveras och antalet allvarigt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020 | Antalet omkomna inom yrkes-sjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar förloppande och antalet allvarigt skadade halveras mellan 2007 och 2020 | Antalet omkomna och allvarigt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortfarande | Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen | Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål |
| Utpekade Vägobjekt | ++ | ++ | +/- | +/- | +/- | +/- | ++ | +/- | - | +/- | |
| Hållbart transportsystem | + | ++ | + | + | + | ++ | + | +/- | + | + | |
| -Kollektivtrafik | + | ++ | + | +/- | + | ++ | ++ | +/- | ++ | + | |
| -Cykel | + | + | + | +/- | + | ++ | + | +/- | ++ | + | |
| -Åtgärder för trafiksäkerhet, trängning och miljö | + | + | + | + | + | +/- | ++ | +/- | + | +/- | |
| Samfinansiering av nationell infrastruktur | + | + | + | + | + | ++ | +/- | +/- | + | + | |
| -Värmlandshanan (Karlstad C med resecentrum) | ++ | + | ++ | + | + | ++ | +/- | +/- | + | + | |
| -Fryksdalsbanan | + | + | + | + | + | + | +/- | +/- | ++ | + | |
| Enskilda vägar | + | + | +/- | +/- | +/- | +/- | + | +/- | - | +/- | |
| Driftbidrag Karlstad Alport | + | ++ | +/- | +/- | +/- | +/- | +/- | +/- | - - | - | |
| -- = Stort negativt bidrag | | | | | | | | | | | |
| - = Litet negativt bidrag | | | | | | | | | | | |
| ++ = Stort positivt bidrag | | | | | | | | | | | |
| + = Litet positivt bidrag | | | | | | | | | | | |
| +/- = Marginellt eller okänt bidrag | | | | | | | | | | | |

I tabellen till vänster redovisas planens bedömda effekt på de transportpolitiska målen.

Värdering av åtgärdernas effekt baseras bland annat på genomförda samhällsekonomiska bedömningar (SEB), framtagna miljökonsekvensbeskrivning och värdering i föregående plan. Vad gäller jämlikhet har bedömningen gjorts i samråd med Region Värmlands projektledare för jämställd regional tillväxt.

De som deltagit i bedömningen är Mattias Landin, Marcus Smedman, Marianne Nilsson och Johanna Helldén på Region Värmland, samt WSP i synnerhet Maria Persson, konsult inom Miljö och VA.

Bilaga 5. Samlad effektbedömning och samhällsekonomiska beräkningar på objekt >25 mkr

Kortversion av samhällsekonomiska beräkningar för objekten:

- Rv 61 Graninge-Speked
- Rv 63 Karlstad/Mossgatan-Edsgatan
- Rv 63 Edsgatan-Vallargärdet
- Rv 62 Norra Sanna-Dyvelsten
- Rv 62 Dyvelsten-Forshaga
- Rv 62 Norra Forshaga-Deje
- Rv 61 Framnäs-Högboda

Komplett underlag finns på www.trafikverket.se

V61, delen Graninge-Speke, VVÄ049

1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Vägsträckan mellan Graninge och Västra Speke är 6,1 km lång. Sidoområdet är av dålig standard. Hastigheten varierar på sträckan mellan 70 och 90 km/tim med automatisk hastighetskontroll på flera platser. Vägens bredd varierar mellan ca 6,6 och 9,5 meter. Trafikflödet varierar mellan 3 700-6 700 fordon/dygn ÅDT. Den tunga trafiken utgör ca 12-16% av den totala trafikmängden. Vägen går genom ett kuperat skogslandskap på större delen av sträckan. På delen mellan Östra och Västra Speke är det ett öppet jordbrukslandskap. Det förekommer ett stort antal skogsvägsanslutningar samt många enskilda vägar och fastighetsanslutningar längs hela sträckan.

Åtgärdens syfte: Arbetsplanen är upprättad med syfte att bygga om delen Graninge-Speke på väg 61 till mötesfri landsväg för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden för åtgärden är 92 mnkr i prisnivå 2013-06. Vägen förslås att mötessepareras med mitträcke och gå i befintlig sträckning. Vägsektionerna blir varierande 1+1 utan mitträcke 80 km/h på ca 1,1 km, 1+1 med mitträcke 100 km/h ca 1,8 km och 2+1 med mitträcke 100 km/h på ca 3,2 km. Viltstängsel sätts upp på del av sträckan.

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

| | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|---|---------------------------------------|----|--|
| Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad mnkr | + | Miljöeffekter som ej ingår i nettot | + | Övriga effekter som ej ingår i nettot | => | Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt) |
| 118 | | Försumbart | | Försumbart | | Lönsam |

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

| Effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------------------------|---|
| | Exempel på effekter år 2030 | Nuvärde (mnkr) | Diagram | |
| Resenärer | Restid: -19,6 ktim/år | 137 | | |
| Godstransporter | Restid: -1,5 ktim/år | 4 | | |
| Persontransportföretag | Ingen effekt | 0 | | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: -0,34 DSS/år | 99 | | |
| Klimat | CO2-utsläpp: +0,07 kton | -2 | | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar | 0 | | |
| Landskap | Landkaps effekter får inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnader: +0,4 mnkr/år | -9 | | |
| Samh.ek investeringsk. | Annuitetskostnad: 4,4 mnkr | -110 | | |
| Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad | | 118 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK = | 1,08 | Informationsvärde NNK = | HÖG | |
| Spann NNK = | 1,1 till 1,1 | NK = | 0,99 | |
| Effekter som inte ingår i den samhällsekonomiska kalkylen | | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | Bedömning | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning och bedömning | |
| Miljö | Klimat | Försumbart | Försumbart | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Hälsa | Försumbart | | Endast försumbara effekter för människors hälsa |
| | Landskap | Negativt | | Barriäreffekter för vilda djur bedöms som ringa. |
| Övrigt | Resenärer | Försumbart | Försumbart | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Godstransporter | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Persontransportföretag | Försumbart | | Kunskap saknas |
| | Trafiksäkerhet | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Övrigt | Försumbart | | Inga övriga effekter har identifierats |
| Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde | | Försumbart | | De negativa barriäreffekterna bedöms som ringa. |

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| Fördelningsaspekt | Kön - Restid, reskost, restidsos (person) | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt | Länsvis fördelning | Kommunvis fördelning | Trafikanter transporter & externt berörda | Näringsgren | Trafikslag | Ålder | Åtgärds-specifik fördelningsaspekt |
|-------------------------------|---|--|--------------------|----------------------|---|-------------|------------|------------------------------|------------------------------------|
| Störst nytta/ fördel (störst) | Män: (60%) | Regionalt | Värmland | Eda | Resenärer | Ej bedömt | Bil | Personer mellan 18 och 65 år | Ej bedömt |
| Negativ nytta/ nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Ej bedömt | Ej bedömt | Ej bedömt | Ej bedömt |

4. Transportpolitisk målanalys

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 | Positivt bidrag |
| | Jämställdhet | Jämställdhet transport | Negativt bidrag |
| | | Lika möjlighet | Negativt bidrag |
| | Funktionshindrade | Kollektivtrafiken | Inget bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Positivt bidrag | |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Inget bidrag | |
| | Kollektivtrafik, andel | Inget bidrag | |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Överflyttning transportslag | Inget bidrag |
| | | Energi: transportsystemet | Negativt bidrag |
| | | Energi: fordon | Inget bidrag |
| | | Energi: infrastrukturhållning | Inget bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Positivt&Negativt |
| | | Befolkning | Positivt |
| | | Luft | Inget bidrag |
| | | Vatten | Inget bidrag |
| | | Mark | Inget bidrag |
| | | Materiella tillgångar | Ej bedömt |
| | Landskap | Landskap | Inget bidrag |
| | | Biologisk mångfald, Växtliv, Djurliv | Positivt&Negativt |
| | | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Inget bidrag |
| Trafiksäkerhet | Döda & svårt skadade | Positivt bidrag | |

Målkonflikter

De positiva bidragen till funktionsmålen Medborgarnas resor, Näringslivets transporter och Tillgänglighet regionalt/länder står i konflikt med funktionsmålet Jämställdhet och hänsynsmålet Klimat.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Sammantaget visar den samhällsekonomiska bedömningen att åtgärden bidrar till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

V63 Edsgatan-Vallargärdet, VVA600

1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Väg 63 är en av huvudlederna in och ut ur Karlstad. Det är den huvudsakliga pendlarvägen för de som bor i Molkom eller Filipstad och verkar i Karlstad, eller vice versa. Vägen erbjuder en begränsad framkomlighet och trafiksäkerhet för både person- och godstransporter. Den aktuella sträckan mellan E18 och Edsgatan håller god standard i både plan och profil. Sträckans olycksstatistik visar att korsande och avsvängande olyckor är den dominerande formen av olyckor. Generellt sett uppnår inte vägen god standard avseende trafiksäkerhet.

Åtgärdens syfte: Det övergripande målet för projektet är att skapa bättre förutsättningar för gods- och pendeltrafik samt att öka trafiksäkerheten.

Förslag till åtgärd: Kostnaden för åtgärden är 56 mnkr i prisnivå 2013-06. Åtgärden innefattar ombyggnad av vägen till mötesseparerad väg (1+1/2+1/2+2) med hastighetsgräns 100 km/h på största delen av sträckan samt 80 km/h genom Vallargärdet. Åtgärden innefattar även korsningssanering och ombyggnation av befintliga korsningar samt åtgärder för att skapa förbättrad tillgänglighet till och höjd trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. kring busshållplatser.

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

| | | | | | | |
|--|---|-------------------------------------|---|---------------------------------------|----|--|
| Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad mnkr | + | Miljöeffekter som ej ingår i nettot | + | Övriga effekter som ej ingår i nettot | => | Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt) |
| 40 | | Negativt | | Försumbart | | Lönsam |

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

| Effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen | | | | |
|---|---|-------------------------|--------------------------------------|---|
| | Exempel på effekter år 2030 | Nuvärde (mnkr) | Diagram | |
| Resenärer | Restid: -14,3 ktim/år | 90 | | |
| Godstransporter | Restid: -0,7 ktim/år | 3 | | |
| Persontransportföretag | Ingen effekt | 0 | | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: -0,1 DSS/år | 23 | | |
| Klimat | CO2-utsläpp: 0,07 kton | -3 | | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar | 0 | | |
| Landskap | Landskapseffekter är inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnader: 0,3 mnkr/år | -7 | | |
| Samh.ek investeringsk. | Annuitetskostnad: 2,7 mnkr | -68 | | |
| Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad | | 40 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK = | 0,59 | Informationsvärde NNK = | HÖG | |
| Spann NNK = | 0,6 till 0,6 | NK = | 0,54 | |
| Effekter som inte ingår i den samhällsekonomiska kalkylen | | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | Bedömning | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning och bedömning | |
| Miljö | Klimat | Försumbart | Negativt | Kända effekter fångas i kalkylen. |
| | Hälsa | Försumbart | | Inga kända effekter |
| | Landskap | Negativt | | Barriär för djur & visuell karaktär påverkas negativt |
| Övrigt | Resenärer | Negativt | Försumbart | Korsningssanering skapar vägförlängning för vissa |
| | Godstransporter | Försumbart | | Inga kända effekter |
| | Persontransportföretag | Försumbart | | Inga kända effekter |
| | Trafiksäkerhet | Positivt | | Korsningssanering samt säkrare miljö för GC-trafik |
| | Övrigt | Försumbart | | Inga kända effekter |
| Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde | | Negativt | | Bedöms totalt sett ge negativt bidrag till kalkylen |

2. Samhällsekonomisk analys

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| Fördelningsaspekt | Kön - Restid, reskost, restidsos (person) | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt | Länsvis fördelning | Kommunvis fördelning | Trafikanter transporter & externt berörda | Näringsgren | Trafikslag | Ålder | Åtgärds-specifik fördelningsaspekt |
|-------------------------------|---|--|--------------------|----------------------|---|-------------|------------|------------------------------|------------------------------------|
| Störst nytta/ fördel (störst) | Män: (60%) | Lokalt | Värmland | Karlstad | Resenärer | Ej bedömt | Bil | Personer mellan 18 och 65 år | Ej bedömt |
| Negativ nytta/ nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Klimat | Ej bedömt | Neutralt | Ej bedömt | Ej bedömt |

4. Transportpolitisk målanalys

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 | Negativt bidrag |
| | | Lika möjlighet | Negativt bidrag |
| | Funktionshindre | Kollektivtrafiknätet | Positivt bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Positivt bidrag | |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Inget bidrag | |
| | Kollektivtrafik, andel | Inget bidrag | |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Överflyttning transportslag | Inget bidrag |
| | | Energi: transportsystemet | Negativt bidrag |
| | | Energi: fordon | Inget bidrag |
| | | Energi: infrastrukturhållning | Inget bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Inget bidrag |
| | | Befolkning | Positivt |
| | | Luft | Inget bidrag |
| | | Vatten | Inget bidrag |
| | | Mark | Negativt |
| | | Materiella tillgångar | Ej bedömt |
| | Landskap | Landskap | Inget bidrag |
| | | Biologisk mångfald, Växtliv, Djurliv | Negativt |
| | | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Inget bidrag |
| | Trafiksäkerhet | Döda & svårt skadade | Positivt bidrag |

Målkonflikter

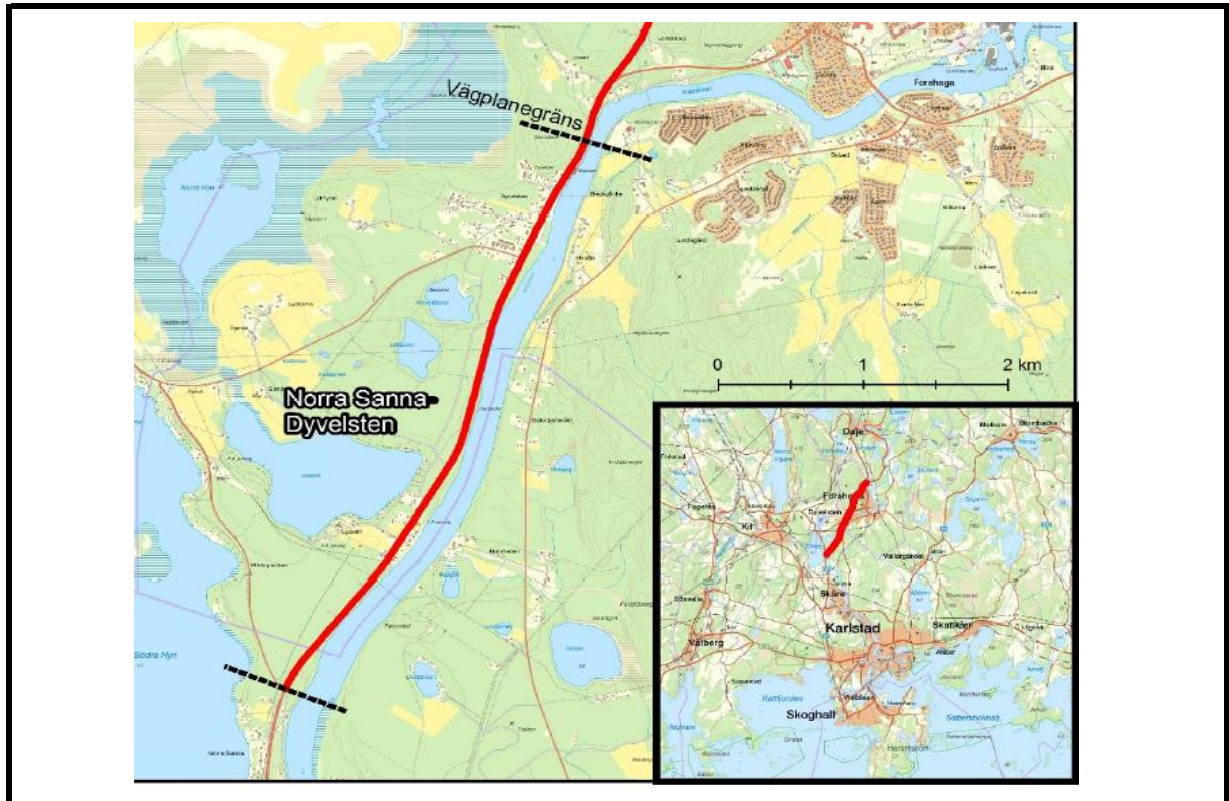
Ökade utsläpp innebär att klimatmålet ej uppfylls samtidigt som tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter förbättras.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt effektiv. Åtgärdens ekonomiska och sociala hållbarhet har bedömts som positiv, men bedömningen gällande den ekologiska hållbarheten kan inverka negativt gällande långsiktigt hållbar transportförsörjning.

v62 Norra Sanna-Dyvelsten, VVA602

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Väg 62 ingår i det regionala vägnätet och har stor betydelse för regional trafik mellan Karlstad och norra Värmland samt för turisttrafik primärt från inre södra och Mellansverige till fjällområden i Dalarna, norra Värmland och Trysil i Norge. Vägen är tvåfältig med varierande vägbredd och vägstandard. Riksväg 62 förbinder Hagfors, Munkfors och Forshaga med Karlstad samt de nationella vägstråken E18 och E45. Rv 62 har stor betydelse för arbetspendling och godstransporter, främst virkestransporter från norra Värmland. Mellan Forshaga och Karlstad är vägen ett viktigt arbetspendlingsstråk. På den aktuella sträckan är vägbredden ca 9 meter, vanlig landsväg med hastighetsgräns 90 km/h.

Åtgärdens syfte: Förbättrad framkomlighet och därmed ett mer tillförlitligt transportsystem för både arbetspendling och godstransporter. Åtgärden syftar även till ökad trafiksäkerhet med avseende på mötes- och singelolyckor.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 80 mnkr i prisnivå 2015-06.

Vägen breddas till mötesfri landsväg, omväxlande 2+2 resp. 1+1 med mitträcke på sträckan mellan södra korsningen Rv62/Öjenäsvägen fram till ca 500 m söder om södra infarten till Forshaga. Dimensionerande hastighet 100 km/h. Genom Dyvelsten begränsas hastigheten till 80 km/h. Vidare ingår ny gång- och cykelväg på en ca 2,0 km lång sträcka, mellan Norra Sanna och Lyckan. Med anledning av de instabila älvsflödena har vägens sträckning flyttats längre från älven på sträckorna mellan Norra Sanna och Lyckan samt mellan Lyckan och Dyvelsten.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

| | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|----|--|
| Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr | + | Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen | + | Övriga effekter som ej värderats i kalkylen | => | Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet |
| 3 | | Positivt | | Positivt | | Osäker lönsamhet |

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: 1,5 ktim/år | -11 | | |
| Godstransporter | Restid: +0,1 ktim/år | -1 | | |
| Persontransp.företag | Ej beräknat | 0 | | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: -0,4 DSS/år | 120 | | |
| Klimat | CO2-utsläpp: -0,01 kton | 0 | | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar, kolväten -2,5 ton, NOX -1,9 ton | 17 | | |
| Landskap | Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnader: +0,5 mnkr/år | -13 | | |
| SamEk Inv. | Annuitetskostnad: 4,4 mnkr | -110 | | |
| Nettonuvärde | | 3 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK-i= | 0,03 | Informationsvärde NNK = | HÖG | |
| NNK-i _{KA} *= | -0,21 | NNK-idu= | 0,02 | |
| Effekter som inte har värderats i kalkylen | | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | Bedömning | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning och bedömning | |
| Miljö | Klimat | Försumbart | Positivt | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Hälsa | Positivt | | GC-väg bidrar till ökad fysisk aktivitet |
| | Landskap | Positivt | | Barriär för vilda djur, negativt. Minskad barriär för GC, positivt. |
| Övrigt | Resenärer | Försumbart | Positivt | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Godstransporter | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen |
| | Persontransportföretag | Försumbart | | Kunskap saknas |
| | Trafiksäkerhet | Positivt | | Planskild kombinerad bil- och GC-bro över väg 62 ger positiva nyttor |
| | Övrigt | Positivt | | Rekreation och friluftsliv gynnas av åtgärden samt att man undviker eventuella kostsamma erosionsåtgärder i befintlig sträckning. |
| Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde | | Positivt | | Effekterna bedöms vara svagt positiva då bland annat sammanhängande cykelstråk skapas. |

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| Fördelningsaspekt | Kön: restid, reskostn, restidsosäkerhet | Lokalt/Regionalt/Nationellt/Internationellt | Län | Kommun | Trafikanter, transporter, externt berörda | Näringsgren | Trafikslag | Åldersgrupp | Åtgärds-specifik fördelningsaspekt |
|--------------------------------|---|---|----------|----------|---|--------------|--------------|------------------------------|------------------------------------|
| Störst nytta/fördel | Neutralt | Regionalt | Värmland | Forshaga | TS | Skogsråvaror | Bil, Godsväg | Personer mellan 18 och 65 år | Ej relevant |
| (störst) negativ nytta/nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | 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 | Kollektivtrafiknätet | Inget bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Positivt bidrag | |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Positivt bidrag | |
| | Kollektivtrafik, andel | Inget bidrag | |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik | Inget bidrag |
| | | Energi per fordonskilometer | Positivt bidrag |
| | | Energi bygg, drift, underhåll | Inget bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Positivt |
| | | Befolkning | Positivt |
| | | Luft | Positivt |
| | | Vatten | Inget bidrag |
| | | Mark | Positivt |
| | | Materiella tillgångar | Bedöms inte fn |
| | Landskap | Landskap | Inget bidrag |
| | | Biologisk mångfald, växtliv, djurliv | Positivt&Negativt |
| | | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Inget bidrag |
| | Trafiksäkerhet | Döda & svårt skadade | Positivt bidrag |

Målkonflikter

Inga målkonflikter av betydelse har identifierats. Åtgärden sker i befintlig sträckning, och områdespåverkan blir därför begränsad.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar till social hållbarhet då vägen möttesepareras och därmed får hög trafiksäkerhet samt att utbyggnad av GC-vägar ger fler människor möjlighet att gå eller cykla. På delar av sträckan flyttas vägen från Klarälvens instabila älvsäntran och därmed krävs inga förstärkningsåtgärder och påverkan på älven undviks, vilket bidrar till ekologisk hållbarhet. Åtgärdens bidrag till samhällsekonomisk hållbarhet är svårbedömd och osäker då objektet är så pass nära 0 och små förändringar påverkar dess lönsamhet.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-09-26; Roland Petersson och Sofie Erlandsson, Sweco; omräknad 2016-12-30 Fredrik Boke Trafikverket (konsult Sweco)

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-27; Roland Petersson, Sweco

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

2016-10-14, Expertgruppen har bestått av representanter från Trafikverket; Yvonne Thorén, utredare, Plväu, Fredrik Boke, trafikanalytiker, Plväu, Lena Löfvenholm, Plvät, Caroline Karlsson, utredare miljö, Plväu. Expertgrupp har deltagit i en övergripande diskussion om bedömningarna i SEB:en. Konsulten har ansvarat för upprättande av texterna.

Justering efter nationell granskning, Fredrik Boke, Trafikverket (konsult Sweco) 2016-12-30.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-16; 2017-01-02

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Viktor Hultgren, Trafikverket Region Väst, 010-123 67 28

Fredrik Boke, Trafikverket (konsult Sweco), Fredrik.Boke@Trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-01-27; Emma Rosklint, Trafikanalytiker, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-29; 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:

2017-02-13; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: *Introduktion till Samlad effektbedömning*

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

Bilaga 2: *Kostnadsunderlag*

Mattias Andersson, Sweco, 16-11-30.

VVA602-62_Sanna-Dyvelsten-Plgr-FKS-2016-11-30

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Roland Petersson, Sweco

Bilaga 3a: Bilaga_3a_Resultat_klimatkalkyl_vva602_161116.pdf

Bilaga 3b: Bilaga_3b_Indata_klimatkalkyl_vva602_160926.xls

Bilaga 3c: Bilaga 3c PM klimatkalkyl_160926.docx

Bilaga 3d: Bilaga 3d Kalkyl N Sanna-Dyvelsten_April 2016.xlsx

Bilaga 4: *Arbets-PM EVA*

Roland Petersson, Sofie Erlandsson, Sweco, 161027; justerat 170102, Fredrik Boke, Trafikverket (konsult Sweco) med avseende på resultatdelen i ArbetsPM.

Bilaga4_Arbets-Pm EVA Sanna_Dyvelsten

Bilaga 5: *EVA-kalkyl*

Roland Petersson, Sofie Erlandsson, Sweco 160926; omräknat till 2.96 161230 Fredrik Boke, Trafikverket (konsult Sweco)

Grundrapporter för huvudanalys och känslighetsanalyser i resp. mapp

Bilaga 6: *Indexomräkning investeringskostnader*

Roland Petersson, Sweco, 161027. Bilaga6_Indexomr_kapitalisering_invkostnad

Bilaga 7: *Planbeskrivning*

Mattias Andersson, Trafikverket, 150529. Bilaga 7_planbeskrivning_etapp1.pdf

Bilaga 8: *FKB*

Roland Petersson, Sweco, 161027. Bilaga 8_fkb_inledande_sida.xlsx

Bilaga 9: *Stråkstudie*

Yvonne Thorén, Trafikverket, 2012-02-02, Stråkstudie Väg 62 samt parallellstråk Lv240/rv 63

Bilaga 10: *Projektspecifikation, TG2 beslut*

Anders Berg, 130421. Bilaga 10_TG2-Beslut väg 62 Norra Sanna_Dyvelsten.pdf

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

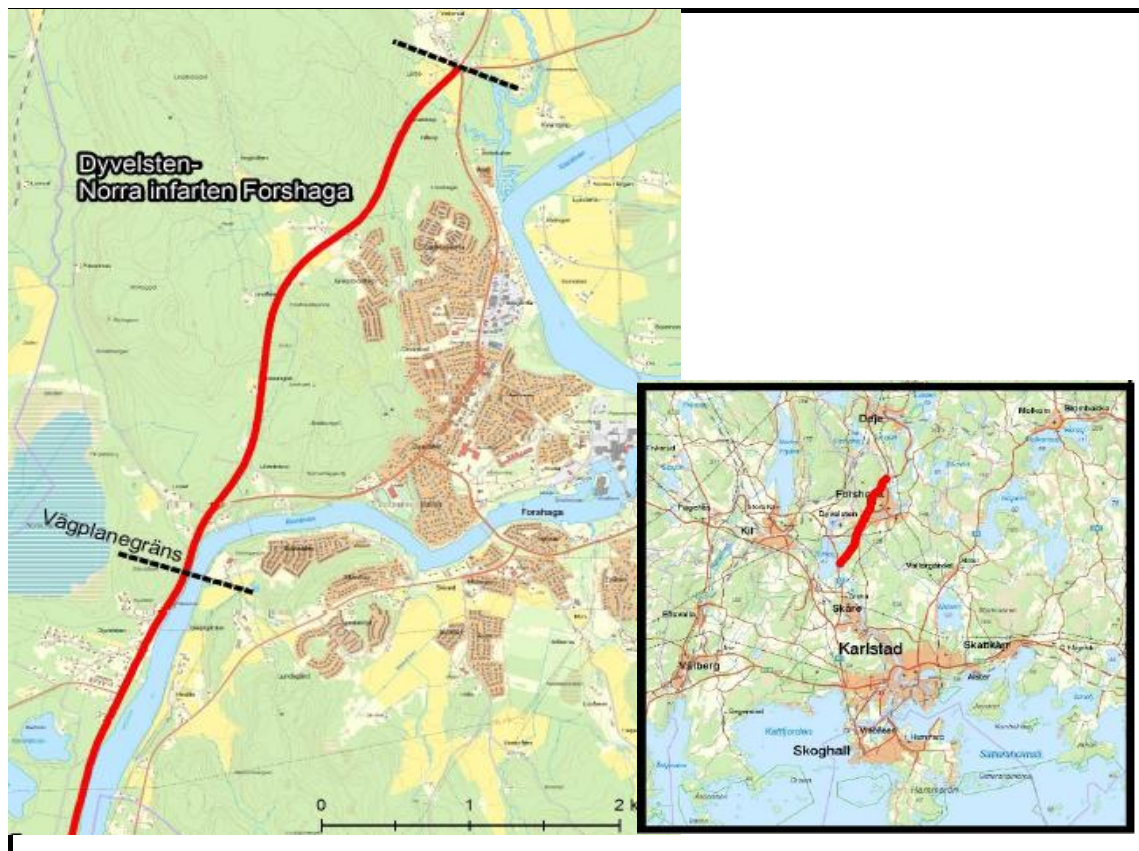
Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

| Namn, datum | Notering |
|-------------|----------|
| | |
| | |
| | |

väg62, Dyvelsten-Forshaga, VVA603

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Väg 62 är ett viktigt regionalt stråk för person- och godstrafik mellan Karlstad och riksgårnsen i norra Värmland. Mellan Forshaga och Karlstad är vägen ett viktigt arbetspendlingsstråk. Vägen har varierande bredd 9-12 m. Skyltad hastighet 90 km/h, lokalt 70 km/h.

Åtgärdens syfte:

Denna SEB utgör underlag till den nationella åtgärdsplaneringen.

Syfte med åtgärd:

- Förbättrad framkomlighet och därmed ett mer tillförlitligt transportsystem för både arbetspendling och godstransporter.
- Ökad trafiksäkerhet med avseende på mötes- och singelolyckor.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 60,3 mnkr i prisnivå 2015-06.

Vägen breddas i befintlig sträckning till mötesfri landsväg, omväxlande 2+1 och 1+1, med mitträcke, dimensionerande hastighet 100 km/h. Den aktuella vägsträckan är ca 4 km. Viltstängsel på sträckan mellan södra och norra avfarten till Forshaga.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

| | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|----|--|
| Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr | + | Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen | + | Övriga effekter som ej värderats i kalkylen | => | Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet |
| -7 | | Försumbart | | Försumbart | | Olönsam |

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: -2,1 ktim/år | 21 | |
| Godstransporter | Restid: -0,1 ktim/år | 0 | |
| Persontransp.företag | Ej relevant | 0 | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: -0,2 DSS/år | 60 | |
| Klimat | CO2-utsläpp: +0,01 kton | -1 | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar, kolväten -0,4 ton, NOX -0,1 | 2 | |
| Landskap | Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell | | |
| Övrigt | DoU-kostnader: +0,3 mnkr/år | -8 | |
| SamEk Inv. | Annuitetskostnad: 3,3 mnkr | -81 | |
| Nettonuvärde | | -7 | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | |
| NNK-i= | -0,08 | Informationsvärde NNK = | HÖG |
| NNK-i _{KA} *= | -0,29 | NNK-idu= | -0,07 |
| Effekter som inte har värderats i kalkylen | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | | Bedömning | Sammanvägd bedömning |
| Miljö | Klimat | Försumbart | Försumbart |
| | Hälsa | Försumbart | |
| | Landskap | Försumbart | |
| Övrigt | Resenärer | Försumbart | Försumbart |
| | Godstransporter | Försumbart | |
| | Persontransportföretag | Försumbart | |
| | Trafiksäkerhet | Försumbart | |
| | Övrigt | Försumbart | |
| Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde | | Försumbart | Sammantaget bedöms effekterna försumbara |

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| För- delnings- aspekt | Kön: restid, res-kostn, restidso säkerhet | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/Inter-nationellt | Län | Kommun | Trafi-kanter, trans-porter, externt berörda | Närings-gren | Trafikslag | Ålders-grupp | Åtgärds-specifik för-delnings aspekt |
|--------------------------------|---|--|----------|----------|---|--------------|------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Störst nytta/fördel | Män: (60%) | Regionalt | Värmland | Forshaga | TS: Externt berörda | Skogsråvaror | Bil | Personer mellan 18 och 65 år | Ej relevant |
| (störst) negativ nytta/nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Ej relevant | Neutralt | Neutralt | Ej relevant |

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

Målkonflikter

Inga målkonflikter av betydelse har identifierats. Åtgärden sker i befintlig sträckning och områdespåvekan blir därför begränsad.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Bidrag till ekologisk hållbarhet är svårbedömt. Räcken innebär mindre risk för att farliga ämnen sprids i naturen. Viltstängsel medför både positiva och negativa effekter. CO₂-utsläppen ökar. Bidraget till samhällsekonomisk hållbarhet bedöms negativt då NNK ligger nära noll och de icke beräkningsbara effekterna är försumbara eller svagt negativa. Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet genom ökad trafiksäkerhet.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-01-23; Roland Petersson och Sofie Erlandsson, Sweco

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

Roland Petersson, Sweco

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

2016-10-14; Trafikverket; Yvonne Thorén, utredare, Plväu, Fredrik Boke, trafikanalytiker, Plväu, Lena Löfvenholm, Plvät, Caroline Karlsson, utredare miljö, Plväu. Expertgrupp har deltagit i en övergripande diskussion om bedömningarna i SEB:en. Konsulten har ansvarat för upprättande av texterna.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-10-28, revidering 2017-01-31; 2017-02-08

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Viktor Hultgren, Trafikverket Region Väst, 010-123 67 28
Fredrik Boke, Trafikverket (konsult Sweco), Fredrik.Boke@Trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-02-20; Emma Rosklint, Samhällsekon, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-02-20; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-21; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-02-22; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

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

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

*Mattias Andersson, 2016-04-26, rev 2017-02-08,
Bilaga2_VVA603-62_Dyvelsten-Forshaga-Plfh-FKS-2017-02-08*

Bilaga 3: Klimatkalkyl

*Klimatkalkyl upprättad av Roland Petersson, 2016-10-03:
Bilaga 3a: Bilaga 3a_Resultat_klimatkalkyl_vva603_pdf_161003
Bilaga 3b: Bilaga 3b_Indata_klimatkalkyl_vva603_xls_161003
Bilaga 3c: Bilaga 3c_PM klimatkalkyl
Bilaga 3d: Bilaga 3d_Kalkyl Dyvelsten - N Forshaga_april 2016*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Roland Petersson, 2017-01-23, Bilaga4_Arbets-Pm EVA Dyvelsten-Forshaga

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Grundrapporter för huvudanalys och känslighetsanalyser i resp. mapp

Bilaga 6: Indexomräkning investeringskostnader

Roland Petersson, 2017-01-17, Bilaga6_Indexomr_kapitalisering_invkostnad

Bilaga 7: Planbeskrivning

Trafikverket, 2015-05-29, Bilaga 7_planbeskrivning_etapp2.pdf

Bilaga 8: FKB

Roland Petersson, 2016-10-28, Bilaga 8_fkb_inledande_sida.xlsx

Bilaga 9: Stråkstudie

Trafikverket, 2012-02-02, Stråkstudie Väg 62 samt parallellstråk Lv240/rv 63

Bilaga 10: Projektspecifikation, TG2 beslut

Anders Berg, 2013-04-21, Bilaga10_TG2-beslut väg 62 Dyvelsten_Forshaga

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

| Namn, datum | Notering |
|-------------|----------|
| | |
| | |
| | |

Väg 62 Norra infarten Forshaga - Deje, VVA1870

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Väg 62 ingår i det regionala vägnätet, har stor betydelse för regional trafik mellan Karlstad och norra delarna av Värmland och är rekommenderad primär transportväg för farligt gods samt är ett viktigt stråk för arbetspendling. I nuläget är vägen mellan Forshaga och Deje en tvåfältig väg, med 90 km/h. Trafikflödet uppgick till 3650 fordon år 2014 med lastbilsandel på 10 %. Vägen saknar mötesseparering.

Åtgärdens syfte: SEB tas fram i samband med åtgärdsplaneringen 2018-2029.

Syftet med ombyggnationen är att öka trafiksäkerheten i och med mötesseparering och säkra omkörningssträckor samt öka framkomligheten då hastigheten kan höjas.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 83,46 mnkr i prisnivå 2015-06.

Den aktuella åtgärden avser mötesseparering av vägen på en sträcka av 7,8 km. Ca 4,1 km kommer att breddas till 13,0 m och resterande kommer att behålla bredden av 9,0 m, men få nytt ytskikt.

Hastigheten kommer att höjas till 100 km/h på sträckan. I åtgärden ingår också separat högersvängskörfält in mot Kvarntorp. Ombyggnation av 6 busshållplatser ska också göras, vilket innebär att de kommer att anpassas för funktionshindrade.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

| Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr | + | Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen | + | Övriga effekter som ej värderats i kalkylen | => | Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet |
|---------------------------------------|---|--|---|--|----|---|
| -30 | | Försumbart | | Försumbart | | Olönsam |

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

| Effekter som <i>har värderats</i> i kalkylen | | | | |
|---|--|-------------------------|---|---|
| | Exempel på effekter år 2040 | Nuvärde (mnkr) | Diagram | |
| Resenärer | Restid personbil: -3,6 kftim/år | 36 | | |
| Godstransporter | Restid lastbil: -0,1 kftim/år | -1 | | |
| Persontransp.företag | Ej relevant | 0 | | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: -0,23 DSS/år | 59 | | |
| Klimat | CO2-utsläpp: 0,025 kton/år | -2 | | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar | 6 | | |
| Landskap | Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnad: 0,6 mnkr/år | -14 | | |
| SamEk Inv. | Annuitetskostnad: 4,6 mnkr/år | -114 | | |
| Nettonuvärde | | -30 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK-i= | -0,26 | Informationsvärde NNK = | Ej angett | |
| NNK-i _{KA} *= | -0,43 | NNK-idu= | -0,23 | |
| Effekter som <i>inte har värderats</i> i kalkylen | | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | Bedömning | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning och bedömning | |
| Miljö | Klimat | Försumbart | Försumbart | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. |
| | Hälsa | Försumbart | | Bulleråtgärder förutsätts om riktvärden överskrids. |
| | Landskap | Försumbart | | Marginell ökning av barriäreffekt från höjd hastighet, räckan och breddning. |
| Övrigt | Resenärer | Försumbart | Försumbart | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. |
| | Godstransporter | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. |
| | Persontransport-företag | Försumbart | | Eventuella tidsvinster för busstrafikföretag ej med i EVA-kalkylen men bedöms som försumbara. |
| | Trafiksäkerhet | Försumbart | | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. |
| | Övrigt | Försumbart | | Ingen identifierad effekt. |
| Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde | | Försumbart | Barriäreffekter vid breddning, mittseparering och högre hastighet i befintlig sträckning. | |

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| För-del-nings-aspekt | Kön: restid, res-kostn, restidso säkerhet | Lokal/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt | Län | Kommun | Trafi-kanter, trans-porter, externt berörda | Närings-gren | Trafikslag | Ålders-grupp | Åtgärds-specifik för-del-nings-aspekt |
|--------------------------------|---|---|----------|----------|---|--|------------|-----------------|---------------------------------------|
| Störst nytta/fördel | Män: (60%) | Regionalt | Värmland | Forshaga | Resenärer | Underlag saknas för att identifiera specifik näringsgren | Bil | Vuxna: 18-65 år | Ej bedömt |
| (störst) negativ nytta/nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Underlag saknas för att identifiera specifik näringsgren | Neutralt | Neutralt | Ej bedömt |

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 | Positivt bidrag |
| | | Interregionalt | Positivt bidrag |
| | Jämställdhet | Jämställdhet transport | Inget bidrag |
| | | Lika möjlighet | Inget bidrag |
| | Funktionshindrade | Kollektivtrafiknätet | Positivt bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Inget bidrag | |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Inget bidrag | |
| | Kollektivtrafik, andel | Inget bidrag | |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik | Negativt bidrag |
| | | Energi per fordonskilometer | Negativt bidrag |
| | | Energi bygg, drift, underhåll | Negativt bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Inget bidrag |
| | | Befolkning | Positivt bidrag |
| | | Luft | Positivt bidrag |
| | | Vatten | Inget bidrag |
| | | Mark | Inget bidrag |
| | | Materiella tillgångar | Bedöms inte fn |
| | Landskap | Landskap | Inget bidrag |
| | | Biologisk mångfald, växtliv, djurliv | Negativt bidrag |
| | | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Inget bidrag |
| | Trafiksäkerhet | Döda & svårt skadade | Positivt bidrag |

Målkonflikter

Objektets åtgärder innebär ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och kvalitet men ger högre klimatpåverkan och ökad barriäreffekt.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms bidra till ökade utsläpp av CO2 men försumbar påverkan på landskap. Åtgärden bedöms därmed inte bidra till ekologisk hållbarhet.
 Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att objektet är olönsamt och de ej beräknade effekterna bedöms inte påverka lönsamheten nämnvärt.
 Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom ökad trafiksäkerhet, nya hållplatser som är anpassade för funktionshindrade som medför att fler får möjlighet att ta sig till sina målpunkter.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-10-10; Roland Petersson, Sweco; Sofie Erlandsson, Sweco

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-27; Roland Petersson, Sweco; Sofie Erlandsson, Sweco

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

Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat i och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 2016-11-28 av Fredrik Boke, Trafikverket (konsult Sweco).

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-28, reviderad 2017-01-31

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Viktor Hultgren, Trafikverket Region Väst, 010 - 123 67 28

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-02-06; Emma Rosklint, Trafikanalytiker, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-02-07; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-02-13; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-02-13; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

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

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Karl Borgstrand, Trafikverket, 2016-06-01, rev 2016-06-23, Bilaga2_VVA1870-62_Norra_infarten_Forshaga_Deje-ÅVS-GKI-160623

Bilaga 3: Klimatkalkyl

*Roland Petersson, Sweco, 2016-11-01:
Bilaga3a_Indata_Klimatkalkyl_N_Forshaga_Deje
Bilaga3b_Resultat_Klimatkalkyl_N_Forshaga_Deje*

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Roland Petersson, Sofie Erlandsson, Sweco, 2016-11-09, Bilaga4_Arbets-Pm EVA N_Forshaga-Deje 161109

Bilaga 5: EVA-kalkyl

2016-10-10; Roland Petersson, Sweco; Sofie Erlandsson, Sweco, Huvudanalys och känslighetsanalys

Bilaga 6: Indexomräkning investeringskostnader

N_Forshaga_Deje_160401_indexomr_kapitalisering_invkostnad

Bilaga 7: Kalkylunderlag

160609, Trafikverket, PM Kalkylunderlag Väg 62 till EVA

Bilaga 8: FKB

Fredrik Boke, Trafikverket, 2016-12-29, fkb_verktyg_20160401_vva1870_161229

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

| Namn, datum | Notering |
|-------------|----------|
| | |
| | |
| | |

Väg 61 Framnäs-Högboda, VVA1865

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Etappen har en ÅDT på 4 200 (16 % tung trafik) närmast Högboda och 5100 (15% tung trafik) närmast Framnäs. På den drygt 8 kilometer långa sträckan från det att möttesepareringen från söder upphör utanför Framnäs och fram till vägskalet vid Högboda har vägen en bredd på 8 meter. Överlag har vägen en dålig vertikal- och horisontalgeometri med låg standard på sidoområdena. Det finns dock undantag där det öppna landskapet erbjuder bra sikt och sträckor med goda omkörningsmöjligheter.

Åtgärdens syfte: SEB tas under hösten 2016 fram som underlag till reviderad länsplan för perioden 2018-2029.

Syftet med utbyggnaden är att öka trafiksäkerheten i och med mötteseparering och säkra omkörningssträckor samt öka framkomligheten då hastigheten kan höjas.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 122,1 mnkr i prisnivå 2015-06.

Sträckan föreslås bli utformad med cirka 20 % omkörningsbar längd per riktning och utformad som 2+1 väg med mittseparering och viltstängsel. Hastighetsbegränsningen höjs till 100 km/h. En GC-port och GC-väg är även föreslaget, samt 4 st busshållplatser som görs om och anpassas för funktionshindrade. En korsningssanering planeras där mindre anslutning/utfarter stängs och ansluts via parallellvägar till de korsningar som är kvar.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

| | | | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|---|----|--|
| Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr | + | Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen | + | Övriga effekter som ej värderats i kalkylen | => | Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet |
| 149 | | Negativt | | Positivt | | 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: -19,4 kftim/år | 198 | | |
| Godstransporter | Restid lastbil: -1,5 kftim/år | 12 | | |
| Persontransp.företag | Ej relevant | 0 | | |
| Trafiksäkerhet | Dödade och svårt skadade: -0,35 DSS/år | 117 | | |
| Klimat | CO2-utsläpp: 0,107 kton/år | -8 | | |
| Hälsa | Utsläpp av luftföroreningar | 6 | | |
| Landskap | Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell | | | |
| Övrigt | DoU-kostnad: 0,3 mnkr/år | -9 | | |
| SamEk Inv. | Annuitetskostnad: 6,7 mnkr/år | -167 | | |
| Nettonuvärde | | 149 | | |
| Nyckeltal utifrån prissatta effekter | | | | |
| NNK-i= | 0,89 | Informationsvärde NNK = | Ej angett | |
| NNK-i _{KA} *= | 0,46 | NNK-idu= | 0,85 | |
| Effekter som inte har värderats i kalkylen | | | | |
| Berörd/påverkad av effekt | Bedömning | Sammanvägd bedömning | Kortfattad beskrivning och bedömning | |
| Miljö | Klimat | Försumbart | Negativt | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. Bulleråtgärder förutsätts om riktvärden överskrids. Marginell ökning av barriäreffekt från höjd hastighet, räckan, viltstängsel och breddning. |
| | Hälsa | Försumbart | | |
| | Landskap | Negativt | | |
| Övrigt | Resenärer | Försumbart | Positivt | Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen, men försumbara effekter kan förekomma. Eventuella tidsvinster för busstrafikföretag ej med i EVA-kalkylen men bedöms som försumbara. Effekten bedöms positiv då ny GC-port och GC-väg är föreslagen och utfarer/anslutningar stängs. Ingen identifierad effekt. |
| | Godstransporter | Försumbart | | |
| | Persontransportföretag | Försumbart | | |
| | Trafiksäkerhet | Positivt | | |
| | Övrigt | Försumbart | | |
| Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde | | Positivt | | Trafiksäkerhetseffekter av korsningssanering och GC-åtgärder bedöms som mer positiva i förhållande till barriäreffekterna till följd av viltstängsel. |

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

| För- delnings- aspekt | Kön: restid, res-kostn, restidso säkerhet | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ nter- nationellt | Län | Kommun | Trafi- kanter, trans- porter, externt berörda | Närings- gren | Trafikslag | Ålders- grupp | Åtgärds- specifik för- delnings aspekt |
|---------------------------------|---|---|----------|----------|---|---|------------|-----------------|--|
| Störst nytta/ fördel | Män: (60%) | Lokalt | Värmland | Kil | Resenärer | Skogsråvar or och råmaterial till stålindustrin | Bil | Vuxna: 18-65 år | Ej bedömt |
| (störst) negativ nytta/ nackdel | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Neutralt | Ej bedömt |

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 | Positivt bidrag |
| | Jämställdhet | Jämställdhet transport | Inget bidrag |
| | | Lika möjlighet | Inget bidrag |
| | Funktionshinder | Kollektivtrafiken | Positivt bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Positivt bidrag | |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Positivt bidrag | |
| | Kollektivtrafik, andel | Inget bidrag | |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik | Negativt bidrag |
| | | Energi per fordonskilometer | Negativt bidrag |
| | | Energi bygg, drift, underhåll | Negativt bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Positivt bidrag |
| | | Befolkning | Positivt bidrag |
| | | Luft | Negativt bidrag |
| | | Vatten | Inget bidrag |
| | | Mark | Inget bidrag |
| | | Materiella tillgångar | Bedöms inte fn |
| | Landskap | Landskap | Inget bidrag |
| | | Biologisk mångfald, växtliv, djurliv Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Positivt&Negativt Negativt bidrag |
| | Trafiksäkerhet | Döda & svårt skadade | Positivt bidrag |

Målkonflikter

Objektets åtgärder innebär ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och kvalitet men ger högre klimatpåverkan och ökad barriäreffekt samt viss påverkan på arkeologiska föremål såsom milstolpar och bytomter.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms bidra till ökade utsläpp av CO₂ och ha viss negativ påverkan på landskap. Åtgärden bedöms därmed inte bidra till ekologisk hållbarhet. Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att objektet är lönsamt och de positiva ej beräknade effekterna adderas till objektets lönsamhet främst på grund av trafiksäkerhetsmässiga effekter i samband med korsningssanering och GC-åtgärder. Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom ökad trafiksäkerhet, nya hållplatser som är anpassade för funktionshinder samt ny GC-port som medför att fler får möjlighet att gå och cykla till sina målpunkter.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2016-11-29; Roland Petersson, Sweco; Sofie Erlandsson, Sweco, omräknad 161202 Fredrik Boke, Trafikverket, PLväu

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-11-30; Roland Petersson, Sweco; Sofie Erlandsson, Sweco

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

2016-11-29, Expertgruppen har bestått av representanter från Trafikverket; Yvonne Thorén, utredare, PLväu; Viktor Hultgren, trafikanalytiker; Fredrik Boke, trafikanalytiker, PLväu; Caroline Karlsson, utredare miljö, PLväu.

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2016-11-09; 2016-11-16; 2016-12-02

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Fredrik Boke Trafikverket, PLväu (konsult Sweco)
Fredrik.Boke@Trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:

2017-01-27; Emma Rosklint, Trafikanalytiker, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-01-29; 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:

2017-02-13; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: Introduktion till Samlad effektbedömning

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

Bilaga 2: Kostnadsunderlag

Trafikverket, 2016-05-31. Bilaga2_VVA1865-61_Framnäs-Högboda-ÅVS-GKI-2016-05-31

Bilaga 3: Klimatkalkyl

Roland Petersson, Sweco, 2016-11-08. Bilaga3a_Indata_klimatkalkyl_Framnas_Hogboda.xls

Roland Petersson, Sweco, 2016-11-08. Bilaga3b_Resultat_Klimatkalkyl_Framnas_Hogboda.pdf

Bilaga 4: Arbets-PM EVA

Bilaga 4a: Bilaga4a_Arb_PM_v61_Framnäs-Högboda_161203

Bilaga 4b: Bilaga4b_ATK-justering_Framnäs_Högboda_161203

Bilaga 5: EVA-kalkyl

Kalkyl och grundrapport i mappen EVA-kalkyl

Bilaga 6: Indexomräkning investeringskostnader

Sofie Erlandsson, Sweco, 2016-11-16. Bilaga6_160401_indexomr_kapitalisering_invkostnad

Bilaga 7: Kalkylunderlag, PM

Trafikverket, 2016-06-09. Bilaga7_160609 PM Kalkylunderlag Väg 61 till EVA

Bilaga 8: FKB

Roland Petersson, Sweco, 2016-11-16. fkb_v61_Framnäs_Högboda.xlsx

Bilaga 9: Regionala ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg 161202

Referens 1, Miljökonsekvensbeskrivning

Ej upprättat

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

| Namn, datum | Notering |
|-------------|----------|
| | |
| | |
| | |

Bilaga 7. Samhällsnytta Karlstad C

Beskrivning av objektet och bedömning
av samhällsnytta enligt underlag från
Karlstads kommun.


KARLSTADS KOMMUN
KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Karlstad 2017-10-03
 Ida Bergsten, 054-5401006
ida.bergsten@karlstad.se

| | | | |
|-------------------------|--|-------------------------|------------------|
| Projektets namn: | Karlstads resecentrum | Projektansvarig: | Karlstads kommun |
| Bidragsområde: | Regional kollektivtrafikanläggning, Nationell plan | | |

| | |
|---|---|
| Projektets syfte, bakgrund och omfattning (kort beskrivning) | <p>Bakgrund och omfattning</p> <p>Karlstads kommun driver tillsammans med Trafikverket, Jernhusen och Region Värmland projektet Tåg-i-tid. Projektet har varit igång sedan 2011 och från 2014 finns projektets förslag till olika satsningar med i Trafikverkets nationella plan som sträcker sig till år 2025. Syftet med projektet är dels att öka kapaciteten på Värmlandsbanan för att korta restiderna med tåg och dels att utveckla ett resecentrum i anslutning till Karlstad C för att öka förutsättningarna för kollektivt resande. Byggstart för projektet Karlstads resecentrum är planerat till år 2021.</p> <p>Delprojekt</p> <p>Projektet Karlstads resecentrum kan delas in i följande delprojekt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vikenpassagen/ Stationslänken 2. Hamngatan 3. Trädgårdslänken (bro) 4. Stationshuset 5. Kollektivtrafikytor 6. Södra sidan 7. Trafiklösning Karl IX <p>Bifogad ansökan avser delprojekt 2 och 5.</p> |
|---|---|



Projektidé, mål och syfte

Utveckling av kollektivtrafiken

Karlstad är centralort i Värmland och den naturliga knutpunkten för transporter såväl inom som till och från länet. Goda kommunikationer inom regionen är avgörande för att Värmland ska utvecklas mot en allt mer funktionell arbetsmarknadsregion. Snabba och bekväma förbindelser med angränsande storstadsregioner är också av stor betydelse för en positiv regional utveckling.

Statistik över pendling visar att Karlstad är en av de orter i Sverige som har störst in- och utpendling. Karlstad är därför beroende av ett fungerande resecentrum, där olika transportslag samlas och ger resenären goda möjligheter till övergång mellan regionala och lokala färdssätt.

Ett väl fungerande resecentrum med hög kvalitet kommer att bidra till att utveckla både kollektivresandet i regionen och det långväga resandet. Detta är helt i linje med de svenska transportpolitiska målen, som siktar till bl a ett transportsystem med god tillgänglighet, hög kvalitet och säkerhet, och som bidrar till en god miljö och en positiv regional utveckling. Det är också i linje med kommunens egen transportstrategi, som bl a menar att hållbara transporter hänger samman med utbudet av regional kollektivtrafik.

Region Värmland har i Värmlands systemanalys identifierat Karlstads resecentrum som ett prioriterat objekt med anledning av att det har en nytta för kollektivtrafiken i samtliga regionala stråk. Ett resecentrum med utbyggd spårkapacitet bidrar till ökad kapacitet för den spårbundna trafiken och ökar tillgänglighet och fysisk samordning mellan tåg, regionala och lokala bussar.

Målsättningar:

- Karlstads stationsområde ska utvecklas till en tät och levande stadsmiljö som ska vara mänsklig, trygg och välkomnande.
- Karlstads resecentrum ska utvecklas till en attraktiv och funktionell knutpunkt för nationellt, regionalt och lokalt resande.
- Karlstads stationsområde ska utvecklas med en blandad stadsbebyggelse med olika funktioner som binder samman nuvarande centrum med området söder om järnvägen.
- Barriären Hamngatan och järnvägsområdet ska minska och framkomligheten för gående, cykel och kollektivtrafiken längs Hamngatan ska förbättras.
- Karlstads resecentrum ska vara en effektiv och attraktiv knutpunkt för byten mellan tåg, buss, bil, cykel och gång där hög tillgänglighet till plattformar är en väsentlig del.
- Det ska finnas minst en säker och bekväm passage för både gående och cyklister mellan stadscentrum, resecentrum och stadsdelarna söder om järnvägen.

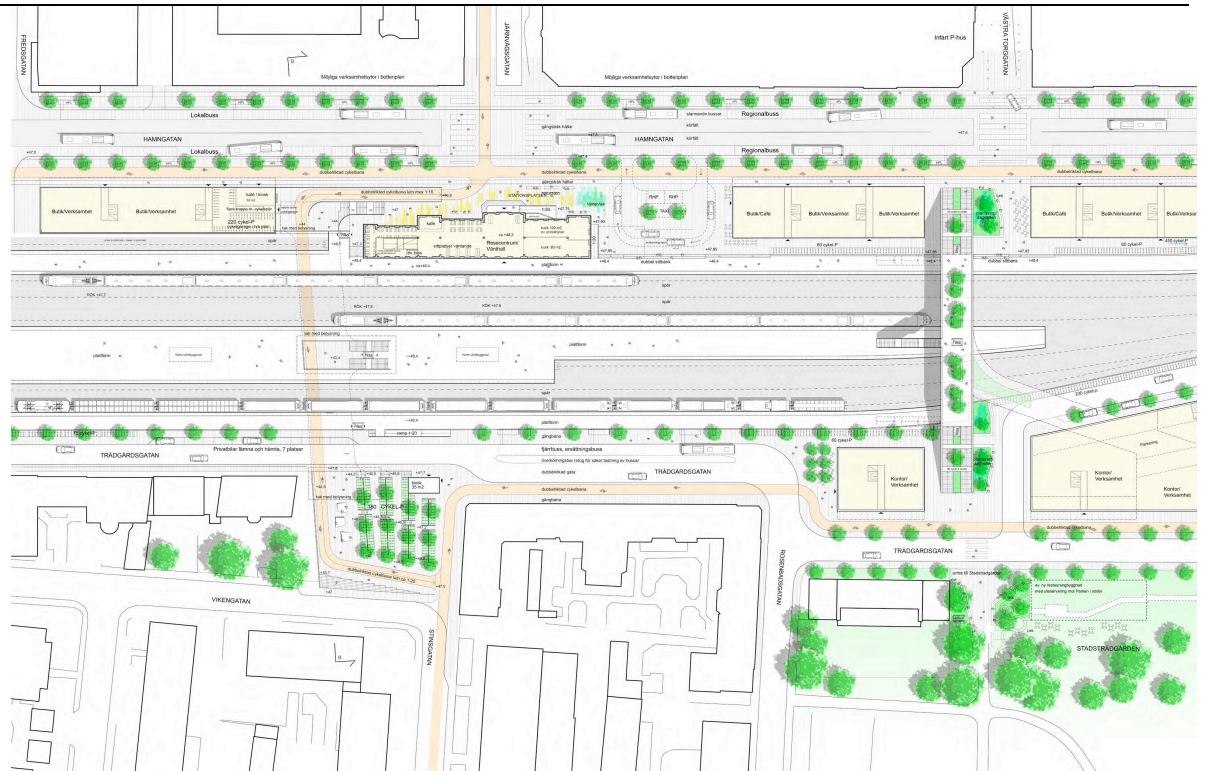
Nyttoeffekter:

- Ökad flexibilitet och bekvämlighet för resenärerna
- En mer attraktiv och sammanhållen stadsmiljö
- Exploateringseffekter
- Minskade restider
- Ökad trygghet för resenärer och medborgare
- Ökad trafiksäkerhet på Hamngatan

De främsta vinsterna med projektet är förbättringar för resenärer – som i sin tur ökar Karlstads attraktivitet som boendeort, studieort, arbetsplats och besöksstad – samt ökad kapacitet på Värmlandsbanan till fördel för både gods- och persontrafik. Den funktionella arbetsmarknadsregionen växer med bättre pendlingsmöjligheter, och kontaktmöjligheterna mot övriga landet och världen förbättras. Detta beror framförallt på att kapaciteten på Värmlandsbanan höjs så att den regionala kollektivtrafiken kan utvecklas och att kopplingarna till regional busstrafik och lokaltrafik ges goda förutsättningar.

Attraktiv mark i mycket centralt läge, och med direktkontakt med stora resandeströmmar, kan exploateras och skapa mervärden för såväl staden som för projektet. Befintliga fastigheter kan utvecklas för att dra fördel av det förbättrade kommersiella läget. Karlstads centrum kan växa, och kopplingarna mellan centrum och de södra delarna av staden förbättras med minskad barriäreffekt som följd.

Det övergripande målet är att de infrastrukturinvesteringar som projektet leder fram till, resulterar i avsedd nytta för såväl medborgarna, regionen och Karlstads kommun.



Skiss över projektvision. Illustration White AB 2017.

Karlstads resecentrum nuläge

Järnvägen tillsammans med Hamngatan är i kommunens stadsdelsvision omnämnd som en plats med en mycket stor barriäreffekt. De funktioner som finns på nuvarande Karlstad C med en hårt trafikerad gata och ett stort spårområde skapar barriäreffekter som tydligt delar upp staden.

Norr om området finns Tingvallastaden och en tydlig kvartersstruktur. I söder finns en modernare mer öppen stadsform som idag inte kopplar mot Tingvallastaden varken i gatunätets struktur eller bebyggelsemönster.

Stationshuset är ett landmärke och i sydöst skymtas Löfbergskrapan som också är ett landmärke för Karlstad. Området framför stationsområdet pekas ut som en befintlig knutpunkt och östra delen av stationshuset pekas ut som potentiell knutpunkt.



RESERUM - FLYGVY

2017.10.04

Trivector white

Flygvy över "reserummet" Karlstads resecentrum. Illustration White AB.

Karlstads resecentrum vision

I kommunens stadsdelsvision finns övergripande mål om att minimera genomfartstrafiken, skapa mer utrymme för gående och cyklister, prioritera kollektivtrafiken, stärka handeln och skapa attraktiva och trygga offentliga miljöer. För Karlstads stationsområde finns mål om att den ska utvecklas till en regional knutpunkt, att staden kopplas samman och att barriärer överbryggas, ny bebyggelse skapas med hög tillgänglighet och området får en grön karaktär.

Karlstads kommun strävar efter att bli en stad med 100 000 invånare och en stad där det finns hög livskvalité där tillväxt ska ske på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och ekologiskt hållbart. Hållbart resande värnas för att minska trängseln och få en mer attraktiv stadsmiljö. Karlstads resecentrum ska utgöra ett nav i staden där många människor passerar med minsta möjliga friktion och spännande platser för möten finns.

Karlstads stadskärna innehåller mycket höga kulturvärden som ska värnas och förstärkas. Kulturhistoriska byggnader och miljöer kan bidra till att ge staden en stark identitet, något som särskiljer Karlstad från andra städer.

Kulturvärdena skapar tilltalande livsmiljöer vilket i sin tur bidrar till livskvalitet. Karlstads stationsområde ska ha en hög arkitektonisk nivå på både bebyggelse och de offentliga rummen. Stationsområdets utformning har en mycket stor påverkan på hela stadens identitet, varumärke och attraktivitet varför nybyggnad, ombyggnad och tillbyggnad inom området.



Karlstad Centralstation, uppförd 1869. Foto Juryutlåtande arkitektävling 2017.

Arkitektävling

En arkitektävling för stationsområdet i Karlstad har genomförts. Under hösten 2016 utsågs fyra tävlande arkitektfirmor som utifrån ett tävlingsprogram fick möjlighet att lämna ett tävlingsbidrag. En vinnare, White arkitekter AB, har därefter utses av en sammanställd jury för tävlingen. Tävlingen syftade till att få fram innovativa förslag till utformningen av Karlstads resecentrum som nu, tillsammans med bland annat kommunens stadsdelsvision, ligger till grund för den fortsatta planeringen av området.

Kollektivtrafikens betydelse för besöksnäringen

Besöksnäringen är en viktig näringsgren för Karlstad och för Värmland. Många besökare kommer till Karlstad för att handla, ta del av kulturaktiviteter, delta i konferenser och seminarier eller för att besöka och delta i idrottsevenemang mm.

Möjligheterna att nå attraktiva besöksmål genom att åka kollektivt är av stort värde för staden. Karlstad som handelsstad ökar sin attraktionskraft genom centrumets utveckling. Många besöksmål och hotell i Karlstad ligger inom gångavstånd från resecentrum.

Entrén till Karlstad och porten till Värmland

Resecentrum blir det första många besökare ser när de kommer till Karlstad och Karlstad är i många avseenden navet för resandet i Värmland. Det är därför viktigt att via Karlstads resecentrum skapa en värdig entré för såväl det lokala som det regionala resandet.

| | |
|--|---|
| | <p>Avgränsning för ansökan</p> <p>Karlstads kommun avser med denna ansökan att söka medel om 45 mnkr för kollektivtrafikfrämjande åtgärder på Hamngatan samt anslutande kollektivtrafikytor (delprojekt 2 och 5) vilket innefattar funktioner för bland annat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reglering • Vändning • Hållplatser och väderskydd • Vänt-funktioner • Kommunikationsytor mellan transportslag (tåg, buss, taxi, cykel etc.) |
|--|---|

| | | | |
|--|-------------------------------------|-----------------------|---|
| <p>Genomförande-tidpunkt, trafikstart</p> | <p>2022 - Trafikstart Hamngatan</p> | <p>Resandevolymer</p> | <p>Vid järnvägsstationen är det idag ca 950 påstigande resenärer per dag, vid nuvarande busstation är det i genomsnitt 1870 påstigande resenärer per vardag för regionbussar samt 1400 påstigande resenärer för den lokala busstrafiken. För järnvägsstationen beräknas antalet påstigande resenärer öka till 1900 per dag. Regionala busstrafiken har beräknat att antalet påstigande resenärer kommer uppgå till ungefär 3000 per dag. För den lokala busstrafiken beräknas antalet påstigande resenärer uppgå till 5600 per dag vid resecentrum. Det finns i dagsläget inga siffror för avstigande resenärer.</p> <p>Karlstads kommun har som mål att den lokala busstrafiken ska öka med 3% per år.</p> |
|--|-------------------------------------|-----------------------|---|

| | |
|--|---|
| Förväntade effekter inkl beskrivning av effekter mot transp.pol.mål | <p>Resecentrum innebär ökad bekvämlighet för resenärerna, med möjlighet till smidiga övergångar mellan olika trafikslag, samlad biljettförsäljning och information, komfortabel vänt-miljö och hög grad av anpassning av miljön till resande med funktionsnedsättning av olika slag.</p> |
| | <p>Utbyggnaden av infrastrukturen möjliggör fler turer för såväl nationella som regionala och lokala tåg vilket gör att fler kan välja att resa med kollektivtrafiken. Med både ökad turtäthet, bättre tillgänglighet, förbättrad intermodalitet med goda bytesmöjligheter inom och mellan trafikslag ökar attraktiviteten hos kollektivtrafiken vilket bidrar till ett hållbart resande.</p> |
| | <p>Många företag i Karlstad har omfattande kontakter och utbyte både med andra delar av Sverige och med andra länder. För dem är goda möjligheter till resande för både egen personal och besökande av mycket stor vikt.</p> |
| | <p>Karlstads resecentrum möjliggör för fler att bo och arbeta på skilda platser i regionen vilket gör att arbetsmarknadsregionen växer.</p> |
| | <p>Kapacitetsökningen på järnvägen, med både mötesspår på sträckorna utanför Karlstad och fler hållplatslägen på Karlstads centralstation, skapar möjlighet till högre turtäthet för persontrafiken och kortare restider. Sammankopplingen av lokal-, regional- och fjärrtrafik skapar ökad tillgänglighet till trafiken, och därmed ökade pendlingsmöjligheter.</p> |
| | <p>Karlstads resecentrum kommer att bidra till ett mer jämställt transportsystem. Resecentrum är modernt och kommer att höja kollektivtrafikens status. Målet är att erbjuda attraktiva resor för alla oavsett ålder, kön och samhällsklass. Karlstads resecentrum med omgivning ska utformats för att skapa en trygg miljö för resenären med öppna ytor, god service, bra belysning, tydliga gångstråk m.m.</p> |
| Samhällsekonomisk bedömning | <p>Se bilaga.</p> |
| Förväntade kostnader för investeringen | <p>Kostnad för Karlstads kommuns delprojekt 2 och 5 i projektet Karlstads resecentrum, exklusive förvaltningskostnader, exklusive moms är beräknat till 150 mnkr i 2017 års prisnivå.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Utrednings- /upphandlingsläge samt beskrivning av den interna beslutsprocessen, dvs. vilka beslut är fattade/kommer att fattas</p> | <p>Fattade: Avsiktsförklaring - 2016-10-18 Arkitekttävling Karlstad C med resecentrum - 2017-06-20</p> <p>Planerade: Programhandling ev. Revidering av detaljplan Investeringsbeslut Projektering Upphandling Byggstart Färdigställande</p> |
| <p>Upprättad Granskad Godkänd</p> | <p>2017-10-03 Ida Bergsten 2017-10-17 Sören Jonsson och Mattias Landin 2017-10-17 Sören Jonsson</p> |

Bilaga 8. Samrådsredogörelse

Under revideringen har Region Värmland haft kontinuerliga informationsutbyten med Trafikverket, Länsstyrelsen i Värmland, länets kommuner och näringslivet.

- I september 2016 genomfördes samråd med länets kommuner inför revideringen av länstransportplanen. Syftet med samrådet var att få en inriktning för arbetet.
- 7 december genomfördes avgränsningssamråd med Länsstyrelsen i Värmland inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.
- I december 2016 var Region Värmland med på Handelskammarens infrastrukturråd och informerade om arbetsläge med revideringen samt inhämtade synpunkter på inriktning för arbetet.
- 1 mars skickades förslag till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning ut på remiss.
- Direktiven kom 24 mars
- 30 mars informerades ledande tjänstemän och politiker om arbetsläge med revideringen samt de nya direktiven.
- 12 april genomfördes uppföljande samråd med länsstyrelsen i Värmland om arbetet med miljökonsekvensbeskrivning.
- 22 maj presenterades förslag till länstransportplanen 2018-2029 för ledande politiker och tjänstemän i Värmlands kommuner, landstinget i Värmland, angränsande län samt näringsliv och övriga berörda parter.
- 23 maj genomfördes samråd med funktionsrätt Värmland
- 1 juni presenterades förslag till ny länstransportplan för Region Värmlands arbetsutskott.
- 15 juni beslutade regionstyrelsen att skicka ut förslag till ny länstransportplan på remiss.
- I september 2017 redovisades arbetsläge för revideringen för länets kommuner
- 6 oktober avslutades remissomgången. Remissvaren har sammanställts och kommenterats i ett PM som finns tillgängligt på www.regionvarmland.se.