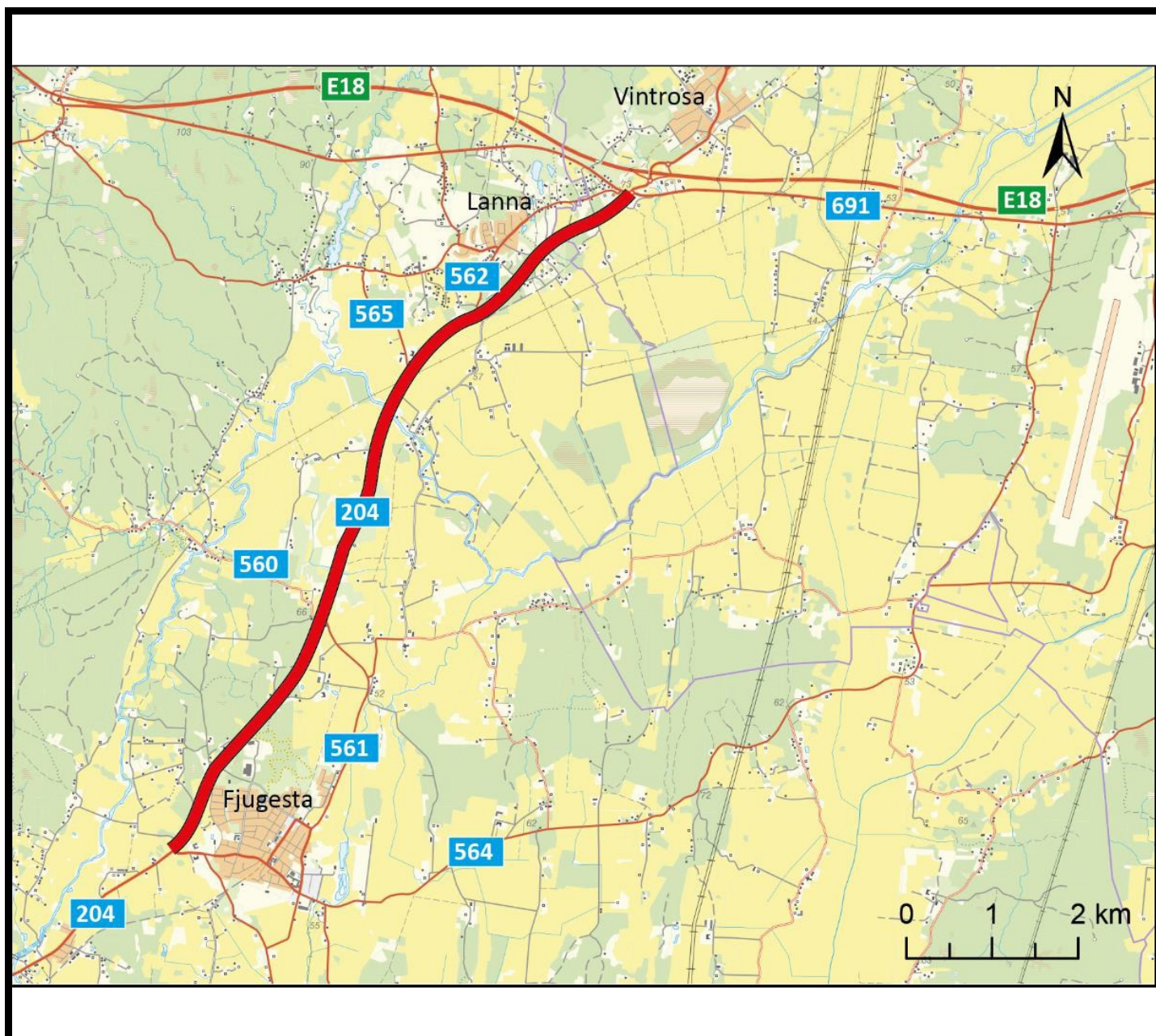


## Lv 204 Lanna - Fjugesta



Länsväg 204 mellan Fjugesta och Lanna

### Nuläge och brister:

Väg 204 mellan Fjugesta och Lanna, en sträcka på cirka 9,7 kilometer, har en viktig funktion för pendling mellan Fjugesta och Lanna och vidare mot Örebro. Vägbredden är 9 meter och hastigheten på sträckan är begränsad till 80 km/h. Väg 204 ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk men har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter har behov av att passera vägen på flera ställen, framför allt i de större korsningarna och i anslutning till busshållplatser.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	-
<u>Gångvägens standard:</u>	Saknas, identifierat regionalt cykelstråk med bristande gång- och cykelförbindelser.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	-
<u>Cykelvägens standard:</u>	Saknas, identifierat regionalt cykelstråk med bristande gång- och cykelförbindelser.
<u>Cykeltrafik:</u>	Information saknas.
<u>Väglängd:</u>	9,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 9 m bred och hastighetsgräns på 80 km/h.
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	3800 f/d, 11 % tung trafik (2020).

#### **Åtgärdens syfte:**

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister, ökat resande med kollektivtrafiken samt förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafikanter.

#### **Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 52,06 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden innefattar följande:

- Korsningsåtgärder i korsningarna med väg 565, väg 560/561 och väg 564. Detta innebär kompletteringar med vänstersvängskörfält, belysning och refuger. I anslutning till korsningen med väg 560/561 föreslås en planskild passage för oskyddade trafikanter.
- Separerad GC-väg längs hela den aktuella sträckan av väg 204 (ca 9,7 km). I dagsläget är det inte fastställt hur en GC-väg mellan dessa målpunkter ska dras.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	9,7 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Regionalt cykelstråk: 3 m bred utan belysning
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	9,7 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Regionalt cykelstråk: 3 m bred utan belysning
<u>Cykeltrafik:</u>	Information saknas.
<u>Väglängd (km):</u>	9,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 9 m bred och hastighetsgräns på 80 km/h.
<u>Vägtrafik:</u>	3800 f/d, 11 % tung trafik (2020).

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Totalt sett minskar reskostnaden för gående och cyklister till följd av ny gång- och cykelväg.
Godstransporter	-	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Separerad gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder ökar trafiksäkerheten.
Klimat	-	Försumbart	Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på klimatet.
Hälsa	-	Försumbart	Åtgärden förväntas ha försumbar effekt på hälsa.
Landskap	-	Försumbart	Byggnation av ny gång- och cykelväg samt nya korsningar ger iförsumbart i landskapet.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Åtgärden leder till kostnader för drift och underhåll.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	67		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	-	Positivt	

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	Ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts.
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden leder till positiva effekter i form av framförallt trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 204, som ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk idag har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden bidrar till ett miljövänligt transportval för all typ av pendling i området. Korsningsåtgärder förbättrar trafiksäkerheten för fordonstrafik och en planskild passage för oskyddade trafikanter medför ett mindre riskmoment för fordonstrafik. Negativa effekter uppstår genom ökade drift - och underhållskostnader samt för landskap. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men då det saknas mätningar av antalet gång och cykeltrafikanter på sträckan och relationen mellan nytta och åtgärds kostnad inte kan konkretiseras så kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet - endast bedömd

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Lekeberg	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Gång- och cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Väg 204 ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk men har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden syftar på att underlätta lokala resor då ökad trafiksäkerhet förbättrar möjligheten att ta sig till och från lokala målpunkter. Oskyddade trafikanter oavsett kön och ålder gynnas mest av åtgärden.

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Inget bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Positivt bidrag
Funktionshinder	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	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Inget bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden leder till positiva effekter vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter men ger ökat intrång i landskapet.

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

Åtgärden leder till positiva effekter i form av framförallt trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 204, som ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk idag har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden bidrar till ett miljövänligt transportval för all typ av pendling i området. Korsningsåtgärder förbättrar trafiksäkerheten för fordonstrafik och en planskild passage för oskyddade trafikanter medför ett mindre riskmoment för fordonstrafik. Negativa effekter uppstår genom ökade drift- och underhållskostnader samt för landskap. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men då det saknas mätningar av antalet gång och cykeltrafikanter på sträckan och relationen mellan nytta och åtgärds kostnad inte kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.

Byggnationen leder till ökade intrång i landskapet. Byggskedet samt drift och underhåll medför ökad klimatpåverkan. Totalt sett bedöms ekologisk hållbarhet påverkas negativt.

Den ekonomiska hållbarhet är svår att bedöma då ingen samhällsekonomisk kalkyl är genomförd.

Åtgärden bedöms kunna bidra till ett ökat användande av kostnadseffektiva färdmedel som gång och cykel i närområdet.

Åtgärden förbättrar möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta sig till och från lokala målpunkter samt pendling mellan orterna. Separerad gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder bidrar till ett säkrare transportsystem:



# 1. Beskrivning av åtgärden

## Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 204 Lanna - Fjugesta
Objekt-id	VO1867
Ärendenummer	TRV 2016/26016
Län	Örebro
Kommun	Lekeberg
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

Väg 204 mellan Fjugesta och Lanna, en sträcka på cirka 9,7 kilometer, har en viktig funktion för pendling mellan Fjugesta och Lanna och vidare mot Örebro. Vägbredden är 9 meter och hastigheten på sträckan är begränsad till 80 km/h. Väg 204 ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk men har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter har behov av att passera vägen på flera ställen, framför allt i de större korsningarna och i anslutning till busshållplatser.

Sträckan är en utpekad brist i Länstransportplanen 2014-2025, med avseende på målstandard för hastighet (tillgänglighet) och trafiksäkerhet – bland annat på grund av ett stort antal anslutningar och korsningspunkter.

Gångvägens längd (km):	-
Gångvägens standard:	Saknas, identifierat regionalt cykelstråk med bristande gång- och cykelförbindelser.
Gångtrafik (gående per dygn):	Information saknas.
Cykelvägens längd (km):	-
Cykelvägens standard:	Saknas, identifierat regionalt cykelstråk med bristande gång- och cykelförbindelser.
Cykeltrafik (cykel per dygn):	Information saknas.
Väglängd (km):	9,7 km
Vägstandard:	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 9 m bred och hastighetsgräns på 80 km/h.
Vägtrafik (fordon per dygn):	3800 f/d, 11 % tung trafik (2020).



## Syfte

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister, ökat resande med kollektivtrafiken samt förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafikanter.

## Förslag till åtgärd

Åtgärden innefattar följande:

- Korsningsåtgärder i korsningarna med väg 565, väg 560/561 och väg 564. Detta innebär kompletteringar med vänstervängskörfält, belysning och refuger. I anslutning till korsningen med väg 560/561 föreslås en planskild passage för oskyddade trafikanter.
- Separerad GC-väg längs hela den aktuella sträckan av väg 204 (ca 9,7 km). I dagsläget är det inte fastställt hur en GC-väg mellan dessa målpunkter ska dras.

**Gångvägens längd(km):** 9,7 km

**Gångvägens standard:** Regionalt cykelstråk: 3 m bred utan belysning

**Gångtrafik(gående per dygn):** Information saknas.

**Cykelvägens längd(km):** 9,7 km

**Cykelvägens standard:** Regionalt cykelstråk: 3 m bred utan belysning

**Cykeltrafik:** Information saknas.

**Väglängd (km):** 9,7 km, km

**Vägstandard:** Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 9 m bred och hastighetsgräns på 80 km/h.

**Vägtrafik (fordon per dygn):** 3800 f/d, 11 % tung trafik (2020).

Saknas

## Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2020-01-26	jun-15	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	45,7	13,7	52,1

## Planeringsläge

SEB tas fram kopplat till upprättandet av ny plan där objektet utgör en ny kandidat till LTP.

## Övrigt

## 2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.1 Allmänna kalkylförutsättningar för samhällsekonomisk kalkyl

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

### Kommentar

**Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi**

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	67	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	88	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 0% från basåret	-	-	-
Känslighetsanalys Trafiktillväxt 50% högre än basåret och jämfört med huvudkalkylen	-	-	-

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

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

**Kommentar**

## Samhällsekonomisk analys

Tabell 2.3 Samhällsekonomisk analys

Effektbenämning och kortfattad beskrivning	Beräknade effekter			Ej beräknade effekter		
	Ex på årlig effekt för prognosår 1 (2040)	Nuvärde detaljerat (mnkr)	Nuvärde översiktligt (mnkr)	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning
<b>Trafikanteffekter</b>						
<b>Resenärer</b>						
Reskostnad - Gående och cyklister	-	-	-	Positivt: Anläggandet av gång- och cykelväg på aktuell sträcka förbättrar restiden för cyklister då den genomsnittliga hastigheten är högre på en separerad gång- och cykelväg än i blandtrafik längs väg. Värderingen av åktiden minskas med bättre trafikmiljö och därför minskas restidskostnaden för cykel- och gångtrafik.	Positivt	Totalt sett minskar reskostnaden för gående och cyklister till följd av ny gång- och cykelväg.
<b>Godstransporter</b>						
Effekter saknas					Försumbart	-
<b>Persontransportföretag</b>						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
<b>Trafiksäkerhet</b>							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: En separerad gång- och cykelväg samt säker planskild passage innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång-cykeltrafikanter minskar.	Positivt	Separerad gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder ökar trafiksäkerheten.
<b>Klimat</b>							
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Försumbart: Ny gång- och cykelväg bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO2 då åtgärden ej bedöms påverka färdmedelsfördelningen i någon större utsträckning	Försumbart	Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på klimatet.
<b>Hälsa</b>							
Människors hälsa - Fysisk aktivitet	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden förväntas bidra till ökad fysisk aktivitet genom förbättrad tillgänglighet för gång och cykeltrafikanter. Dock bedöms storleken på denna effekt som samhällsekonomiskt försumbar.	Försumbart	Åtgärden förväntas ha försumbar effekt på hälsa.
<b>Landskap</b>							
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Byggnation av ny gång- och cykelväg samt nya korsningar ger ytterligare intrång i landskap. Dock är intrånget i anslutning till redan existerande väg.	Försumbart	Byggnation av ny gång- och cykelväg samt nya korsningar ger iförsumbart i landskapet.
<b>Övriga externa effekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Ekonomiska effekter</b>							
<b>Budgeteffekter</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Inbesparade JA-kostnader</b>							
Effekter saknas						Försumbart	-
<b>Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd</b>							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Negativt: Åtgärden leder till kostnader för drift och underhåll.	Negativt	Åtgärden leder till kostnader för drift och underhåll.
<b>SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD</b>				67			
<b>NETTONUVÄRDE</b>				-	<b>SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER</b>	<b>Positivt</b>	
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl Ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts.					<b>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter</b> Åtgärden innebär mindre intrång i landskap i samband med anläggandet av ny gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder som exempelvis en planskild passage. De ej prissatta effekterna bedöms totalt sett vara positiva då väg 204, som ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden ger upphov till att förbättra dessa punkter vilket bidrar till en positiv effekt för lokala och angränsande områden.		

## Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet:	Osäker lönsamhet - endast bedömd
Slutlig sammanvägd bedömning av:	Upprättaren

### Motivering:

Åtgärden leder till positiva effekter i form av framförallt trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 204, som ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk idag har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden bidrar till ett miljövänligt transportval för all typ av pendling i området. Korsningsåtgärder förbättrar trafiksäkerheten för fordonstrafik och en planskild passage för oskyddade trafikanter medför ett mindre riskmoment för fordonstrafik. Negativa effekter uppstår genom ökade drift- och underhållskostnader samt för landskap. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men då det saknas mätningar av antalet gång och cykeltrafikanter på sträckan och relationen mellan nytta och åtgärds kostnad inte kan konkretiseras så kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.

## 3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Åtgärder leder till bättre förutsättningar för resande till fots eller med cykel och gynnar såväl män som kvinnor.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Vägen är ett viktigt pendelstråk och den största nyttan bedöms tillfalla den lokala trafiken.
Län	Örebro	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar främst boende i Örebros län.
Kommun	Lekeberg	Örebro	Neutralt	Åtgärden gynnar främst boende i Lekebergs kommun.
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Kunskap saknas	Underlag saknas för att identifiera specifik näringsgren.
Trafikslag	Gång- och cykel	Fordonstrafik på väg	Neutralt	Åtgärden leder främst till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter genom separering, positiva effekter för vägtrafik tillkommer även genom korsningsåtgärder på sträckan och ytterligare separering genom planskild passage.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Lokala resor och all typ av pendling på sträckan förbättras för boende i närområdet, åtgärden gynnar i sin helhet samtliga åldersgrupper.

### Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

### Kommentar:

Väg 204 ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk men har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden syftar på att underlätta lokala resor då ökad trafiksäkerhet förbättrar möjligheten att ta sig till och från lokala målpunkter. Oskyddade trafikanter oavsett kön och ålder gynnas mest av åtgärden.



Objektnummer: VO1867 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2016/26016  
Kontaktperson: Lindkvist Matilda, PLöu, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-14

### Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

## 4. Transportpolitisk målanalys

### Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

#### Ekologisk hållbarhet

Byggnationen leder till ökade intrång i landskapet. Byggskedet samt drift och underhåll medför ökad klimatpåverkan. Totalt sett bedöms ekologisk hållbarhet påverkas negativt.

Samtidigt ger åtgärden en förbättrad möjlighet för resenärer att göra ett miljövänligare val vid resor inom lokalområdet. Åtgärden kan även ge upphov till en överflyttning av trafik från väg till gång och cykel. Detta bedöms dock inte överväga de negativa konsekvenserna för ekologisk hållbarhet.

#### Ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska hållbarhet är svår att bedöma då ingen samhällsekonomisk kalkyl är genomförd.

Åtgärden bedöms kunna bidra till ett ökat användande av kostnadseffektiva färdmedel som gång och cykel i närområdet.

Vilket kan betraktas som ett vidare steg i att bidra till en balanserad regional utveckling där cykel och kollektivtrafik ersätter bilen.

#### Social hållbarhet

Åtgärden förbättrar möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta sig till och från lokala målpunkter samt pendling mellan orterna. Separerad gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder bidrar till ett säkrare transportsystem:

#### Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

## Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
<b>Funktionsmål</b>		
<b>Medborgarnas resor</b> Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: En separerad gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder som inkluderar en planskild passage leder till minskad restidsosäkerhet för samtliga resenärer.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: En separerad gång- och cykelväg leder till ökad trygghet och bekvämlighet för oskyddade trafikanter. Även ökad trygghet för motorfordonstrafikanter genom korsningsåtgärder.
<b>Näringslivets transporter</b> Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Kvalitet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
<b>Tillgänglighet regionalt och mellan länder</b> Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Ökad möjlighet till pendling med cykel.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Ingen storstad i närheten.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
<b>Jämställdhet</b> Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden gynnar cykel och gång, vilket alla oavsett kön kan använda sig av.
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Alla kan påverka vid samråd.
<b>Funktionshindre</b> Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte bidra till målet.
<b>Barn &amp; unga</b> Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Separerad gång- och cykelväg förbättrar förutsättningarna för barn och unga att använda transportsystemet på egen hand.
<b>Kollektivtrafik, gång &amp; cykel</b> Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Åtgärden kan leda till att fler väljer att gå och cykla.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
<b>Klimat</b> Transportsektorn bidrar till miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Bakgrund till bedömningsgrunder finns i "Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan 2014:137".	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Inget bidrag: Åtgärden förväntas leda till viss överflyttning av lokala resor från bil till gång eller cykel.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Byggprocessen samt drift och underhåll leder till ökad energianvändning.
<b>Hälsa</b> Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	<b>Människors hälsa</b>	
	Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden främjar gång och cykel, vilket innebär en ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.
	<b>Befolkning</b>	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: En separat gång- och cykelväg ger bättre möjligheter för barn, äldre och funktionshindrade att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt i transportsystemet.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden ger förbättrade möjligheter att gå eller cykla.
	<b>Luft</b>	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Givet att mängden fordonskilometer för personbil påverkas i samband med lokala resor innebär det en liten positiv effekt för utsläppen. Beträktas marginellt och därmed inget bidrag.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	<b>Vatten</b>	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	<b>Mark</b>	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka skyddsvärda områden under driftskedet.
<b>Landskap</b>	<b>Landskap</b>	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Negativt bidrag: Att anlägga en ny gång- och cykelväg leder till ökat intrång i landskapet.
	<b>Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv</b>	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	<b>Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse</b>	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>Döda &amp; allvarligt skadade.</b> Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Separerad gång- och cykelväg, planskild passage för fotgängare och cyklister samt korsningsåtgärder gör det säkrare för trafikanter att färdas längs sträckan.

Bedömningarna är gjorda av:  
Upprättaren

**Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet**

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

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden leder till positiva effekter vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter men ger ökat intrång i landskapet.



## Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	644	5
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	11,3	0,112
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	452	4,46

Bilaga: bilaga 3\_sebinklmängder-ic3878-2021-06-08.pdf

Kommentar:

## Bilagor och referenser

### Bilagor

#### AKK

Bilaga 2a. GKI

#### Klimatkalkyl

Bilaga 3. Klimatkalkyl

### Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: af34e820-1b46-4697-aa02-24d3c5543814

Utskriftsdatum : 2021-06-14