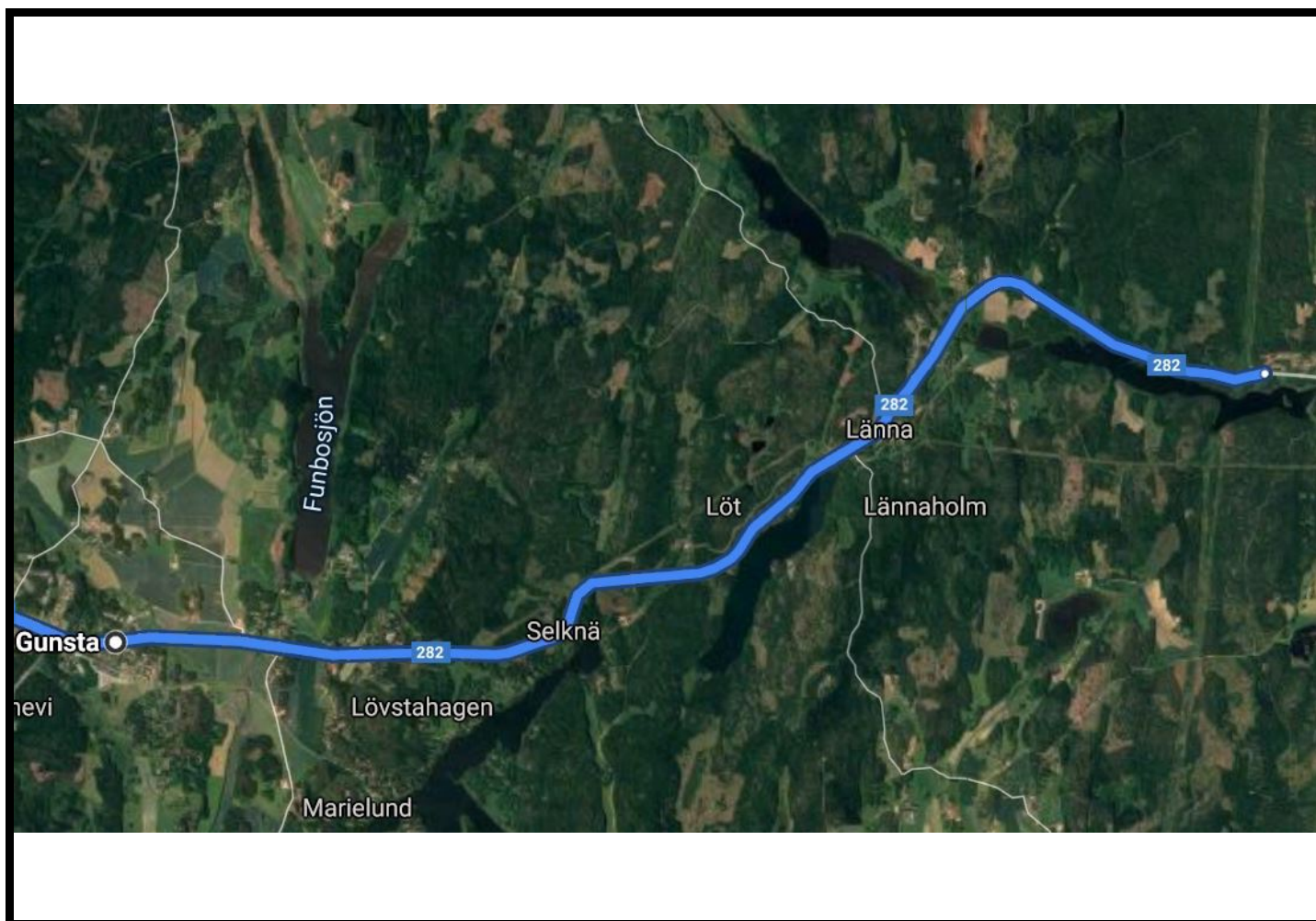


Väg 282 Gunsta – Lännalöt, GC-väg



Väg 282 Gunsta - Lännalöt, markerad vägsträcka omfattar åtgärdsförslag

Nuläge och brister:

Området utmed väg 282 kännetecknas av många mindre bostadsområden som har byggts ut under åren och det finns pågående detaljplaner för nya områden. Trafiken är till stor del arbetspendling in till Uppsala från villaområdena. Gång- och cykelförbindelser inom och mellan tätorter i stråket saknas öster om Gunsta. Utmed väg 282 är fotgängare och cyklister hänvisade till en mycket smal vägren, som på många sträckor saknas, eller diken.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	Endast i delsträckan Länna. Ca 2 km. (Se Figur 1)
<u>Gångvägens standard:</u>	Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Endast i delsträckan Länna. Ca 2 km. (Se Figur 1)
<u>Cykelvägens standard:</u>	Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.
<u>Cykeltrafik:</u>	Information saknas.
<u>Väglängd:</u>	ca 12,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 3,6-6,5 m samt 6,6-9,5 m bred och skyltad 70 km/h
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	3743 f/d, 13 % lastbilar (2020)

Åtgärdens syfte:

Syftet är att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter i området, samt att binda ihop befintliga gång och cykelvägar på hela sträckan in till Uppsala stad.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 75,75 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden omfattar en ny cirka 7 km lång gång- och cykelväg längs väg 282 öster om Gunsta, där 2 km beräknas gå på befintlig ledningsgata som går parallellt med vägen. Gång- och cykelvägen ska vara separerad från befintlig bilväg och vara 3 m bred. Gång- och cykelvägen ska koppla samman de orter som finns längs sträckan för ökad framkomlighet i området, åtgärden kan ses uppdelad i två sträckor i Figur 2 och 3.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	10,5 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	10,5 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.
<u>Cykeltrafik:</u>	Information saknas.
<u>Väglängd (km):</u>	ca 12,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 3,6-6,5 m samt 6,6-9,5 m bred och skyltad 70 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	3743 f/d, 13 % lastbilar (2020)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Totalt sett minskar reskostnaden för gående och cyklister.
Godstransporter	-	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Åtgärden leder till ökad trafiksäkerhet på gång och cykelbanan genom bland annat ökad separering.
Klimat	-	Försumbart	Åtgärden bedöms ge leda till försumbar effekt på klimatet då åtgärden ej bedöms påverka färdmedelsfördelningen i någon större utsträckning.
Hälsa	-	Positivt	Åtgärden förväntas bidra till viss ökad fysisk aktivitet.
Landskap	-	Försumbart	Byggnation av ny gång och cykelväg ger marginellt intrång i tidigare orört landskap.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	En ny gång- och cykelväg kommer att öka anläggningsytan vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	98		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden leder till positiva effekter i form av framförallt trafiksäkerhet, ökad trygghet och minskad restid för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 282 saknar separerad infrastruktur. Då vägen saknar vägren på delar av sträckan så delar samtliga trafikanter på vägutrymmet vilket sammantaget genererar en stor nytta av separerad gång- och cykelväg. Negativa effekter uppstår genom ökade drift- och underhållskostnader. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men i relation till åtgärds kostnaden 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	Uppsala	Neutralt
Kommun	Uppsala	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Gång- och cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Barn: <18 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Vägsträckan 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.

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	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt 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, ökad trygghet och minskad restid för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 282 saknar separerad infrastruktur. Då vägen saknar vägren på delar av sträckan så delar samtliga trafikanter på vägutrymmet vilket sammantaget genererar en stor nytta av separerad gång- och cykelväg. Negativa effekter uppstår genom ökade drift- och underhållskostnader. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men i relation till åtgärdskostnaden kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.

Byggskedet samt drift och underhåll medför ökad klimatpåverkan, totalt sett bedöms ekologisk hållbarhet påverkas negativt. Byggnation i närhet av befintlig infrastruktur leder till ett visst ökat intrång.

Totalt sett bedöms ekonomisk hållbarhet vara positiv, men då det saknas mätningar av antalet gång- och cykeltrafikanter på sträckan och relationen mellan nytta och åtgärdskostnad inte kan konkretiseras så kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.

Åtgärden skapar ett säkrare transportsystem där barn och yngre får förbättrade möjligheter att ta sig till och från exempelvis skolan och social hållbarhet bedöms påverkas positivt.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 282 Gunsta - Lännalöt, GC-väg
Objekt-id	VO2282
Ärendenummer	
Län	Uppsala
Kommun	Uppsala
Trafikverksregion	Region Öst
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Området utmed väg 282 kännetecknas av många mindre bostadsområden som har byggts ut under åren och det finns pågående detaljplaner för nya områden. Trafiken är till stor del arbetspendling in till Uppsala från villaområdena. Gång- och cykelförbindelser inom och mellan tätorter i stråket saknas öster om Gunsta. Utmed väg 282 är fotgängare och cyklister hänvisade till en mycket smal vägren, som på många sträckor saknas, eller diken.

Detta innebär en mindre säker trafiksituation för fotgängare och cyklister så som barn och ungdomar rör sig längs vägen. Avsaknad av gång- och cykelförbindelser gör att många resor som hade kunnat göras till fots eller med cykel istället sker med andra trafikslag.

Gångvägens längd (km): Endast i delsträckan Länna. Ca 2 km. (Se Figur 1)

Gångvägens standard: Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.

Gångtrafik (gående per dygn): Information saknas.

Cykelvägens längd (km): Endast i delsträckan Länna. Ca 2 km. (Se Figur 1)

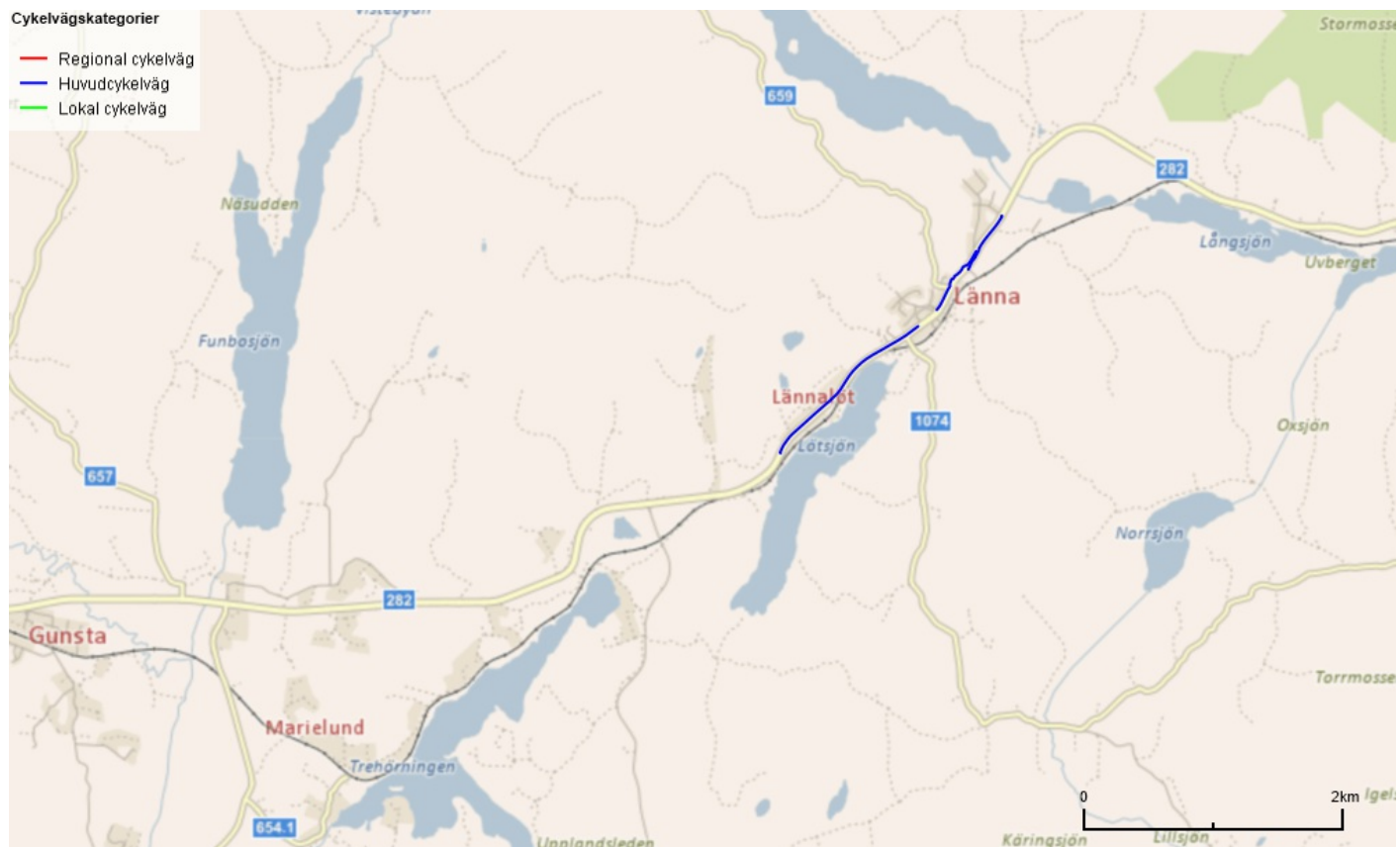
Cykelvägens standard: Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.

Cykeltrafik (cykel per dygn): Information saknas.

Väglängd (km): ca 12,7 km

Vägstandard: Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 3,6-6,5 m samt 6,6-9,5 m bred och skyltad 70 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 3743 f/d, 13 % lastbilar (2020)



Figur 1: Befintliga gång- och cykelvägar genom Länsalöt och Länna

Syfte

Syftet är att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter i området, samt att binda ihop befintliga gång och cykelvägar på hela sträckan in till Uppsala stad.

Förslag till åtgärd

Åtgärden omfattar en ny cirka 7 km lång gång- och cykelväg längs väg 282 öster om Gunsta, där 2 km beräknas gå på befintlig ledningsgata som går parallellt med vägen. Gång- och cykelvägen ska vara separerad från befintlig bilväg och vara 3 m bred. Gång- och cykelvägen ska koppla samman de orter som finns längs sträckan för ökad framkomlighet i området, åtgärden kan ses uppdelad i två sträckor i Figur 2 och 3.

Gångvägens längd(km): 10,5 km

Gångvägens standard: Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.

Gångtrafik(gående per dygn): Information saknas.

Cykelvägens längd(km): 10,5 km

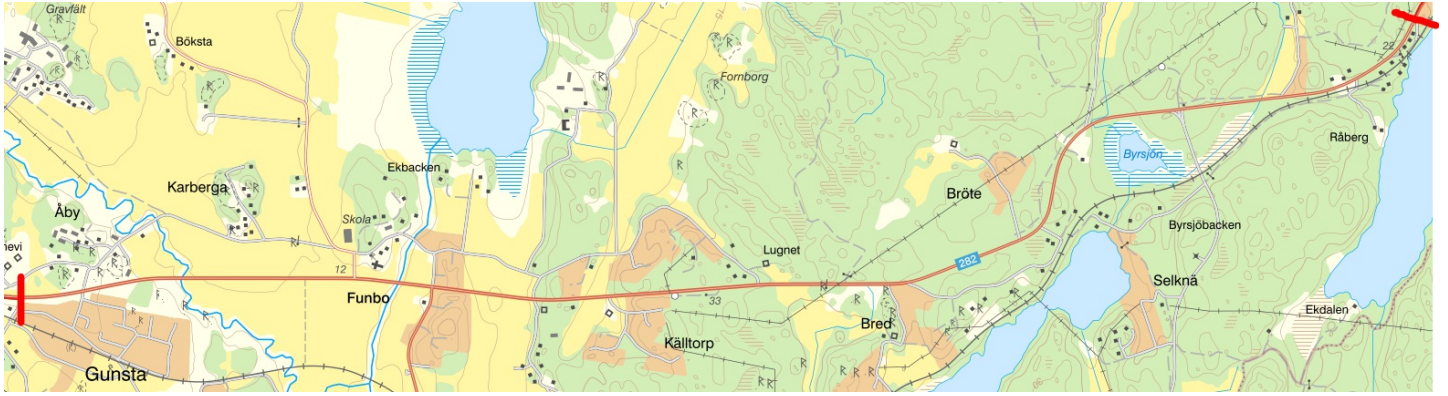
Cykelvägens standard: Kombinerad gång- och cykelväg, 3 m bred.

Cykeltrafik: Information saknas.

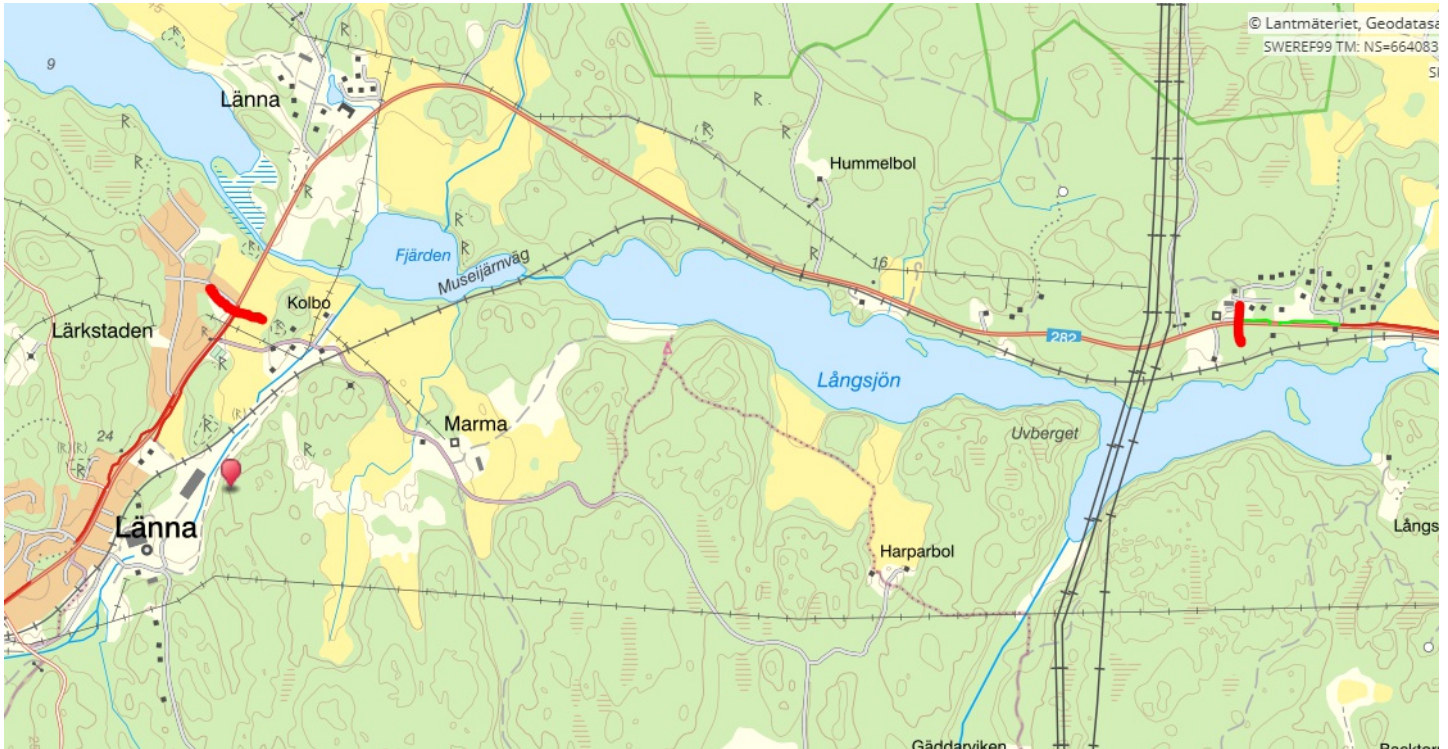
Väglängd (km): ca 12,7 km, km

Vägstandard: Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 3,6-6,5 m samt 6,6-9,5 m bred och skyltad 70 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 3743 f/d, 13 % lastbilar (2020)



Figur 2: Gång- och cykelväg mellan Gunsta och Lännalöt : Figur 2: Gång- och cykelväg mellan Gunsta och Lännalöt



Figur 3: Gång- och cykelväg mellan Länna och Almungevägen : Figur 3: Gång- och cykelväg mellan Länna och Almungevägen

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prinsnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-05-18	jan-21	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	77,6	23,3	75,8

Planeringsläge

SEB tas fram i samband med upprättandet av ny plan.

Övrigt

Det finns inget som tyder på att åtgärden skulle vara komplex. Det finns en museijärnväg som går delvis jämsides med järnvägen som kan begränsa framkomligheten.

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	98	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	128	-	-
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
Trafikanteffekter						
Resenärer						
Reskostnad - Gående och cyklister	-	-	-	-	Positivt Anläggandet av GC-väg på aktuell sträcka förbättrar restiden för cyklister då den genomsnittliga hastigheten är högre på en separerad GC-väg än i blandtrafik längs väg. Värderingen av åktiden minskar med bättre trafikmiljö och därför minskar restidskostnaden för cykel- och gångtrafik.	Positivt Totalt sett minskar reskostnaden för gående och cyklister.
Godstransporter						
Effekter saknas					Försumbart	-
Persontransportföretag						
Effekter saknas					Försumbart	-

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: En separerad gång- och cykelväg innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång-cykeltrafikanter minskar. Dock kan ett ökat antal cykelresor leda till fler singelolyckor.	Positivt	Åtgärden leder till ökad trafiksäkerhet på gång och cykelbanan genom bland annat ökad separering.
Klimat							
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 ge leda till försumbar effekt på klimatet då åtgärden ej bedöms påverka färdmedelsfördelningen i någon större utsträckning.
Hälsa							
Människors hälsa - Fysisk aktivitet	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden förväntas bidra till viss ökad fysisk aktivitet genom förbättrad tillgänglighet för gång och cykeltrafikanter.	Positivt	Åtgärden förväntas bidra till viss ökad fysisk aktivitet.
Landskap							
Biologisk mångfald, växt- och djurliv: barriär och störning	-	-	-	-	Försumbart: I anslutning till väg 282 finns ett vattenskyddsområde, ett utpekade Natura 2000-område och ett naturreservat men bedöms inte påverkas av åtgärden.	Försumbart	Byggnation av ny gång och cykelväg ger marginellt intrång i tidigare orört landskap.
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-	-	Försumbart: Åtgärden byggs i direkt anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte strukturen nämnvärt.	Försumbart	
Övriga externa effekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Ekonomiska effekter							
Budgeteffekter							
Effekter saknas						Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader							
Effekter saknas						Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd							
Drift och underhåll	-	-	-	-	Negativt: En ny gång- och cykelväg kommer att öka anläggningsytan vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Negativt	En ny gång- och cykelväg kommer att öka anläggningsytan vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				98			
NETTONUVÄRDE				-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER		Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Åtgärden innebär mindre intrång i landskap i samband med anläggandet av ny gång- och cykelväg mellan orterna. Samtidigt förbättras trafiksäkerheten för gående och cyklister avsevärt. De ej prissatta effekterna bedöms totalt sett vara positiva då eventuell negativ påverkan sker i befintlig sträckning och det finns betydande positiva effekter.		

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, ökad trygghet och minskad restid för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 282 saknar separerad infrastruktur. Då vägen saknar vägren på delar av sträckan så delar samtliga trafikanter på vägutrymmet vilket sammantaget genererar en stor nytta av separerad gång- och cykelväg. Negativa effekter uppstår genom ökade drift - och underhållskostnader. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men i relation till åtgärdskostnaden 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	Internationellt	Neutralt	Gående och cyklisterna med lokal anknytning bedöms gynnas mest av åtgärden. Ingen grupp påverkas negativt.
Län	Uppsala	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar främst boende i Uppsala län.
Kommun	Uppsala	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar främst boende i Uppsala 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 till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i området, utöver dessa positiva effekter för denna grupp så kan detta även medföra ytterligare positiva effekter för fordon på vägen då ett riskmoment minskar.
Åldersgrupp	Barn: <18 år	Vuxna: 25-65 år	Neutralt	Barn och yngre gynnas främst av åtgärden då dessa får större möjligheter att ta sig fram på egen hand. Lokala resor förbättras generellt för boende i närområdet och åtgärden gynnar i sin helhet samtliga åldersgrupper.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Vägsträckan 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.

Åtgärder som syftar på att separera gång- och cykelväg från fordonstråk i mindre samhällen ger även upphov till att barn och unga i större utsträckning kan ta sig fram på egen hand. Åtgärden gynnar i sin helhet alla oskyddade trafikanter oavsett kön och ålder.

Objektnummer: VO2282 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Pettersson Roger, PLös, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-10

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Byggskedet samt drift och underhåll medför ökad klimatpåverkan, totalt sett bedöms ekologisk hållbarhet påverkas negativt. Byggnation i närhet av befintlig infrastruktur leder till ett visst ökat intrång.

Åtgärden innebär däremot en förbättrad möjlighet för resenärer att göra ett miljövänligare val vid resor inom lokalområdet. Åtgärden kan även ge upphov till en mindre överflyttning av trafik från väg till gång och cykel. Detta bedöms dock inte överväga de negativa konsekvenserna för ekologisk hållbarhet men kan på lång sikt generera positiva effekter.

Ekonomisk hållbarhet

Totalt sett bedöms ekonomisk hållbarhet vara positiv, men då det saknas mätningar av antalet gång- och cykeltrafikanter på sträckan och relationen mellan nytta och åtgärdskostnad inte kan konkretiseras så kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.

Restiden förväntas öka om dessa färdmedel ersätter bilen men överlag så kan åtgärden betraktas som ett vidare steg i att bidra till en balanserad regional utveckling där cykel och kollektivtrafik ersätter bilen. Ekonomisk hållbarhet är dock svårt att bedöma då ingen samhällsekonomisk kalkyl är genomförd.

Social hållbarhet

Åtgärden skapar ett säkrare transportsystem där barn och yngre får förbättrade möjligheter att ta sig till och från exempelvis skolan och social hållbarhet bedöms påverkas positivt.

Åtgärden förbättrar möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta sig till och från lokala målpunkter samt pendling mellan orterna. Separering av trafikslag bidrar till ett säkrare transportsystem där alla får förbättrade möjligheter att ta sig till och från lokala målpunkter. Resor med gång- och cykel underlättas för alla åldersgrupper samtidigt som inga egentliga försämringar sker för något annat trafikslag.

Bedömningarna av långsiktig hållbarhet är gjorda av:

Upprättaren

Bedömning av bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Tabell 4.1 Transportpolitisk målanalys

	Mål	Bedömning och motivering
Funktionsmål		
Medborgarnas resor Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	Tillförlitlighet	Positivt bidrag: En separerad gång- och cykelväg leder till minskad restidsosäkerhet för gående och cyklister. De kan transportera sig oberoende av biltrafiken.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: En separerad gång- och cykelväg leder till ökad trygghet och bekvämlighet för oskyddade trafikanter.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Kvalitet	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder 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.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka målet.
	Lika påverkansmöjlighet	Positivt bidrag: Alla har lika möjlighet att delta och påverka vid samråd.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar förbindelser till och från busshållplatser i området vilket underlättar användbarheten av kollektivtrafiknätet.
Barn & unga Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar	Skolväg - gå eller cykla på egen hand	Positivt bidrag: Separerad gång- och cykelväg förbättrar förutsättningarna för barn och unga att använda transportsystemet på egen hand.
Kollektivtrafik, gång & cykel 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)	Positivt bidrag: Tillgängligheten bedöms öka i och med anläggandet av separerade och asfalterade gång- och cykelvägar inom och mellan tätorter i stråket.

	Mål	Bedömning och motivering
Hänsynsmål		
Klimat 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 en marginell 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.
Hälsa 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.	Människors hälsa	
	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.
	Befolkning	
	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.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.

	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.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: I anslutning till väg 282 finns ett vattenskyddsområde i höjd med Gunsta, det förutsätts att åtgärder vidtas för att minimera negativ påverkan.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: I anslutning till väg 282 finns ett vattenskyddsområde i höjd med Gunsta, det förutsätts att åtgärder vidtas för att minimera negativ påverkan.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: I anslutning till väg 282 finns Natura 2000- områden, det förutsätts att åtgärder vidtas för att minimera negativ påverkan.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Eftersom sträckan berör Natura 2000- områden krävs extra hänsyn och undersökningar så att inte området bevarandestatus påverkas negativt.
Landskap	Landskap	
	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.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	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.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: I anslutning till väg 282 finns utpekade riksintresse för kulturmiljövärden, det förutsätts att åtgärder inom projektet minimerar risken för negativa effekter.
	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 utträdning	Inget bidrag: Bedöms inte påverkas.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärden separerar gående och cyklister från vägtrafiken och gör det säkrare för oskyddade trafikanter att färdas längs sträckan och mellan orterna. Dock kan en ökning av antalet cykelresor leda till fler singelolyckor.

Bedömningarna är gjorda av:
Upprättaren

Tabell 4.2 Kostnadseffektivitet

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

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden 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 ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	595	4
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	9,97	0,0896
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	399	3,58

Bilaga: bilaga 3_klimatkalkyl_sebinklmängder-ia1253-2021-06-04.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 1	GKI
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 8f66e2e9-270f-4934-ac5b-95aca8aeb461

Utskriftsdatum : 2021-06-10