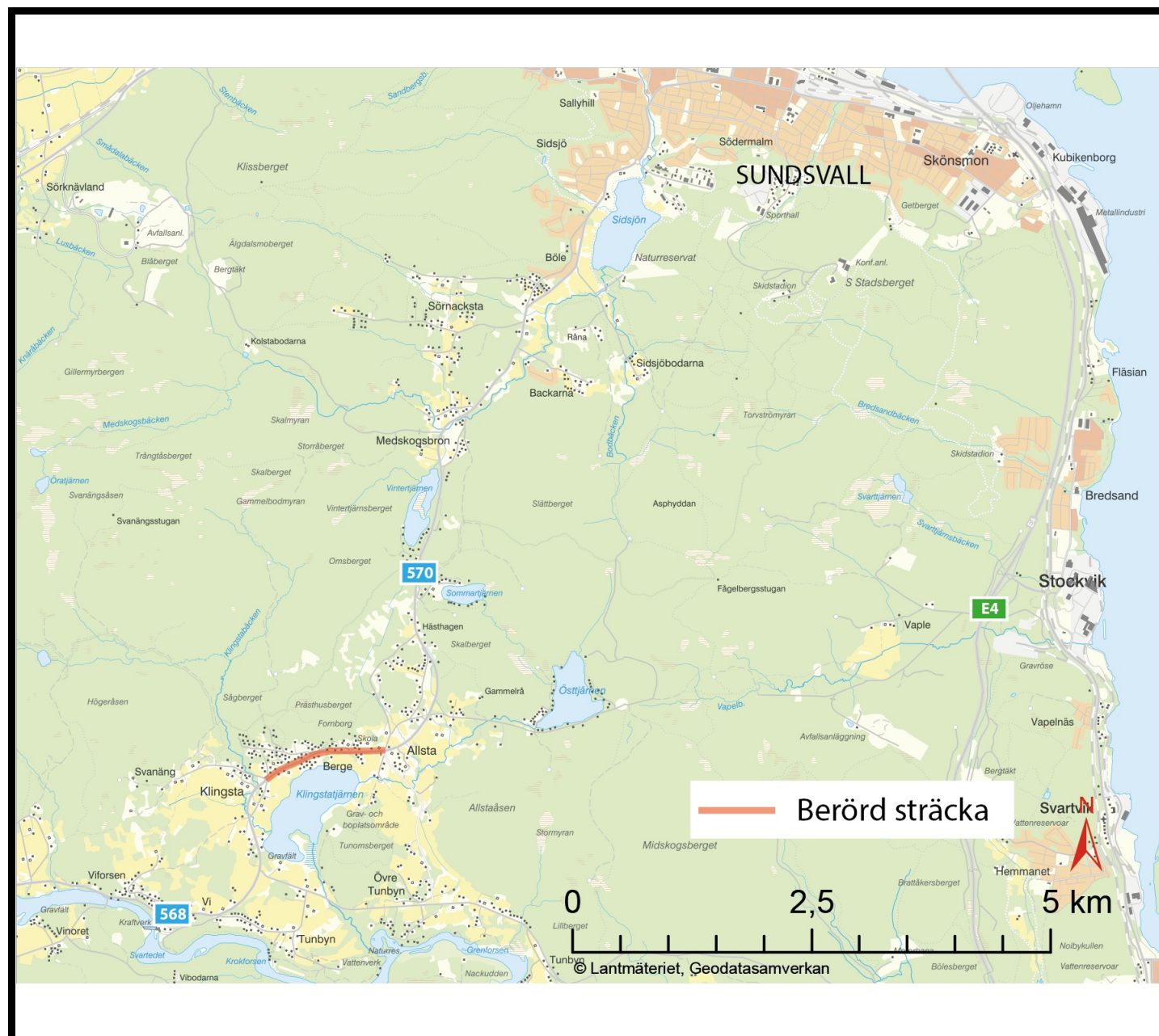


Väg 570 Allsta-Klingsta GC



Översikt

Nuläge och brister:

Följande problem och brister har identifierats:

- Busshållplatserna har en låg standard. Bussficka saknas i de flesta lägena.
 - Gående och cyklisterna är hänvisad till blandtrafik och då vägen är smal och saknar vägrenar är utrymmet begränsat.
- Under den kallare och mörkare årstiden försämras trafiksäkerheten och framkomligheten ytterligare. Bilen är det transportalternativ som främst nyttjas för arbetspendling och för att ta sig till målpunkter i närområdet.

Väglängd: ca 1,3 km
Vägstandard: 2 kf, 5,5-6 meter, skyltad hastighet 50 km/h (30 km/h förbi Allsta skola)
Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT 1810, mätår 2011, lastbilsandel 7 %

Åtgärdens syfte:

Åtgärderna syftar till:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.
- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafiksresenärer vid hållplatser.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 26,98 mnkr i prisnivå 2019-06

Följande åtgärder föreslås:

- Separerad gång- och cykelväg inklusive belysning, 190 m.
- Fem gångpassager.
- Justerad utformning vid fem hållplatser (dvs 10 hållplatslägen).
- Byte av två större trummor.
- Belysning längs hela sträckan.

Gångvägens längd (km): 0,19 km
Gångvägens standard: Gång- och cykelväg. Bredd 2 meter
Gångtrafik (gående per dygn): Kunskap saknas
Cykelvägens längd (km): 0,19 km
Cykelvägens standard: Gång- och cykelväg. Bredd 2 meter
Cykeltrafik: Kunskap saknas

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Försumbart	Framkomligheten för framför allt gående förbättras i och med föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg. Framkomligheten för motorfordon påverkas något negativt på grund av de föreslagna passagerna. Å andra sidan ger det en ökad trygghet för biltrafikanterna då passagerna sker mer organiserat.
Godstransporter	-	Försumbart	Framkomligheten för motorfordon påverkas något negativt på grund av de föreslagna gångpassagerna. Å andra sidan ger det en ökad trygghet för godstrafiken då passagerna sker mer organiserat.
Persontransportföretag	-	Försumbart	
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar i och med föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg.
Klimat	-	Försumbart	Trots åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, bedöms inte färdmedelsfördelningen påverkas i den grad att koldioxidutsläppen minskar nämnvärt.
Hälsa	-	Försumbart	Förbättrad trafiksäkerhet och en ökad trygghet bidrar till att fler väljer att gå och cykla.
Landskap	-	Försumbart	
Övriga externa effekter	-	Försumbart	
Budgeteffekter	-	Försumbart	
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Ny infrastruktur innebär ökade drift- och underhållskostnader.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	35		
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%	-	-	De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för framförallt barn och gående. Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer att väga upp anläggningskostnaden.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet - endast bedömd

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Västernorrland	Neutralt
Kommun	Sundsvall	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Gång- och cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Barn: <18 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Det är främst lokaltrafik, framför allt gång- och cykel, som gynnas av åtgärderna. Barn och ungdomar samt personer, framförallt äldre, som inte kör eller har tillgång till bil är den grupp som bedöms få störst nytta.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	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	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget 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

Åtgärderna bidrar främst positivt till målen. Störst positivt bidrag för framförallt medborgarnas resor genom förbättrad tillgänglighet och trygghet. Åtgärderna bidrar också positivt till förutsättningar att välja att gå eller cykla. Ny infrastruktur ger dock ökat behov av drift och underhåll och under byggskedet ökar utsläppen.

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:

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för framförallt barn och gående. Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer att väga upp anläggningskostnaden.

Positivt bidrag genom förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken samt att vägens barriäreffekt minskar. Ny infrastruktur genererar utsläpp under byggtiden.

Den förbättrade infrastrukturen för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik utgör en viktig förutsättning för fortsatt utveckling och tillväxt både lokalt och i regionen.

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken, samt förbättrad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter bidrar till ökad valfrihet i transportsystemet och minskar bilberoendet. Möjlighet för barn, ungdomar samt personer, framförallt äldre, som inte har kör eller har tillgång till bil att transportera sig förbättras.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 570 Allsta-Klingsta GC
Objekt-id	VM2266
Ärendenummer	
Län	Västernorrland
Kommun	Sundsvall
Trafikverksregion	Region Mitt
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Följande problem och brister har identifierats:

- Busshållplatserna har en låg standard. Bussficka saknas i de flesta lägena.
 - Gående och cyklister är hänvisad till blandtrafik och då vägen är smal och saknar vägrenar är utrymmet begränsat.
- Under den kallare och mörkare årstiden försämras trafiksäkerheten och framkomligheten ytterligare. Bilen är det transportalternativ som främst nyttjas för arbetspendling och för att ta sig till målpunkter i närområdet.

Allsta och Klingsta är två närliggande byar som har en tät bebyggelsestruktur längs väg 570. Byarna har på senare år blivit populära för ny villabebyggelse. Närheten till centralorten Sundsvall samt det stora utbudet till rekreation och friluftslivsmöjligheter är två stora bidragande faktorer.

Eleverna på Allsta skola saknar trygga och säkra skolvägar vilket kan bidra till att många föräldrar väljer att skjutsa sina barn med bil.

Väglängd (km): ca 1,3 km

Vägstandard: 2 kf, 5,5-6 meter, skyltad hastighet 50 km/h (30 km/h förbi Allsta skola)

Vägtrafik (fordon per dygn): ÅDT 1810, mätår 2011, lastbilsandel 7 %

Syfte

Åtgärderna syftar till:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.
- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafiksresenärer vid hållplatser.

Detta innebär att potentialen för att resa hållbart dvs gå eller åka buss kommer att förbättras.

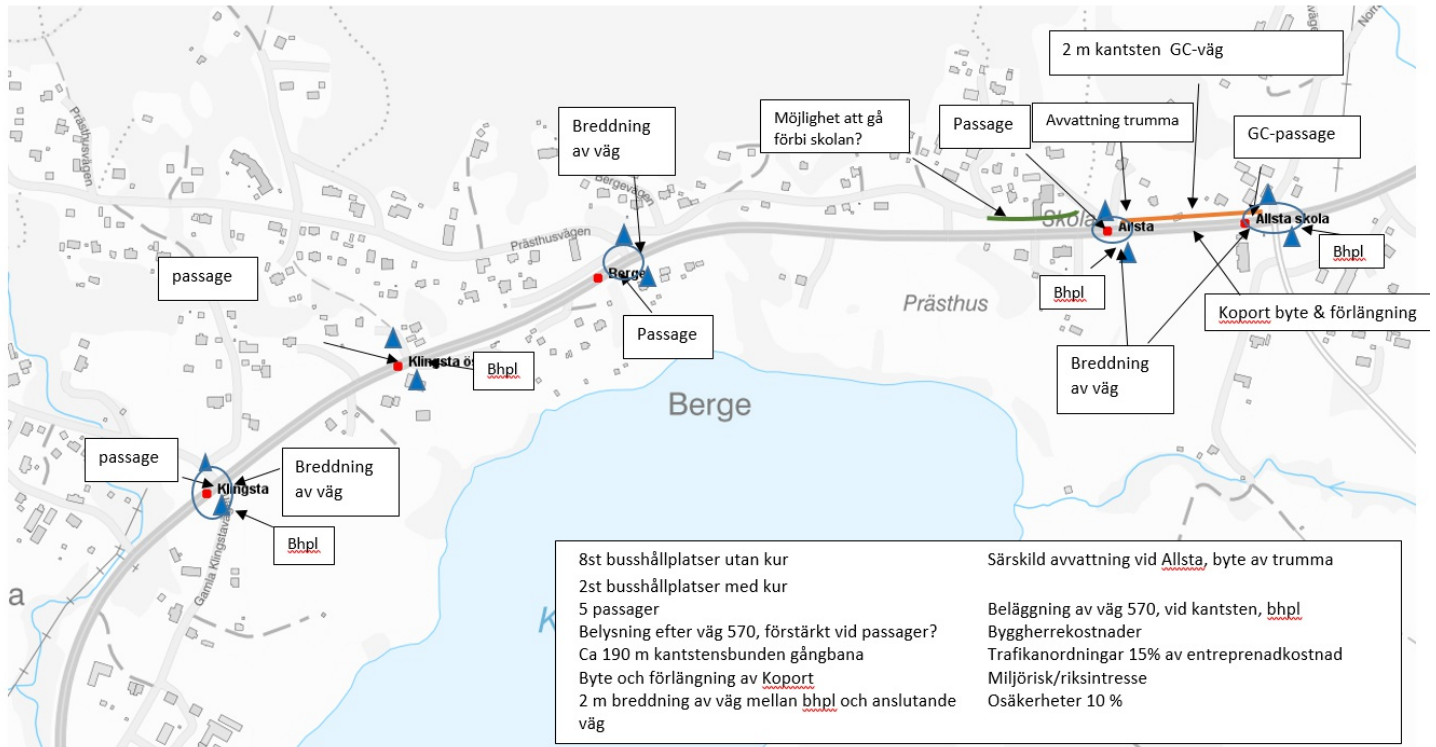
Förslag till åtgärd

Följande åtgärder föreslås:

- Separerad gång- och cykelväg inklusive belysning, 190 m.
- Fem gångpassager.
- Justerad utformning vid fem hållplatser (dvs 10 hållplatslägen).
- Byte av två större trummor.
- Belysning längs hela sträckan.

Gångvägens längd(km):	0,19 km
Gångvägens standard:	Gång- och cykelväg. Bredd 2 meter
Gångtrafik(gående per dygn):	Kunskap saknas
Cykelvägens längd(km):	0,19 km
Cykelvägens standard:	Gång- och cykelväg. Bredd 2 meter
Cykeltrafik:	Kunskap saknas

Tillgänghetslösning bhpl Allsta – Klingsta väg 570, ca xxxx tkr



Översikt föreslagna åtgärder väg 570 : Översikt föreslagna åtgärder väg 570

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-02-01	jan-21	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	27,6	8,3	27,0

Planeringsläge

Objektet har inte påbörjat planlägningsprocessen. Detta föreslås som eventuell ny kandidat till den regionala transportplanen 2022.

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	-
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	-
Kalkylverktyg	-
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	-

Kommentar

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	35	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	45	-	-
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							
Restid - total	-	-	-	-	Försumbart: Framkomligheten för gående och i viss mån cyklisterna förbättras i och med föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg. Framkomligheten för motorfordon påverkas något negativt på grund av de föreslagna passagera. Å andra sidan ger det en ökad trygghet för biltrafikanterna då passagera sker mer organiserat.	Försumbart	Framkomligheten för framför allt gående förbättras i och med föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg. Framkomligheten för motorfordon påverkas något negativt på grund av de föreslagna passagera. Å andra sidan ger det en ökad trygghet för biltrafikanterna då passagera sker mer organiserat.
Godstransporter							
Restid - lastbil	-	-	-	-	Försumbart: Framkomligheten för motorfordon påverkas något negativt på grund av de föreslagna gångpassagera. Å andra sidan ger det en ökad trygghet för godstrafiken då passagera sker mer organiserat.	Försumbart	Framkomligheten för motorfordon påverkas något negativt på grund av de föreslagna gångpassagera. Å andra sidan ger det en ökad trygghet för godstrafiken då passagera sker mer organiserat.
Persontransportföretag							
Effekter saknas						Försumbart	

Externa effekter						
Trafiksäkerhet						
Trafiksäkerhet - totalt	-	-	-	-	Positivt: Risken för olyckor mellan motorfordon och gångtrafikanter minskar i och med föreslagna gångpassager. Gång- och cykelvägen bidrar också positivt.	Positivt Risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar i och med föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg.
Klimat						
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Försumbart: Trots åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, bedöms inte färdmedelsfördelningen påverkas i den grad att koldioxidutsläppen minskar nämnvärt.	Försumbart Trots åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, bedöms inte färdmedelsfördelningen påverkas i den grad att koldioxidutsläppen minskar nämnvärt.
Hälsa						
Människors hälsa - Fysisk aktivitet	-	-	-	-	Försumbart: Förbättrad trafiksäkerhet och en ökad trygghet bidrar till att fler väljer att gå och cykla.	Försumbart Förbättrad trafiksäkerhet och en ökad trygghet bidrar till att fler väljer att gå och cykla.
Landskap						
Effekter saknas						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: Ny gång- och cykelväg samt förändrade hållplatsutformningar innebär ökade drift- och underhållskostnader.	Negativt Ny infrastruktur innebär ökade drift- och underhållskostnader.
SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD				35		
NETTONUVÄRDE				-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl					Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg ger en förbättrad framkomlighet, trafiksäkerhet samt en ökad trygghet för framförallt gående. Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras. Drift- och underhållskostnaderna ökar då ny infrastruktur byggs. Påverkan på framkomlighet för motorfordon bedöms vara försumbar.	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för framförallt barn och gående. Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer att väga upp anläggningskostnaden.

3. Fördelningsanalys

Tabell 3.1 Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Näst störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel	Motivering
Delanalys kön: tillgänglighet persontrafik	Kvinnor	Män	Neutralt	Generellt gäller att en större andel kvinnor än män åker kollektivt, går eller cyklar till arbetet. Nyttan av åtgärden anses därför gynna kvinnor något mer än män.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Den lokala trafiken gynnas mest då det framförallt är gång och cykeltrafikanter i närområdet som kommer att nyttja de förbättrade gång- och cykelstråken.
Län	Västernorrland	Neutralt	Neutralt	Den lokala trafiken gynnas mest av föreslagna åtgärder.
Kommun	Sundsvall	Neutralt	Neutralt	Den lokala trafiken gynnas mest av föreslagna åtgärder.
Näringsgren	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ingen näringsgren bedöms påverkas mer eller mindre av åtgärderna.
Trafikslag	Gång- och cykel	Buss	Neutralt	Gång- och cykeltrafikanter bedöms få störst nytta. Kollektivtrafiken gynnas också i och med att hållplatserna tillgänglighetsanpassas.
Åldersgrupp	Barn: <18 år	Äldre >65 år	Neutralt	Gruppen oskyddade trafikanter kan antas vara flest inom gruppen yngre än 18 år. Gång- och cykelåtgärderna gynnar därför denna grupp mer än andra. Personer som inte kör eller har tillgång till bil, framförallt äldre, gynnas också. I övrigt gynnas alla trafikanter av de föreslagna åtgärderna.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Det är främst lokaltrafik, framför allt gång- och cykel, som gynnas av åtgärderna. Barn och ungdomar samt personer, framförallt äldre, som inte kör eller har tillgång till bil är den grupp som bedöms få störst nytta.

Objektnummer: VM2266 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Persson Karin, PLmå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-03

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Positivt bidrag genom förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken samt att vägens barriäreffekt minskar. Ny infrastruktur genererar utsläpp under byggtiden.

Förbättrad infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik utgör viktiga och grundläggande åtgärder för att uppnå en transporteffektiv samhällsplanering och infrastruktur för klimatsmarta val.

Ekonomisk hållbarhet

Den förbättrade infrastrukturen för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik utgör en viktig förutsättning för fortsatt utveckling och tillväxt både lokalt och i regionen.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken, samt förbättrad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter bidrar till ökad valfrihet i transportsystemet och minskar bilberoendet. Möjlighet för barn, ungdomar samt personer, framförallt äldre, som inte har kör eller har tillgång till bil att transportera sig förbättras.

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	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Tillgänglighetsanpassade busshållplatser och gångpassager över väg 570 bidrar positivt till ökad bekvämlighet och trygghet. Framst för gående och till viss del cyklister, men också fordonstrafiken eftersom passagera sker på ordnade platser.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Kvalitet	Inget bidrag: Påverkas ej.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Positivt bidrag: Tillgänglighetsanpassade busshållplatser gör kollektivtrafiken mer attraktivt och bidrar därmed positivt.
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Påverkas ej.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Möjligheten för personer utan körkort att resa förbättras i och med separerade gång- och cykelvägar och förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Påverkas ej.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Tillgängligheten för funktionshindrade bedöms öka i och med gångpassager, separerad gång- och cykelväg samt åtgärder vid busshållplatser.
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: Föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg gör det säkrare för barn att gå och cykla på egen hand.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: I och med föreslagna gångpassager i anslutning till hållplatserna bedöms andelen gående öka.
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Positivt bidrag: Förbättrad tillgänglighet till hållplatserna bidrar positivt.

	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	Positivt bidrag: Förbättrade möjligheter för att välja att gå eller åka kollektivt bedöms ge en överflyttning från personbil.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Åtgärden påverkar inte energianvändning per fordonskilometer.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Ytterligare infrastruktur kräver energi för byggande och ökat drift- och underhåll.
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: Påverkas ej.
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalititet	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg bidrar positivt.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Föreslagna gångpassager samt separerad gång- och cykelväg bidrar positivt.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: De föreslagna åtgärderna förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken samt möjligheterna att gå.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Positivt bidrag: Överflyttning från personbil till gång eller kollektivtrafik innebär lägre drivmedelsförbrukning i transportsystemet och därmed minskade utsläpp

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Halter av kväveoxid (NO ₂) och inandningsbara partiklar (PM ₁₀), i tätorter med åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderings-tröskeln överskrids	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Kunskap saknas.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Kunskap saknas.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärderna föreslås i anslutning till befintlig infrastruktur
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för barriärer	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Inget bidrag: Påverkas ej då inga utpekade värdeområden finns inom åtgärdens område.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Påverkas ej.
	Betydelse för utradering	Inget bidrag: Påverkas ej
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Separering av trafikslag bedöms minska de allvarliga olyckorna mellan cyklister/gående och motorfordon. Passager bidrar även positivt till trafiksäkerheten.

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

Åtgärderna bidrar främst positivt till målen. Störst positivt bidrag för framförallt medborgarnas resor genom förbättrad tillgänglighet och trygghet. Åtgärderna bidrar också positivt till förutsättningar att välja att gå eller cykla. Ny infrastruktur ger dock ökat behov av drift och underhåll och under byggskedet ökar utsläppen.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	124	1
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	3,74	0,0349
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	Ej angett	Ej angett

Bilaga: 2_klimatkalkyl_väg570_allsta-klingssta.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
1	GKI
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: de8e3356-3072-4c0d-a389-e193ad68d033

Utskriftsdatum : 2021-05-03