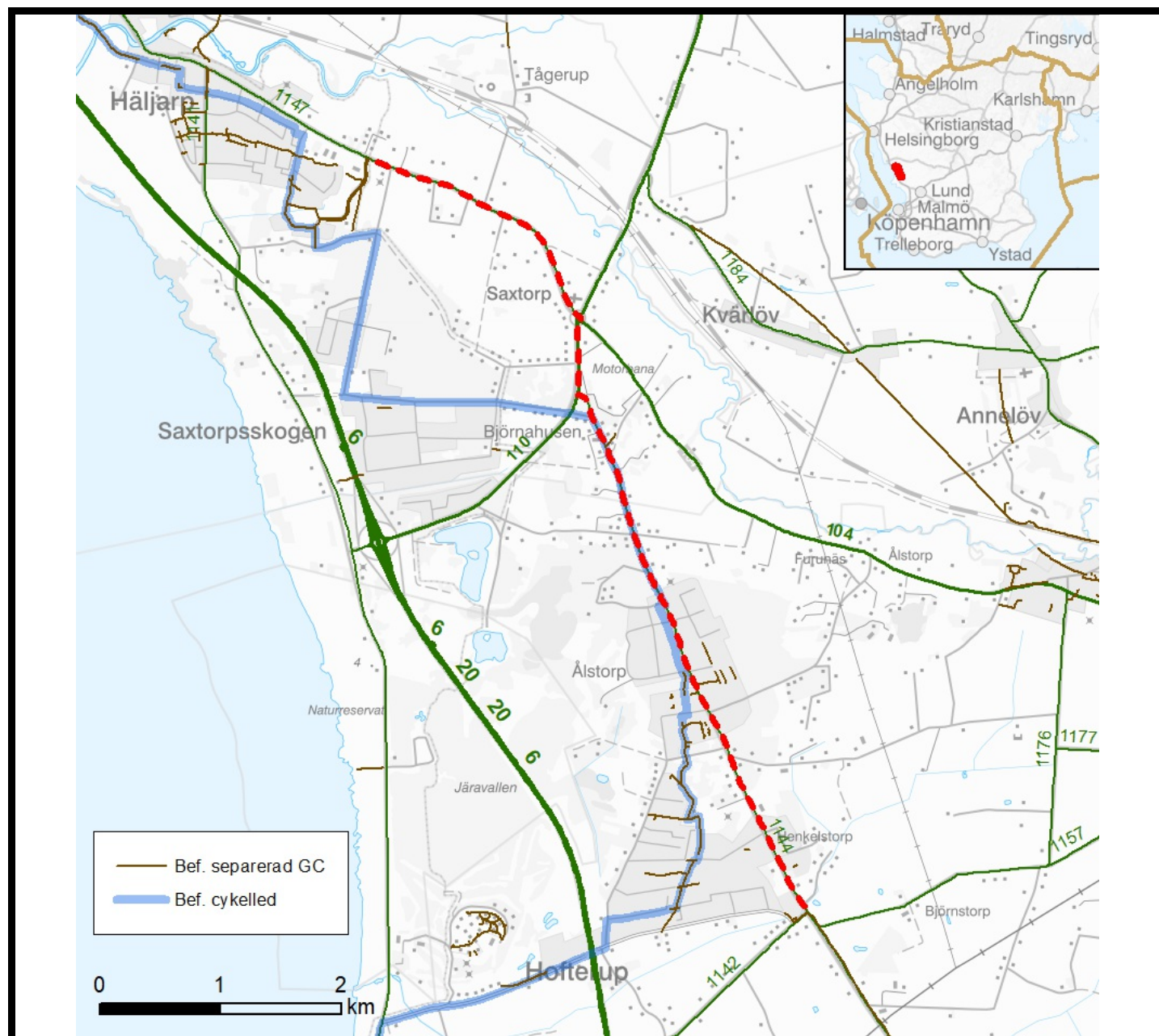


Lv 1144 Hofterup - Häljarp, GC-väg



Nuläge och brister:

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hofterup och Häljarp. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi, och bristen har identifierats och prioriterats i den regionala cykelvägsplanen. Genom tätorterna Hofterup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144.

Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	Ej relevant.
<u>Gångvägens standard:</u>	Gångväg saknas.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Okänt.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	7,7
<u>Cykelvägens standard:</u>	Blandtrafik
<u>Cykeltrafik:</u>	Okänt
<u>Väglängd:</u>	7,7
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg, 6,5 – 13 meter, 50 - 90 km/h
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	5 400 f/d varav 11 % lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan. Åtgärda den utpekade funktionella bristen och möjliggöra cykling på det regionala stråket Landskrona – Kävlinge.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 95,58 mnkr i prisnivå 2019-06

Separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Hofterup och Häljarp. Trafiksäkra gång- och cykelpassager. Anpassning av busshållplatser.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	7,7
<u>Gångvägens standard:</u>	Friliggande gång- och cykelväg
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Okänt
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	7,7
<u>Cykelvägens standard:</u>	Friliggande gång- och cykelväg
<u>Cykeltrafik:</u>	Okänt
<u>Väglängd (km):</u>	7,7
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg, 6,5 – 13 meter, 50 - 90 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	5 400 f/d varav 11 % lastbilar (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Ökad komfort för cyklister på sträckan.
Godstransporter	-	Försumbart	Effekten på restid bedöms vara försumbar.
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken.
Klimat	-	Försumbart	Försumbar minskning avseende trafikens utsläpp av CO2.
Hälsa	-	Positivt	Viss förbättrad hälsa för gående och cyklister.
Landskap	-	Negativt	Kan påverka naturreservat samt forn- och kulturlämningar negativt.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	-	Negativt	En ny gång- och cykelväg innebär en ökning av anläggningsmassan vilket leder ökande drift- och underhållskostnader.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	124		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärdens lönsamhet är i detta skede svårbedömd och osäker. Detta eftersom det saknas underlag avseende antalet gång- och cykelresenärer på sträckan samt då inga kalkyler avseende lönsamhet har genomförts.
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	Skåne	Neutralt
Kommun	Kävlinge	Neutralt
Näringsgren	Turism	Neutralt
Trafikslag	Cykel	Gods-väg
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden gynnar framförallt gång- och cykeltrafiken.

Fördjupade fördelningsanalyser har ej genomförts.

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	Positivt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	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	Positivt 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	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden bedöms ge ett negativt bidrag på energianvändning i byggskedet samt risk för negativ påverkan avseende biologiska mångfald samt forn- och kulturlämningar. De negativa effekterna bör vägas mot de positiva effekterna trafiksäkerhetseffekterna.

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

Åtgärdens lönsamhet är i detta skede svårbedömd och osäker. Detta eftersom det saknas underlag avseende antalet gång- och cykelresenärer på sträckan samt då inga kalkyler avseende lönsamhet har genomförts.

Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till mer hållbara transportslag. Byggskedet medför dock ökad klimatpåverkan och åtgärden kan innebära negativa påverkan för natur- och kulturmiljön.

Åtgärdens kostnadseffektivitet är i detta skede svårbedömd. Åtgärden bedöms dock bidra positivt till en balanserad utveckling och långsiktigt hållbar tillväxt.

Åtgärden bedöms innebära positiva effekter på trafiksäkerhet och hälsa samt jämlikhet och jämställdhet. Förbättrade möjligheter för resande med gång- och cykeltrafik bidrar till ökad social hållbarhet.

1. Beskrivning av åtgärden

Sammanfattande beskrivning av åtgärden

Tabell 1.1 Sammanfattande tabell - beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Lv 1144 Hofterup - Häljarp, GC-väg
Objekt-id	VSY2273
Ärendenummer	
Län	Skåne
Kommun	Kävlinge
Trafikverksregion	Region Syd
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hofterup och Häljarp. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi, och bristen har identifierats och prioriterats i den regionala cykelvägsplanen. Genom tätorterna Hofterup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144.

Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden.

Gångvägens längd (km): Ej relevant.
Gångvägens standard: Gångväg saknas.
Gångtrafik (gående per dygn): Okänt.

Cykelvägens längd (km): 7,7
Cykelvägens standard: Blandtrafik
Cykeltrafik (cykel per dygn): Okänt

Väglängd (km): 7,7
Vägstandard: Vanlig väg, 6,5 – 13 meter, 50 - 90 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn): 5 400 f/d varav 11 % lastbilar (2017)

Syfte

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan. Åtgärda den utpekade funktionella bristen och möjliggöra cykling på det regionala stråket Landskrona – Kävlinge.

Del av den nationella cykelleden Sydkustleden.

Förslag till åtgärd

Separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Hofterup och Häljarp. Trafiksäkra gång- och cykelpassager. Anpassning av busshållplatser.

Gångvägens längd(km): 7,7
Gångvägens standard: Friliggande gång- och cykelväg
Gångtrafik(gående per dygn): Okänt

Cykelvägens längd(km): 7,7
Cykelvägens standard: Friliggande gång- och cykelväg
Cykeltrafik: Okänt

Väglängd (km): 7,7, km
Vägstandard: Vanlig väg, 6,5 – 13 meter, 50 - 90 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn): 5 400 f/d varav 11 % lastbilar (2017)

Saknas

Åtgärdskostnad

Kostnadskalkyl					Totalkostnad omräknad till prisnivå 2019-06
Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Totalkostnad (mkr)	Standardavvikelse (mkr)	
2021-02-18	jun-20	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	88,8	26,6	95,6

Planeringsläge

Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden.

Åtgärden finns med i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

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 - medel
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

Ingen kalkyl är genomförd.

Tabell 2.2 Nyckeltal samhällsekonomi

	Samhälls-ekonomisk investeringskostnad inkl skattefaktor (mnkr)	Nettonuvärde* (mnkr)	NNK-idu** (mnkr)
Huvudanalys	124	-	-
Känslighetsanalys Högre investeringskostnad t.ex. successivkalkyl 85% eller motsvarande	161	-	-
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							
Komfort	-	-	-	-	Positivt	Ökad komfort för cyklister på sträckan.	
Restid - arbetsresor	-	-	-				Försumbart: Bedöms ge försumbar effekt då få arbetsresor bedöms genomföras med cykel på sträckan. Detta eftersom sträckan mellan orterna är förhållandevis lång.
Restid - övriga privatresor (ex arbetsresor)	-	-	-				Försumbart: Om cykelleden ändrar sträckning från befintliga vägar till väg 1144 fås något minskad restid på grund av kortare sträcka. Detta bedöms dock som försumbara effekter för turism- och rekreationscyklism.
Godstransporter							
Restid - lastbil	-	-	-	-	Försumbart	Effekten på restid bedöms vara försumbar.	
Persontransportföretag							
Effekter saknas					Försumbart	-	

Externa effekter							
Trafiksäkerhet							
Trafiksäkerhet-totalt	-	-	-	-	Positivt: Positiv effekt för gång- och cykeltrafikanter då åtgärden innebär flytt från blandtrafik till friliggande gång- och cykelbana samt hastighetsssäkrade passager. Försumbar effekt för motorfordonstrafiken. Åtgärden bedöms kunna leda till att fler personer cyklar på sträckan vilket innebär en ökning av singelolyckor med cykel vilket ger en svagt negativ effekt på trafiksäkerhet.	Positivt	Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken.
Klimat							
CO2-ekvivalenter	-	-	-	-	Försumbart: Ny gång- och cykelbana bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO2 då åtgärden ej bedöms påverka färdmedelsfördelning i någon större utsträckning.	Försumbart	Försumbar minskning avseende trafikens utsläpp av CO2.
Hälsa							
Fysisk aktivitet	-	-	-	-	Positivt: Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.	Positivt	Viss förbättrad hälsa för gående och cyklister.
Landskap							
Biologisk mångfald, växt-och djurliv: barriär	-	-	-	-	Försumbart: Tillkommande gång- och cykelväg utmed befintlig väg bedöms ej öka barriäreffekten.	Negativt	Kan påverka naturreservat samt forn- och kulturlämningar negativt.
Biologisk mångfald, växt-och djurliv: störning	-	-	-		Negativt: Åtgärden kan innebära negativ påverkan en sträcka förbi naturreservatet Saxtorpsskogen.		
Forn- och kulturlämningar	-	-	-		Negativt: Flertalet forn- och kulturlämningar längs med sträckan (enligt Fornsök) som kan påverkas negativt.		
Landskap: skala, struktur, visuell karaktär	-	-	-		Försumbart: Åtgärden bedöms ej påverka landskapsbilden i större utsträckning då tillkommande gång- och cykelväg anläggs utmed befintlig väg.		
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: Åtgärden bedöms innebära en ökning av drift- och underhållskostnader.	Negativt	En ny gång- och cykelväg innebär en ökning av anläggningsmassan vilket leder ökande drift- och underhållskostnader.

SAMHÄLLSEKONOMISK INVESTERINGSKOSTNAD	124		
NETTONUVÄRDE	-	SAMMANVÄGNING AV EJ VÄRDERBARA EFFEKTER	Positivt
Kvalitetsbedömning av samhällsekonomisk kalkyl		<p>Motivering sammanvägning av ej värderbara effekter Ökad trafiksäkerhet och komfort för gång- och cykeltrafiken ger en positiv effekt. Även människors hälsa bedöms förbättras. Åtgärden kan innebära negativa effekter avseende störningar av den biologiska mångfalden samt forn- och kulturlämningar. De positiva effekterna bedöms dock överväga de negativa.</p>	

Slutligt bedömd sammanvägd lönsamhet

Tabell 2.4

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

Motivering:

Åtgärdens lönsamhet är i detta skede svårbedömd och osäker. Detta eftersom det saknas underlag avseende antalet gång- och cykelresenärer på sträckan samt då inga kalkyler avseende lönsamhet har genomförts.

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	Individer som kan gå eller cykla längs sträckan gynnas av åtgärden. Enligt schabloner utgörs en större andel av persontrafikarbetet för cykel av män. Kvinnor utgör dock en större andel av persontrafikarbetet avseende gång.
Lokalt/ regionalt/ nationellt/ internationellt	Lokalt	Regionalt	Neutralt	Åtgärdens effekter bedöms framförallt vara lokala och främst gynna kortare resor längs med stråket. Då åtgärden syftar till att höja standarden på Sydkustleden gynnas även turister som nyttjar leden.
Län	Skåne	Neutralt	Neutralt	Förutsättningarna för resande med gång- och cykeltrafik i västra Skåne förbättras.
Kommun	Kävlinge	Landskrona	Neutralt	Åtgärden gynnar framförallt resande med gång- och cykeltrafik mellan Kävlings och Landskrona kommun.
Näringsgren	Turism	Neutralt	Neutralt	Åtgärden gynnar främst näringsgrenen turism. Effekter för övriga näringsgrenar bedöms som neutral.
Trafikslag	Cykel	Gång	Gods-väg	Åtgärden gynnar framförallt gång- och cykeltrafiken på grund av ökad komfort och lägre olycksrisk. Cykeltrafiken bedöms dock gynnas i högre utsträckning än gångtrafiken på grund av sträckans längd. Godstrafikens framkomlighet kan påverkas negativt.
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt	Åtgärden gynnar samtliga individer som kan gå eller cykla på sträckan. Dock bedöms gång- och cykelvägen framförallt nyttjas av personer i åldern 18-65 år.

Bedömningarna är gjorda av:

Upprättaren

Kommentar:

Åtgärden gynnar framförallt gång- och cykeltrafiken. Fördjupade fördelningsanalyser har ej genomförts.

Objektnummer: VSY2273 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Ekström Johan, PLSyå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-03-29

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

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

Kommentar:

4. Transportpolitisk målanalys

Bidrag till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden möjliggör en överflyttning från bil till mer hållbara transportslag. Byggskedet medför dock ökad klimatpåverkan och åtgärden kan innebära negativa påverkan för natur- och kulturmiljön.

Risken för negativ påverkan är dock svårbedömd i detta skede då exakt dragning ej är beslutad.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärdens kostnadseffektivitet är i detta skede svårbedömd. Åtgärden bedöms dock bidra positivt till en balanserad utveckling och långsiktigt hållbar tillväxt.

Social hållbarhet

Åtgärden bedöms innebära positiva effekter på trafiksäkerhet och hälsa samt jämlikhet och jämställdhet. Förbättrade möjligheter för resande med gång- och cykeltrafik bidrar till ökad social hållbarhet.

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: Ny friliggande gång- och cykelbana bedöms påverka tillförlitlighet för gång- och cykeltrafiken samt motorfordonstrafiken positivt.
	Trygghet & bekvämlighet	Positivt bidrag: Ökad trygghet och bekvämlighet för gång- och cykeltrafiken genom separering från motorfordonstrafiken samt trafiksäkerhetsåtgärder.
Näringslivets transporter Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Tillförlitlighet	Inget bidrag: Framkomligheten för godstransporter anses ha försumbar påverkan.
	Kvalitet	Inget bidrag: Godstransporter anses ha försumbar påverkan.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Pendling	Inget bidrag: Åtgärder förbättrar pendlingsmöjligheterna med gång- och cykeltrafik, med bedöms ha en lokal påverkan inom och mellan två kommuner
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag: Ej relevant.
	Tillgänglighet till interregionala resmål	Inget bidrag: Åtgärden bedöms varken öka eller minska tillgängligheten till interregionala resmål.
Jämställdhet Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)	Positivt bidrag: Förbättrade möjligheter till att resa med gång- eller cykeltrafik bidrar positivt till målet. Åtgärden innebär ökad valmöjligheter av transportmedel vilket bidrar positivt till jämställdhet. Genom ökade möjligheter till egna val ökar tillgängligheten och blir flexiblare.
	Lika påverkansmöjlighet	Inget bidrag: Trafikverkets processer ger individer, oavsett kön, möjlighet att påverka och inkomma med synpunkter.
Funktionshindrade Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning	Kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindrade	Positivt bidrag: Ny gång- och cykelväg bedöms öka tillgängligheten för funktionshindrade då gångvägarna till busshållplatser på sträckan förbättras.
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: Åtgärden innebär ökad möjligheter för barn och unga att på ett säkert sätt färdas längs sträckan på egen hand.
Kollektivtrafik, gång & cykel Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga	Positivt bidrag: Åtgärden förbättrar förutsättningarna för att välja gång- eller cykeltrafik. Åtgärden bedöms därför bidra till att öka andelen gång- och cykelresor.

	Mål	Bedömning och motivering
	Funktionsmål	
	Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)	Inget bidrag: Åtgärden kan bidra positivt till att öka andelen kollektivtrafikresor då åtgärden innebär förbättrade gångvägar till busshållplatserna längs med sträckan. Dock kan åtgärden även innebära en överflyttning från kollektivtrafik till cykel vilket ger en motverkande effekt. Sammantaget bedöms åtgärden därför ge inget bidrag.

	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 till att resa med gång- eller cykeltrafik bedöms bidra positivt då det kan innebära en överflyttning från biltrafik.
	Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Inget bidrag: Energianvändning per fordonskilometer påverkas ej.
	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	Negativt bidrag: Åtgärden innebär nybyggnation av en gång- och cykelväg vilket innebär utsläpp från byggande. Dessutom innebär åtgärden en ökning av behovet av drift och underhåll.

Hälsa Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpoltitiska 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: Åtgärden innebär ej en ökning av bullernivåerna och om överflyttning från bil till cykel sker kan bullernivåerna minska något. Dock kan gång- och cykeltrafikanter på sträckan påverkas negativt på grund av buller från vägen
	Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej innebära att fler personer exponeras för bullernivåer mer än 10 dB över riktvärden.
	Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej innebära en ökning av bullernivåerna och bedöms därför ej påverka naturreservatet Saxtorpsskogen.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positivt bidrag: Åtgärden innebär en ökad möjlighet för resande med gång och cykel vilket är positivt för fysisk aktivitet. Även en mindre överflyttning från bil- eller kollektivtrafik till gång- eller cykeltrafik är positivt. Åtgärden höjer standarden på den nationella cykelleden Sydkustleden vilket främjar fysisk aktivitet.
	Befolkning	
	Barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål	Positivt bidrag: Åtgärden innebär ökade möjligheter för dessa grupper som i högre utsträckning färdas med gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Ny friliggande gång- och cykelväg förbättrar möjligheterna för resande med gång och cykel samt innebär förbättrade gångvägar till busshållplatserna utmed sträckan.
	Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter	Positivt bidrag: Åtgärden innebär att tillgängligheten till fots och med cykel förbättras. Dessutom förbättras tillgängligheten till busshållplatser.
	Luft	
	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Inget bidrag: Åtgärdens effekt på de totala emissionerna bedöms vara mycket liten eftersom överflyttning från biltrafik till gång- eller cykeltrafik bedöms vara för liten för att påverka.
	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: Inga åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormerna finns längs sträckan. Åtgärdens effekt bedöms vara mycket liten.
	Antalet personer exponerade för halter över MKN	Inget bidrag: Inga åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormerna finns längs sträckan. Åtgärdens effekt bedöms vara mycket liten.
	Vatten	
	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv	Inget bidrag: Åtgärden bedöms inte påverka vattenkvalitet ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.
	Mark	
	Betydelse för förorenade områden	Inget bidrag: Utmed sträckan finns ett par områden med markföroreningar enligt EBH-kartan. Om dessa påverkas och om åtgärden blir positiv eller negativ är i dagsläget oklart.

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för skyddsvärda områden	Negativt bidrag: Naturreservat Saxtorpsskogen är beläget i anslutning till vägen och åtgärden kan påverka negativt. Åtgärder måste vidtas i byggskedet för att minimera ingrepp i, och störningar på, naturreservatet.
	Betydelse för bakgrundshalt metaller	Inget bidrag: Underlag saknas.
	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar	Inget bidrag: Ingen förekomst.
	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede	Inget bidrag: Påverkan för naturreservatet Saxtorpsskogen bedöms i driftskede vara mycket liten.
Landskap	Landskap	
	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej påverka landskapsbilden i större utsträckning då gång- och cykelvägen anläggs utmed befintlig väg.
	Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	
	Betydelse för mortalitet	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej påverka mortaliteten.
	Betydelse för barriärer	Negativt bidrag: Marginell ökning av barriäreffekten på grund av breddat vägområde
	Betydelse för störning	Inget bidrag: Bedöms ej påverkas. Under byggtid kan störningar förekomma.
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms ge negativ påverkan då ny mark tas i anspråk. Naturreservatet Saxtorpsskogen kan påverkas negativt.
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden	Negativt bidrag: Åtgärden bedöms kunna ge ett negativt bidrag beroende på magnituden av åtgärdens påverkan på naturreservatet Saxtorpsskogen.
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	
	Betydelse för utpekade värdeområden	Negativt bidrag: Ett flertal forn- och kulturlämningar längs med sträckan kan påverkas negativt.
Betydelse för strukturomvandling	Inget bidrag: Åtgärden bedöms ej innebära en strukturell förändring av landskapet och kulturmiljöer då gång- och cykelvägen anläggs utmed befintlig väg.	

	Mål	Bedömning och motivering
	Hänsynsmål	
	Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden	Inget bidrag: Längs med sträckan finns tre milstenar på olika platser. Åtgärden risker att påverka kulturmiljövärdet negativt.
	Betydelse för uträdering	Negativt bidrag: Åtgärden kan innebära att närliggande kulturmiljövärden riskerar att förstöras. Ett flertal forn- och kulturlämningar längs med sträckan kan påverkas negativt.
Trafiksäkerhet	Döda & allvarligt skadade. Minskat antal omkomna och allvarligt skadade	Positivt bidrag: Åtgärden bedöms ge positiv effekt för gång- och cykeltrafikanter då åtgärden innebär flytt från blandtrafik till friliggande gång- och cykelbana. Åtgärden minskar risken för allvarliga och dödsolyckor för gång- och cykeltrafiken.

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 bedöms ge ett negativt bidrag på energianvändning i byggskedet samt risk för negativ påverkan avseende biologiska mångfald samt forn- och kulturlämningar. De negativa effekterna bör vägas mot de positiva effekterna trafiksäkerhetseffekterna.

Målkonflikter förekommer mellan ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklisterna samt svagt försämrad framkomlighet för motorfordon.

Resultat från Klimatkalkyl

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

	Koldioxidutsläpp, ton CO ₂ -ekvivalenter	Energianvändning, GWh
Byggskede totalt	889	6
Bygg- och reinvestering samt DoU per år	20,8	0,166
Bygg- och reinvestering samt DoU under hela kalkylperioden	832	6,63

Bilaga: klimatkalkyl lv 1144 hofterup-häljarp, gc-väg.pdf

Kommentar:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK

VSY2273_Lv_1144 Hofterup- Grov kostnadsindikation (GKI)
Häljarp_GKI

Klimatkalkyl

Klimatkalkyl Hofterup- Klimatkalkyl
Häljarp

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Trafikverket (2021). Karttjänst: Nationell vägdatatabas (NVDB). [https://nvdb2012.trafikverket.se/]
Referens 2	Riksantikvarieämbetet (2021). Karttjänst: Forsök. [https://app.raa.se/open/forsok]
Referens 3	Naturvårdsverket (2021). Karttjänst: Skyddad natur. [https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/]
Referens 4	Länsstyrelserna (2021). Karttjänst: EBH-kartan. [https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c]

System-ID, nummer för identifikation i databas: f017d008-a3fd-43ff-a9b8-54d2a34b2ad2

Utskriftsdatum : 2021-03-29