

Handledning

till delar av ansökan om stadsmiljöavtal, hösten 2021

Innehåll:

1. Inledning.....	2
1.1 Bakgrund och utgångspunkter.....	2
1.2 Syfte	2
2. Modellens uppbyggnad	3
2.1 Övergripande principer	3
2.2 Modellens steg för ansökan.....	3
2.3 Datainsamling.....	4
3. Analysen i olika skeden.....	4
4. Handledning med exempel.....	5
4.1 Sammanhanget	5
4.2 Åtgärden	5
4.3 Målgruppen	6
4.4 Tjänsten	7
4.5 Beteende/ förväntade förändrade godsflöden.....	9
4.6 Resande med olika färdmedel/ Transporter med olika trafikslag	9
4.7 Trafiksäkerhet.....	10

1. Inledning

Handledning för ifyllande av delar av stadsmiljöavtalsansökan. Vid beviljad ansökan om stadsmiljöavtal ska kommunen/regionen inom sex månader lämna in en plan för uppföljning av åtgärder och motprestationer. En stor del av den information som efterfrågas i ansökan kommer kommunen/regionen att kunna använda sig av även i uppföljningsplanen.

1.1 Bakgrund och utgångspunkter

Modellen som används är utformad för att ge svar på vilka effekter olika tjänster och åtgärder i transportsystemet ger. Modellen syftar till att ge handledning för planering, uppföljning och utvärdering av olika åtgärder som omfattas av stadsmiljöavtalen.

Många åtgärder som får stöd av stadsmiljöavtalen bidrar till förbättrad stadsmiljö genom att de syftar till beteendeförändring, till exempel åtgärder som bidrar till ny färdmedelsfördelning, nya ruttval, minskat resande etc. Nytt sedan den 22 maj 2019 är att stöd även kan sökas för åtgärder i stadsmiljö som bidrar till hållbara och effektiva godstransportlösningar. För att kunna uppskatta effekterna av åtgärder behövs förståelse för hur åtgärden påverkar beteendet eller godstransporterna, samt vilka beteendeförändringar som sker eller hur godsflöden förändras.

1.2 Syfte

Modellen har utformats så att den kan fungera som stöd i hela projektcykeln: från planering av åtgärder och motprestationer inför ansökan, till utvärdering av de finansierade åtgärdernas effekter sedan de genomförts.

Modellen är utformad med utgångspunkt i statens behov av utvärdering och uppföljning. Det betyder att modellen ska ge stöd för flera olika behov av uppföljning och utvärdering:

- Kunna prioritera mellan ansökningar utifrån åtgärdernas förväntade effekter
- Bevaka efter hand
 - hur stadsmiljöavtalen används övergripande (t ex inför rapporter till regeringen)
 - att åtaganden fullföljs (åtgärder och motprestationer genomförs)
 - vilka effekter de genomförda åtgärderna och motprestationerna ger

2. Modellens uppbyggnad

2.1 Övergripande principer

Målet med de åtgärder som ska genomföras är att de ska leda till hållbara stadsmiljöer, mer hållbart resande, hållbara godstransporter och minskade utsläpp av växthusgaser.

Nedan presenteras den grundläggande systematiska metoden för att uppskatta åtgärdernas effekter.

För den som behöver mer detaljerat stöd för hur olika effekter kan uppskattas och beräknas hänvisar vi i första hand till de rekommendationer som finns samlade i Trafikverkets dokumentserie *Effektsamband för transportsystemet*¹.

2.2 Modellens steg för ansökan

I ansökan ska följande steg beskrivas för respektive åtgärd

1. Sammanhanget

Beskriv dagens situation och relevant bakgrundsdata/fakta.

2. Åtgärden

Vad kommer att genomföras?

3. Målgruppen

Vilka resor/godstransporter eller vilka (exempelvis boende/resenärer/ transportörer/ godsmottagare) får en förbättring/förändring av transportstandarden? Hur många är det som berörs?

4. Tjänsten

Hur påverkas resstandarden för de trafikanter som berörs av kollektivtrafik- eller cykeltrafiksåtgärder?

Hur påverkas godstransporterna av åtgärderna, exempelvis minskat antal fordonsrörelser, minskade utsläpp och buller från fordonen?

5. Beteendet

I vilken utsträckning förändras de berörda resvanorna /godsflödena?

6. Resandet med olika färdmedel/transporterna med olika trafikslag

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/gallande-forutsattningar-och-indata/>

2021-08-25

I vilken utsträckning kommer beteendeförändringen att påverka resandet med gång, cykel, kollektivtrafik och bil (personkilometer)?

I vilken utsträckning kommer de förändrade godsflödena att påverka transporter på cykel, lätt lastbil (<3,5 ton totalvikt), tung lastbil (>3,5 ton totalvikt), sjöfart och järnväg?

7. Trafiksäkerhet

På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten av den föreslagna åtgärden? Genom vilka mekanismer? Påverkas någon målgrupp särskilt?

2.3 Datainsamling

Under projektets gång skall lämplig datainsamling genomföras, både som föremätningar och eftermätningar, så att effekterna kan uppskattas med visst stöd av genomförda mätningar. Det gäller i första hand uppskattning av beteendeförändringar och/eller förändrade godstransporter, där det är obligatoriskt att genomföra någon typ av stödjande datainsamling som ska ligga till grund för en jämförelse av förhållandena före respektive efter att åtgärden genomfördes.

För att stödja uppskattningen av beteendeförändringarna/de förändrade godsflöden och förändring i färdmedelsfördelning/transporter med olika trafikslag är det naturligt att använda någon typ av trafikmätningar. Det kan handla om slangmätningar av antal fordonspassager, cykelräkningar eller uttag av resenärsstatistik för kollektivtrafiken. Syftet med dessa mätningar är att se hur resandet förändras när åtgärden införs. Ibland kan enkäter – ”resvaneundersökningar” - eller andra typer/former av datainsamling användas för samma syfte.

Även andra typer av mätningar för att uppskatta åtgärdernas olika effekter kan vara relevanta: hastighetsmätningar, kundnöjdhetsundersökningar, flödesmätningar, buller- och luftmätningar eller annat.

3. Analysen i olika skeden

Om ansökan beviljas och ansökande part/er får finansiering till att genomföra åtgärden ska ett beslut skrivas. Inom sex månader ska sedan en uppföljningsplan lämnas in. I uppföljningsplanen ska effektbeskrivningarna utvecklas och förädlas så att det tydligt framgår vilka effekter som väntas uppstå till följd av åtgärder och motprestationer. När sedan åtgärder och motprestationer är genomförda ska effekterna utvärderas och rapporteras i en slutrapport.

4. Handledning med exempel

I detta avsnitt ges handledning i hur man fyller i ansökan till stadsmiljöavtal för att uppskatta effekterna av åtgärder som syftar till beteendeförändring/förändrade godstransporter/mer miljövänligt/a resande/transporter.

I steg-för-steg ges tips och information för respektive steg av modellen (dvs. sammanhang, åtgärd, målgrupp, tjänst, beteende/förändrade godstransporter, resande med olika färdmedel/transporter med olika trafikslag, trafiksäkerhet). Som ytterligare hjälpmedel beskrivs ett exempel på en åtgärd i den grå boxen nedan som följer läsaren genom varje steg i modellen.

För respektive steg ska först och främst en beskrivning ges i ord. Dessutom ska effekterna/resultatet av steget kvantifieras.

4.1 Sammanhanget

Det första steget består av att beskriva sammanhanget som åtgärden sätts in i. För att göra detta ska dagens situation samt relevant bakgrundsdata beskrivas. Det kan exempelvis röra sig om att beskriva tidigare/befintliga problem i området, möjlighet att ta sig mellan olika målpunkter, färdmedelsfördelning, befintlig infrastruktur etc. Till exempel avstånd, fordonslöden, hastighetsgränser och turtäthet ska kvantifieras i den mån de kan vara relevanta. Det kan också vara att beskriva hur dagens godstransporter och flöden ser ut, exempelvis avseende trafikslag, fordonstyper och omlastningsmöjligheter. Hur ser dagens situation ut vad gäller exempelvis befintlig infrastruktur, fordonsrörelser, lastfaktor och målpunkter.

Exempel: Ny cykelbana mellan bostadsområdet Villan och stadskärnan.

Beskrivning av sammanhanget i ord:

Södervägen är en av de stora infartslederna mot centralorten. 2005-2008 anlades ett nytt bostadsområde, Villan, öster om Södervägen, cirka 2 kilometer söder om centrum. I dag finns ingen tillfredsställande förbindelse för den som cyklar mot centrum från Villan. Längs Södervägen måste cyklister samsas med biltrafik på en väg med omfattande biltrafik, de första 1,5 km av vägen mot centrum. Därefter finns visserligen separat cykelbana mot centrum, men den passerar flera korsningar vilket ger cykeltrafiken otillfredsställande standard såväl ur framkomlighets, som säkerhetssynpunkt.

Kvantifiering *sammanhang*:

Avstånd: Villan-Kyrkogatan 1,5 km. Kyrkogatan-Stortorget (centrum) 500m.

Hastighetsgränser på Södervägen: 60 km/h söder om korsningen med Kyrkogatan (där ny cykelbana skall anläggas), 40 km/h norr därom.

Befintliga flöden: ÅDT Södervägen 3500-4500 fordon/dygn

4.2 Åtgärden

Först ska åtgärden definieras. Detta steg kan tyckas vara trivialt men är av stor vikt för att göra en tydlig avgränsning av vad åtgärden består av. Ofta genomförs flera åtgärder

2021-08-25

tillsammans i form av åtgärdspaket men det är här viktigt att separera åtgärderna för att utvärdera dem var för sig. Förväntas stora vinster uppstå i form av systemeffekter kan dessa då analyseras separat.

I definitionen av åtgärden ska vilken typ av infrastrukturåtgärd som avses, mängd och geografisk avgränsning tydligt framgå. Syftet bör delas upp så att det framgår vilket det stora syftet med projektet är (t.ex. minskat utsläpp av växthusgaser) samt hur åtgärden är tänkt att nå dit (t.ex. genom överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik, eller från lastbil till cykel eller båt).

Exempel: Ny Cykelbana mellan bostadsområdet Villan och stadskärnan.

Beskrivning av åtgärd i ord:

Anlägga separat cykelbana från bostadsområdet Villan in mot stadskärnan. Nyanläggning av cykelbana längs Södervägens östra sida från Villavägen till Kyrkogatan, inkl. anläggning av hastighetssäkrade överfarter där den nyanlagda cykelbanan korsar annan trafik. Därtill Ombyggnad, uppgradering (inkl. hastighetssäkring) av korsningspunkter mellan befintlig cykelbana och bilväg i korsningarna Södervägen-Östervägen, Södervägen-Mellanvägen, Södervägen-Korsvägen och Södervägen-Kyrkogatan.

Kvantifiering åtgärd:

Ny cykelbana: 1,5 km

Ombyggnad korsningspunkter: 4 st.

4.3 Målgruppen

Det första steget i att förstå effekterna av en åtgärd är att förstå vilken målgruppen är. Att definiera målgruppen vars beteende åtgärden syftar till att förändra är ett viktigt steg i projektet. Med en väldefinierad målgrupp är chanserna att bedöma åtgärdens effekter på ett korrekt sätt mycket större. För att få kunskap om vilka som är potentiella användare av den nya tjänsten/förändringsåtgärden kan flera olika typer av mätningar och utredningar göras. Målgruppen kan definieras utifrån en mängd olika variabler, t.ex. geografiska avgränsningar, resans ärende, specifika resrelationer, attityd till olika färdmedel samt socioekonomiska och demografiska egenskaper. Exempel på frågeställningar som kan vara vägledande är:

- Bor personerna som påverkas av åtgärden i något specifikt område/stadsdel?
Om ja:
 - Hur många är det som bor i området?
 - Hur ser de socioekonomiska och demografiska förutsättningarna ut i form av sysselsättning, inkomst, ålder, familjerelation och kön?
 - Vilka målpunkter besöks ofta?
 - Befintlig färdmedelsfördelning för resor som startar/slutar i området.
- Påverkas resor med vissa ärenden (t.ex. skola, arbete, inköp eller nöje) mer än andra?
- Vilka resrelationer (dvs. kombinationer av resans mål- och startpunkt) är det som påverkas?

2021-08-25

- Finns det personer/grupper/aktörer som är mer positivt/negativt inställda till att testa nya färdmedel och resalternativ, rutter?
- Hur ser den befintliga färdmedelsfördelningen ut eller transporterna med olika trafikslag i godssammanhang?

Olika typer av åtgärder kommer att rikta sig till olika målgrupper, t.ex. kommer åtgärder för att förbättra resvägen till skolor riktas mot skolungdomar och föräldrar som skjutsar barn till skolan medan förbättringar i kollektivtrafiken syftar till att få personer att ändra transportval från bil till kollektivtrafik. Samordning av godstransporter kan syfta till att minska antalet leveranser per dag till de kommunala verksamheterna, vilket kan leda till ökad trafiksäkerhet, lägre trängsel samt mindre koldioxidutsläpp. Berörda målgrupper kan då vara varuägare, transportköpare, transportörer, speditörer, näringsidkare.

Exempel: Ny Cykelbana mellan bostadsområdet Villan och stadskärnan.

Beskrivning av målgruppen i ord:

Framförallt cykeltrafiken från Villan till centrum. Även cykeltrafik som cyklar längs Södervägen mellan Villavägen och Kyrkogatan. Trafikanter som idag väljer andra färdmedel längs sträckan (buss eller bil), men som genom uppgraderingen kommer att uppfatta cykel som ett mer attraktivt färdssätt.

Kvantifiering målgruppen:

I den fasta räknepunkten för cykeltrafik registreras idag (mars 2018) ett genomsnittligt flöde ca 500 cyklister per dag, sammanlagt båda riktningarna. Längre ut, på den delen där cykelbana saknas idag är cykeltrafiken mycket mindre, uppskattningsvis 200 cyklister per dag. Vid de senaste biltrafikräkningarna (september 2017) uppmättes de genomsnittliga dygnsflödena till 3500 f/d i det yttre snittet, och 4500 f/d i det inre räknetsnittet. En avsevärd del av denna trafik torde vara infarts trafik från kringliggande orter. Vi uppskattar att biltrafiken mellan Villan och stadskärnan omfattar ca 2500 f/d.

4.4 Tjänsten

Här handlar det om att bedöma vilka direkta effekter åtgärden har när det gäller hur trafikanterna upplever olika resalternativ/godsflödena förändras. Det är bara genom att detta erbjudande förändras som man kan förvänta sig att trafikanterna ändrar sitt beteende/godstransporterna blir mer hållbara. Exempel på olika tjänster som kan förändras av åtgärden:

- **Restid** – många åtgärder har inverkan på resenärernas restider. Ange till exempel hur restiden förändras för det aktuella färdmedlet. Det kan också vara relevant att ange hur lång den nya restiden är jämfört med andra färdmedel – så kallad *restidskvot*. Om förändrad restid bedöms vara den viktigaste drivkraften bakom förändrat beteende kan det finnas anledning att genomföra restidsmätningar för att verifiera att restiderna faktiskt förkortats.

- **Säkerhet** – ur ett samhällsperspektiv och hållbarhetsperspektiv är det viktigt att säkerställa att planeringen av infrastruktur sker så trafiksäkerheten förbättras och att allvarliga skadefall och dödsfall i trafiken motverkas. Direkta effekter på trafiksäkerheten uppskattas under utvärderingsmallens steg 7: Trafiksäkerhet. Men i vissa fall kan den upplevda, subjektiva, säkerheten också vara en av de faktorer som förväntas ge upphov till själva beteendeförändringen. Upplevs ett visst färdmedelsalternativ som mera säkert än tidigare så kan det i sig leda till att fler söker sig till det färdmedlet. Exempel på åtgärder som påverkar den upplevda säkerheten är gång- och cykelvägar, hastighetssäkrade korsningspunkter, planskilda korsningar och möjlighet att ta sig till/från hållplatser i en säker trafikmiljö. Beskriv hur åtgärden påverkar den faktiska säkerhetsnivån för berörda trafikanter samt hur resenärers upplevda säkerhet bedöms påverka valet av färdmedel.
- **Bekvämlighet** – till exempel utformning av hållplatser och miljön inne i fordonen påverkar bekvämligheten för resenärerna. Ökad bekvämlighet i kollektivtrafiken leder vanligtvis till att fler resor görs med kollektivtrafik istället för andra färdmedel.
- **Möjlighet att nå nya målpunkter** – exempelvis nya kollektivtrafiklinjer kan bidra till möjlighet att nå nya målpunkter, vilket i sin tur kan bidra till att nya resor uppstår och/eller att det sker en omflyttning av resor. Det är viktigt att här särskilja på nya resor som uppstår samt omflyttning av resor. Beskriv vilka nya målpunkter som kan nås, hur lång restiden dit är, vilken attraktivitet den nya målpunkten förväntas ha samt slutligen hur många nygenererade resor respektive omflyttning av resor som kan antas ske.
- **Effektivare godstransporter** – Exempelvis kan det handla om ökad fyllnadsgrad och minskade tomtransporter, minskad lastbilstrafik till förmån för effektivare transportsätt som t.ex. fraktcyklar eller båt/pråm i de fall det är lämpligt. Effektivare rutter, bättre platser för att lasta och lossa gods, leveranser på andra tider kan förbättra både miljön och trafiksäkerheten.

Exempel: Ny Cykelbana mellan bostadsområdet Villan och stadskärnan.

Beskrivning av tjänsten i ord:

Kortare restid och större trygghet för cyklister längs Södervägen.

Kvantifiering tjänsten:

Cykeltid idag (uppskattad): 17 minuter

Förväntad cykeltid efter ombyggnad: 14 minuter

Restidsvinst: Inklusivt värdet av upplevd standardhöjning (trygghet säkerhet) bedömer vi att den "upplevda" restiden kommer att minska ner till 10 minuter, dvs 7 minuters restidsvinst.

4.5 Beteende/ förväntade förändrade godsflöden

OBS: Ett minimikrav är att det i detta steg planeras någon typ av datainsamling med mätningar före och efter, som kan användas för att stödja uppskattningarna i slutrapporten.

För att kunna förstå och göra antaganden om de effekter åtgärden har är det viktigt att förstå de bakomliggande principerna för beteendeförändring. Framförallt finns det tre faktorer att ta hänsyn till: olika personer är olika mottagliga för förändring, åtgärdena kan endast påverka beteende i viss utsträckning samt att alla åtgärder inte bidrar till beteendeförändring.

För det första gäller det att förstå hur åtgärden kan påverka personers resvanor. I vilken utsträckning åtgärden påverkar resvanorna varierar stort beroende på vilken typ av åtgärd det är. Vissa åtgärder kommer inte att påverka beteendet alls, t.ex. elektrifiering av befintliga busslinjer. För de åtgärder som förväntas påverka resenärers val av färdmedel kommer effekten att bero på i vilken utsträckning tjänsten (till exempel restiden) faktiskt förändrats.

För att kunna beräkna de slutliga effekterna av åtgärden – till exempel minskade koldioxidutsläpp - när det gäller åtgärder som påverkar valet av färdmedel/typ av godstransporter är det viktigt att tänka på i vilken utsträckning förändringen kommer att ske, vilka förändringar som sker samt vilka som väljer att byta färdmedel/vilka godstransporter som flyttas över mellan trafikslag.

Exempel: Ny Cykelbana mellan bostadsområdet Villan och stadskärnan.

Beskrivning av beteende i ord:

En del av dagens bilister kommer efter ombyggnaden att vara beredda att välja cykel för resan mot staden.

Kvantifiering beteende:

Cyklandet från Villan in mot centrum kan komma att fördubblas - från 200 till 400 cyklistar per dag. De ytterligare 300 cyklistar per dygn som enbart cyklar den inre sträckan, där cykelbana redan finns, får en mindre påtaglig standardhöjning.

Motsvarande cykeltrafikökning för dem kan uppskattas till 30% - dvs från dagens 300 till 390 cyklistar per dygn. Av den ökade cyklingen beräknas 50% bestå av bilister som byter färdmedel.

4.6 Resande med olika färdmedel/ Transporter med olika trafikslag

Nästa steg är att avgöra hur mycket resandet med olika färdmedel (gång, cykel, kollektivtrafik och bil) eller godstransporterna på cykel, lätt lastbil (<3,5 ton totalvikt), tung lastbil (>3,5 ton totalvikt), sjöfart och järnväg förändras. För att avgöra detta behöver man först göra antaganden om hur resandet med de olika färdmedlen/godstransporterna påverkas av åtgärden. För godstransporter handlar det framför allt om att beskriva genom att kvantifiera t.ex. antal och typ av transporter som flyttas över mellan trafikslagen.

2021-08-25

iFör kollektivtrafikresande kan man efter att ha tagit reda på hur *antalet resor* med de olika färdmedlen förändras multiplicera antalet resor med reslängd för att få förändrat transportarbete (personkilometer). Det är viktigt att ta hänsyn till hur många resor de beteendeförändrade personerna gjorde tidigare samt hur många av dessa som antas vara oförändrade. T.ex. kanske en person som väljer att börja cykla till arbetet istället för att köra bl endast tar cykeln 4 dagar i veckan och väljer att fortsatt åka bil en dag i veckan då personen gör olika ärenden på vägen hem från jobbet. En annan person kanske jobbar deltid vilket medför att den inte reser till arbetet mer än 3 dagar i veckan.

Exempel: Ny Cykelbana mellan bostadsområdet Villan och stadskärnan.

Beskrivning av resande med olika färdmedel i ord:

Gång: Påverkas ej	Kollektivtrafik: Påverkas ej
Cykel: Ökar	Bil: Minskar

Kvantifiering resande med olika färdmedel:

Cykel: +200 resp. +290 cyklister per dygn i resp. mätpunkt (se exempel för beteende ovan). Den yttre mätpunkten representerar längre resor än den inre. Sammanlagt förväntar vi oss att cykelresandet ökar med ca 600 personkilometer per dygn.

Bil: -100 resp. -150 bilister per dygn (se exempel för beteende ovan). Dvs bilresandet minskar med 300 personkilometer per dygn.

4.7 Trafiksäkerhet

Många åtgärder påverkar trafiksäkerheten. Åtgärden kan leda till både positiva och negativa effekter på trafiksäkerheten och dessa effekter kan uppstå även om det inte är åtgärdens syfte. Till exempel kan biltrafikens hastighet påverkas av ombyggnadsåtgärder som primärt har till syfte att stimulera till ökad cykeltrafik, vilket i sig kan förväntas minska risken för cyklister. Å andra sidan kan ökad cykeltrafik i miljöer som har bristande trafiksäkerhetsstandard leda till ett ökat antal allvarliga skadefall bland cyklister, inte minst vid singelolyckor. I strävan mot hållbara stadsmiljöer är det därför angeläget att även försöka fånga åtgärdernas trafiksäkerhetseffekter och åtgärder som kan motverka dessa oönskade effekter.

Beroende på hur avgörande trafiksäkerhetseffekterna bedöms bli kan uppskattningarna baseras på principiella resonemang, generella kunskapssammanställningar eller relevanta modellverktyg (t.ex. Trafikverkets plankorsningsmodell, trafiksäkerhetssambanden enligt den så kallade potensmodellen, eller EVA). I många fall är det dock rimligt att nöja sig med en mer begränsad analys som beskriver eventuell påverkan på fordonstrafikens hastighet, och trafiksäkerhetsstandard i korsningspunkter mellan GC- och fordonstrafik.

Eftersom olycksdata är behäftade med stora slumpmässiga osäkerheter är det inte meningsfullt att basera analysen på en före-och efterjämförelse av inträffade dödsfall och skadefall för enskilda åtgärder.

Det är viktigt att alla antaganden och resonemang bygger vidare på de bedömningar om trafikflöden, ändrat resande med olika färdmedel och infrastruktur som angetts i tidigare steg.

Exempel: Ny Cykelbana mellan bostadsområdet Villan och stadskärnan.

Beskrivning av trafiksäkerhet i ord:

Dagens cyklister får en betydligt säkrare cykelväg än idag, oavsett om de idag cyklar på Södervägens yttre del (i blandtrafik) eller enbart utnyttjar cykelbanan på den inre delen, där de tvingas passera flera oreglerade korsningar som inte hastighetssäkrats. Deras risksänkning förväntas mer än väl kompensera för att de trafikanter som byter från bil till cykel kommer att utsättas för något ökad risk för trafikolycka. Sammantaget förväntas alltså antalet skadade minska något.

Kvantifiering trafiksäkerhet:

Antalet säkra GC passager längs sträckan (idag 0) ökar till 6 st. 2000 meter säkra GC-vägar tillkommer. Inga hastighetsförändringar förutom i korsningspunkterna. Antalet cyklister ökar med 30-50%. Sammanlagt förutses ingen effekt på antal dödade och svårt skadade.