

# SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

Vägplan, Granskningshandling  
 Väg 919, Vadstena – Motala  
 Gång- och cykelväg  
 Ärendenummer: TRV 2016/104544

01/19//2018

Upprättad av: Martina Olgemar, Sweco  
 Kontaktperson: Malin Skyman, Trafikverket

## Effektbedömning Väg 919 GC-väg Vadstena – Motala

För att bedöma bidraget till de transportpolitiska målen, samhällsekonomisk och effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, ska en samlad effektbedömning (SEB) genomföras vid investeringar i infrastruktur. Vid investeringen i en gång- och cykelväg mellan Vadstena och Motala på väg 919 redovisas den samlade effektbedömningen i ett PM som bygger på de viktigaste effektsambanden i den ordinarie SEB-mallen.

## Nuläge och brister

Väg 919 mellan Vadstena och Motala är en sträcka som i dagsläget saknar gång- och cykelväg. Fordonstrafiken uppgår till ca 4 500 fordon/årsmedeldygn. Tillgängligheten för gångare och cyklister är i dagsläget dålig. Väg 919 har en bredd som varierar mellan sju och åtta meter och smala vägrenar. På vissa sträckor finns vägräcken som gör att vägen känns trång och otrygg för gående och cyklister. Hastighetsgränsen är 80 km/h på stora delar av sträckan förutom förbi campingen där det är 60 km/h, ett smalare och kurvigare avsnitt på mitten där hastighetsgränsen är 70 km/h och vid anslutningen i norr där hastighetsgränsen är 60 km/h. Avsnittet med 70 km/h har också omkörningsförbud på delar av sträckan pga. dåliga siktförhållanden. I området kring väg 919 finns cykellederna "Runt Vätternleden" och "Vättern-Sommenleden". Cykeltävlingen Vätternrundan genomförs en gång om året i juni, med start och mål i Motala. Tävligen som årligen lockar omkring 20 000 cyklister har sin sträckning längs väg 919. Vadstena och Motala kommun tror att den föreslagna cykelvägen efter väg 919 kommer markant öka arbetspendlingen med cykel mellan de två orterna. Gång- och cykelvägen anses också bli ett föremål för fritidscyklning bland äldre och barnfamiljer. Vid snöfattiga vintrar finns möjlighet att använda vägen för träning med rullskidor.

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärden omfattar anläggning av en 7 km lång separat gång- och cykelväg längs den västra sidan av väg 919. Vägplanens startpunkt utgörs av en anslutning till en befintlig enskild väg norr om Vadstena camping, vilken ägs av Vadstena kommun. Vägplanens slutpunkt är vid anslutningen till befintlig gång- och cykelbana vid Norrsten, på den östra sidan om väg 919. Söder om vägplanen kommer enklare åtgärder att behöva genomföras på den enskilda vägen norr om campingområdet, och på befintliga vägar genom campingen, med syfte att erhålla ett

1 (5)

**Sweco**  
 Replslagaregatan 4  
 Box 412  
 SE-582 22 Linköping,  
 Telephone +46 (0)86 95 60 00  
 Fax +46 8 12 75 97  
 www.sweco.se

Sweco Society AB  
 Reg.no 556949-1698  
 Reg. office: Stockholm

Member of the Sweco Group

Martina Olgemar  
  
 Telephone direct +46 (0)104 84 43 76  
 Mobile +46 (0)703 12 36 71  
 martina.olgemar@sweco.se

sammanhängande gång- och cykelstråk. Söder om campingområdet, längs befintlig gång- och cykelväg, finns en äldre stenbro som behöver förstärkas för att klara väghållningsfordon för vinterunderhåll. Dessa åtgärder, som ej ingår i vägplanen, har för avsikt att upphandlas samtidigt som åtgärderna inom vägplanen.

Gång- och cykelvägen placeras på den nordvästra sidan om väg 919, samma sida som Vättern, och samlokaliseras med bilvägen. I norra delen vid Norrstens industriområde ansluts gång- och cykelvägen till befintlig gång- och cykelbana mot Motala på den östra sidan, en ny planpassage med refug anläggs här. En anslutning av gång- och cykelvägen görs även till befintlig gångport på den västra sidan av väg 919.

Den bedömda kostnaden för åtgärden är 50 miljoner kronor.

## Effekter av åtgärden

### Resenärer

Bil- och kollektivtrafikburna resenärer påverkas inte av åtgärden. Viss överflyttning av resenärer från bil alternativt kollektiva färdmedel bedöms rimlig, men i och med att den totala sträckan uppgår till cirka 1,6 mil förväntas inte överflyttningen av trafikanter som reser hela sträckan mellan Vadstena och Motala vara av betydande storlek. Anslutning till hållplatser för kollektivtrafik efter sträckan kommer vara oförändrat, dock skulle bättre gång- och cykelvägar fram till hållplatserna potentiellt kunna få fler personer att välja kollektiva färdmedel framför bil då säkra resvägar fram till hållplatserna förbättras genom byggnationen av gång- och cykelvägen.

Frånsett den dagliga pendlingstrafiken innebär åtgärden förbättrad tillgänglighet för turist- och fritidscyklning i området.

För gångare och cyklister som i dagsläget rör sig utmed den aktuella sträckan kommer den nya gång- och cykelvägen innebära både ökad tillgänglighet och bekvämlighet. En viss restidsvinst för cyklister bedöms också som rimlig, då kvalitén på cykelvägen ökar i och med investeringen.

### Godstransporter

Inga effekter som rör godstransporter har identifierats för anläggandet av en gång- och cykelväg utmed väg 919 mellan Vadstena och Motala.

### Persontransportföretags

Inga betydande effekter för transportföretag bedöms uppkomma i och med åtgärden då den främst berör gående och cyklister.

### Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förväntas öka på sträckan mellan Vadstena och Motala då anläggandet av en gång- och cykelväg minskar interaktionen mellan oskyddade trafikanter och motortrafik. Väg 919 ingår som en delsträcka i Vätternrundan och vägen används under andra delar av året för träning av tävlingscyklister. Dessa cyklister bedöms inte flytta över till den nya gång- och

2 (5)

SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING  
01/19//201

cykelvägen vilket innebär att viss interaktion mellan cyklister och motorfordon fortfarande kommer att finnas.

### **Klimat**

Gång och cykeltrafik bidrar i sig inte till några klimatutsläpp. En något negativa effekt förväntas dock uppstå under byggtiden.

En överflyttning från bil till cykel- gångtrafik får positiva klimateffekter, men effekterna av den bedömda överflyttningen förväntas blir marginella.

### **Hälsa**

Gång och cykeltrafik har positiva hälsoeffekter för de som använder transportmedlen och bidrar till en ökad möjlighet till fysisk aktivitet i transportsystemet, vilket ingår som en del i det transportpolitiska målet. Gång och cykel bidrar inte till buller i eller från transportsystemet.

### **Miljö/landskap**

Gång- och cykelvägens anpassning till vägens linjeföring och utformning syftar till att begränsa intrånget på naturmiljöer längs gång- och cykelvägen. Viss negativ påverkan på objekt som omfattas av det generella biotopskyddet uppkommer dock. Bland dessa objekt finns träd i skogsmark som kommer behövas tas ned, murar inom åtgårdens utbredningsområde samt vägkantsflora som på vissa sträckor påverkas av åtgärden. Ett vattendrag som omfattas av vattenskyddsområdet Vättern finns inom området för åtgärden, men gällande skyddsföreskrifter tillämpas och området bedöms inte påverkas. Den sammantagna bedömningen för miljö/landskap är begränsad, negativ påverkan.

### Transportpolitisk måluppfyllelse

	Mål	Gång- och cykelväg längs väg 919, sträckan Vadstena - Motala
		<b>50 miljoner kronor</b>
		<b>Bedömd måluppfyllelse</b>
<b>Bidrag till funktionsmålet</b>	Näringslivets transporter	<i>Ingen effekt, åtgärden berör ej godstransporter.</i>
	Tillgänglighet regionalt/länder	<i>Ökad tillgänglighet för cykelpendling mellan Vadstena och Motala. I övrigt ingen effekt.</i>
	Jämställdhet	<i>Positiv effekt på jämställdheten då gång- och cykel traditionellt sett är ett transportmedel som utnyttjas av större andel kvinnor än män.</i>
	Funktionshindre	<i>Ingen effekt, åtgärden skapar inga specifika för- eller nackdelar för funktionshindrades möjligheter i transportsystemet.</i>
	Barn och unga	<i>Positiv effekt då åtgärden möjliggöra för barn och unga att självständigt nå punkter i närområdena till en högre grad.</i>
	Kollektivtrafik, gång och cykel	<i>Positiv effekt då åtgärden ökar säkerheten för gångare och cyklister samt förbättrar tillgängligheten och möjligheten till pendling med cykel. Kollektivtrafiken påverkas inte av åtgärden.</i>

4 (5)

SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING  
01/19//201

<b>Bidrag till hänsynsmålet</b>	Klimat	<i>Negativ påverkan under byggtiden. Åtgärden i sig förväntas ha positiv påverkan på klimatet om överflyttning till cykelpendling från bilpendling sker.</i>
	Hälsa	<i>Positiva hälsoeffekter i form av transportsystem som främjar fysisk aktivitet.</i>
	Landskap	<i>Negativa effekter, åtgärden innebär begränsat intrång i landskap då gång- och cykelbanan huvudsakligen kommer att följa vägens sträckning.</i>
	Trafiksäkerhet	<i>Positiva effekter då interaktionen mellan oskyddade trafikanter och motorfordon bedöms minska.</i>
<b>Bidrag till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktig hållbarhet transportförsörjning</b>		<i>Åtgärden bedöms bidra till målet gällande långsiktigt hållbara transporter i och med de positiva effekterna för klimat och hälsa en gång- och cykelväg har. Projektets samhällsekonomiska effektivitet är svårbedömd då inga beräkningar på effekter har genomförts.</i>
<b>Fördelningsaspekter</b>		<i>Åsikten har positiv effekt på jämställdheten, i övrigt inga fördelningsaspekter som bedöms relevanta.</i>
<b>Målkonflikter</b>		<i>Målkonflikter uppkommer framför allt genom negativa effekter för landskap och klimat, gentemot positiv effekter för Trafiksäkerhet, Barn och unga, Hälsa samt Jämställdhet.</i>