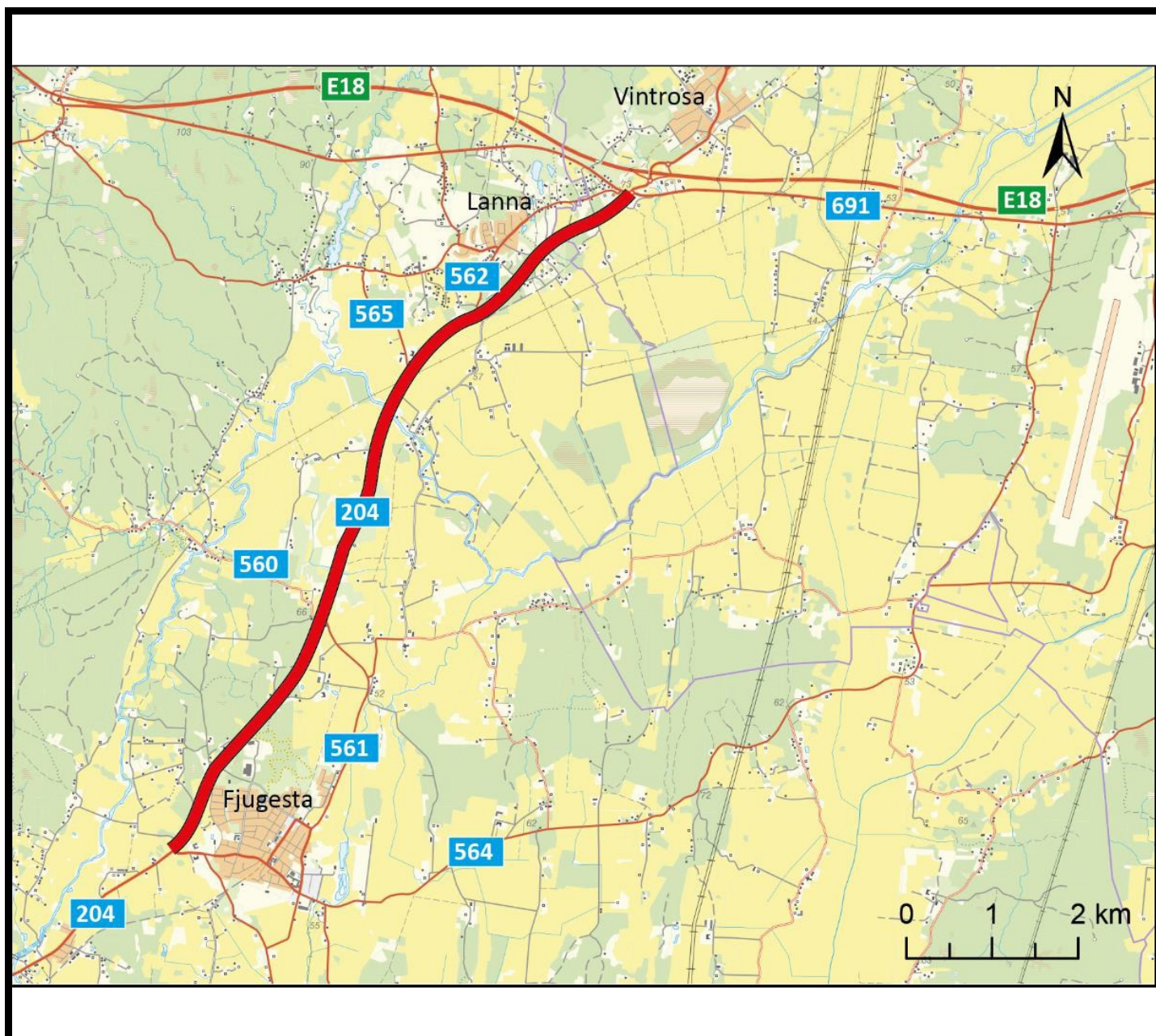


Lv 204 Lanna - Fjugesta



Länsväg 204 mellan Fjugesta och Lanna

Nuläge och brister:

Väg 204 mellan Fjugesta och Lanna, en sträcka på cirka 9,7 kilometer, har en viktig funktion för pendling mellan Fjugesta och Lanna och vidare mot Örebro. Vägbredden är 9 meter och hastigheten på sträckan är begränsad till 80 km/h. Väg 204 ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk men har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter har behov av att passera vägen på flera ställen, framför allt i de större korsningarna och i anslutning till busshållplatser.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	-
<u>Gångvägens standard:</u>	Saknas, identifierat regionalt cykelstråk med bristande gång- och cykelförbindelser.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	-
<u>Cykelvägens standard:</u>	Saknas, identifierat regionalt cykelstråk med bristande gång- och cykelförbindelser.
<u>Cykeltrafik:</u>	Saknas, identifierat regionalt cykelstråk med bristande gång- och cykelförbindelser.
<u>Väglängd:</u>	9,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 9 m bred och hastighetsgräns på 80 km/h.
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	3800 f/d, 11 % tung trafik (2020).

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister, ökat resande med kollektivtrafiken samt förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafikanter.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 52,06 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden innefattar följande:

- Korsningsåtgärder i korsningarna med väg 565, väg 560/561 och väg 564. Detta innebär kompletteringar med vänstersvängskörfält, belysning och refuger. I anslutning till korsningen med väg 560/561 föreslås en planskild passage för oskyddade trafikanter.
- Separerad GC-väg längs hela den aktuella sträckan av väg 204 (ca 9,7 km). I dagsläget är det inte fastställt hur en GC-väg mellan dessa målpunkter ska dras.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	9,7 km
<u>Gångvägens standard:</u>	Regionalt cykelstråk: 3 m bred utan belysning
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	9,7 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	Regionalt cykelstråk: 3 m bred utan belysning
<u>Cykeltrafik:</u>	Information saknas.
<u>Väglängd (km):</u>	9,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 9 m bred och hastighetsgräns på 80 km/h.
<u>Vägtrafik:</u>	3800 f/d, 11 % tung trafik (2020).

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Totalt sett minskar reskostnaden för gående och cyklister till följd av ny gång- och cykelväg.
Godstransporter	-	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Separerad gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder ökar trafiksäkerheten.
Klimat	-	Försumbart	Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på klimatet.
Hälsa	-	Försumbart	Åtgärden förväntas ha försumbar effekt på hälsa.
Landskap	-	Försumbart	Byggnation av ny gång- och cykelväg samt nya korsningar ger iförsumbart i landskapet.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Åtgärden leder till kostnader för drift och underhåll.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	67		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	Ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts.
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 och bättre förutsättningar för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 204, som ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk idag har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden bidrar till ett miljövänligt transportval för all typ av pendling i området. Korsningsåtgärder förbättrar trafiksäkerheten för fordonstrafik och en planskild passage för oskyddade trafikanter medför ett mindre riskmoment för fordonstrafik. Negativa effekter uppstår genom ökade drift - och underhållskostnader samt för landskap. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men då det saknas mätningar av antalet gång och cykeltrafikanter på sträckan och relationen mellan nytta och åtgärds kostnad inte kan konkretiseras så kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet - endast bedömd

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Örebro	Neutralt
Kommun	Lekeberg	Neutralt
Näringsgren	Kunskap saknas	Kunskap saknas
Trafikslag	Gång- och cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen

Väg 204 ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk men 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. Oskyddade trafikanter oavsett kön och ålder gynnas mest av åtgärden.

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	Kollektivtrafiken	Inget 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	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 och bättre förutsättningar för gående och cyklister. De positiva effekterna betraktas som stora då väg 204, som ingår i ett identifierat regionalt cykelstråk idag har bristande gång- och cykelförbindelser vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden bidrar till ett miljövänligt transportval för all typ av pendling i området. Korsningsåtgärder förbättrar trafiksäkerheten för fordonstrafik och en planskild passage för oskyddade trafikanter medför ett mindre riskmoment för fordonstrafik. Negativa effekter uppstår genom ökade drift- och underhållskostnader samt för landskap. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva men då det saknas mätningar av antalet gång och cykeltrafikanter på sträckan och relationen mellan nytta och åtgärds kostnad inte kan slutsatsen lönsamhet ej fastställas.

Byggnationen leder till ökade intrång i landskapet. Byggskedet samt drift och underhåll medför ökad klimatpåverkan. Totalt sett bedöms ekologisk hållbarhet påverkas negativt.

Den ekonomiska hållbarhet är svår att bedöma då ingen samhällsekonomisk kalkyl är genomförd.

Åtgärden bedöms kunna bidra till ett ökat användande av kostnadseffektiva färdmedel som gång och cykel i närområdet.

Åtgärden förbättrar möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta sig till och från lokala målpunkter samt pendling mellan orterna. Separerad gång- och cykelväg samt korsningsåtgärder bidrar till ett säkrare transportsystem:

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK

Bilaga 2a. GKI

Klimatkalkyl

Bilaga 3. Klimatkalkyl

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: af34e820-1b46-4697-aa02-24d3c5543814

Utskriftsdatum : 2021-06-14