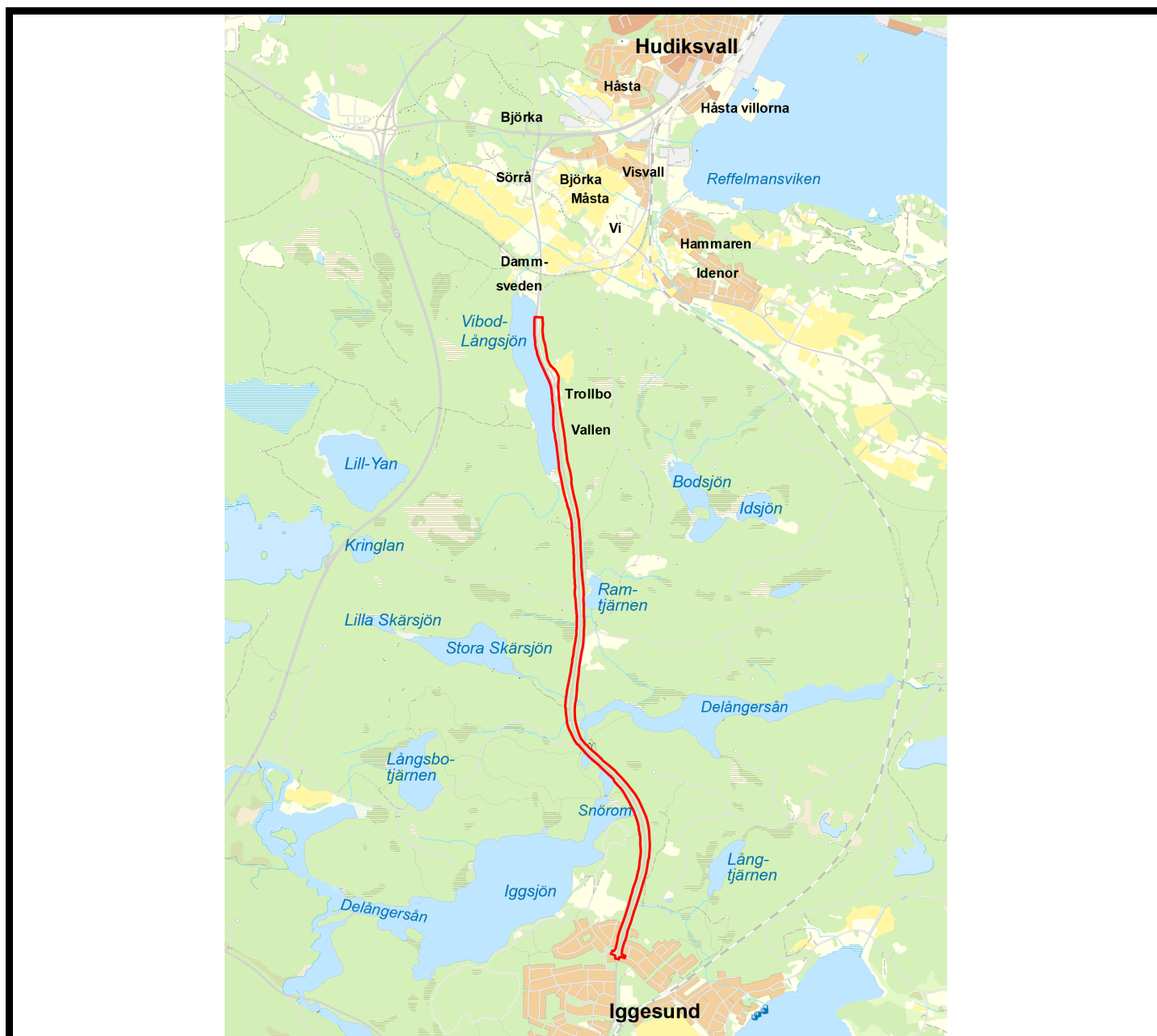


## V 583 Iggesund - Hudiksvall GC



Översiktskarta med utredningsområde

### Nuläge och brister:

Väg 583 i stråket mellan Iggesund och Hudiksvall utgör en mycket viktig länk för näringslivet och de boende på orterna. Den är vältrafikerad men saknar en gång- och cykelväg. Gång- och cykeltrafiken är hänvisad till vägrenen. Hastighetsgränsen är 80 km/tim förutom på en kort sträcka närmast Iggesund där det är 60 km/tim. Hudiksvalls kommun önskar att det skapas en attraktiv och säker gång- och cykelväg mellan orterna Iggesund och Hudiksvall.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	-
<u>Gångvägens standard:</u>	-
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	-
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	-
<u>Cykelvägens standard:</u>	-
<u>Cykeltrafik:</u>	-
<u>Väglängd:</u>	5,5 km
<u>Vägstandard:</u>	2 fältsväg, vägbredd 10,3 - 13 m, 60-80 km/h
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	ÅDT 4790, mätår 2013, lastbilsandel 6%

#### **Åtgärdens syfte:**

Syftet är att skapa en attraktiv och trygg gång- och cykelväg som bidrar till att höja cykelpendlingen mellan Iggesund och Hudiksvall.

#### **Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 62,43 mnkr i prisnivå 2019-06

Gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan om väg 583 och kommer att vara belyst. Större delen av sträckningen går igenom skogsmark. Närmast Hudiksvall består skogsmarken av berg i dagen. Gång- och cykelvägens totala längd blir cirka 5 700 meter där cirka 4 300 meter bedöms kunna separeras från väg 583. Där gång- och cykelvägen separeras läggs den mellan 8-9 m från väggkant till väggkant för att kunna säkerhetsställa god avvattnings av gång- och cykelväg och väg 583 med dike mellan.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	5,7 km
<u>Gångvägens standard:</u>	GC-väg, bredd 3 m, huvudsakligen helt separerad från vägtrafik
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	-
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	5,7 km
<u>Cykelvägens standard:</u>	GC-väg, bredd 3 m, huvudsakligen helt separerad från vägtrafik
<u>Väglängd (km):</u>	5,5 km
<u>Vägstandard:</u>	Tvåfältsväg, vägbredd 10,3 - 13 m skyltad hastighet 60-80 km/h
<u>Vägtrafik:</u>	ÅDT 4790, mätår 2013, lastbilsandel 6%

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Förbättrad reskostnad och restid för gående och cyklister.
Godstransporter	-	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	En separerad gång- och cykelväg minskar risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter.
Klimat	-	Försumbart	Ny gång- och cykelväg bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO2 då åtgärden ej bedöms påverka färdmedelsfördelningen i någon större utsträckning
Hälsa	-	Positivt	Ökad fysisk aktivitet till följd av separerad gång- och cykelväg.
Landskap	-	Negativt	Åtgärden byggs i anslutning till befintlig infrastruktur. Sträckningen innebär bergskärningar som kommer att stå i kontrast till det omgivande landskapet och bidra till en negativ påverkan på landskapsbilden i området.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Ny gång- och cykelväg ökar drift och underhållskostnaderna.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	82		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	-	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	-	-	-
KA högre invkostnad	-	-	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	-	-	För åtgärden har det inte tagits fram någon samhällsekonomisk kalkyl och det finns såväl positiva som negativa ej beräknade effekter. Dessa effekter bedöms övervägande vara positiva, eftersom intrånget i landskapet kan ses som mindre i och med att gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig väg. Investeringskostnaden är framtagna i tidigt skede vilket gör att det finns osäkerheter i den. Det är även osäkert om de positiva effekterna av åtgärden kan överväga investeringskostnaden. Det saknas mätningar på hur många gående och cyklister som idag går längs vägen och även prognos för hur stor ökning som blir av att gång- och cykelväg anläggs, endast schabloner används i bedömningarna.
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Osäker lönsamhet - endast bedömd</b>

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Gävleborg	Neutralt
Kommun	Hudiksvall	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Cykel	Neutralt
Åldersgrupp	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Åtgärden bedöms främst gynna boende i Hudiksvalls kommun. Åtgärden gynnar män och kvinnor i lika utsträckning. Möjligheterna till cykelpendling mellan Iggesund och Hudiksvall ökar och unga vuxna/vuxna gynnas.

**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
Funktionshinder	Kollektivtrafiknätet	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	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden innebär ökade möjligheter till arbetspendling med cykel och restidsvinster för gående och cyklister. Framkomligheten för gående och cyklister ökar. Samtidigt innebär den nya gång- och cykelvägen ingrepp i landskapet med bergsskärningar.

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:

För åtgärden har det inte tagits fram någon samhällsekonomisk kalkyl och det finns såväl positiva som negativa ej beräknade effekter. Dessa effekter bedöms övervägande vara positiva, eftersom intrånget i landskapet kan ses som mindre i och med att gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig väg. Investeringskostnaden är framtagen i tidigt skede vilket gör att det finns osäkerheter i den. Det är även osäkert om de positiva effekterna av åtgärden kan överväga investeringskostnaden. Det saknas mätningar på hur många gående och cyklister som idag går längs vägen och även prognos för hur stor ökning som blir av att gång- och cykelväg anläggs, endast schabloner används i bedömningarna.

Åtgärden innebär ökad energianvändning i såväl byggskede som driftskede. Åtgärden byggs i anslutning till befintlig infrastruktur. Sträckningen innebär bergskärningar som kommer att stå i kontrast till det omgivande landskapet.

Ny gång- och cykelväg ökar möjligheterna att cykelpendla mellan Iggesund och Hudiksvall och att ta sig till sina målpunkter till fots eller med cykel vilket i sin tur ökar kommunens attraktivitet.

Trafiksäkerheten för gående och cyklister ökar. Ny gång- och cykelväg bedöms vara positiv ur ett jämställdhetsperspektiv. Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.

## Bilagor och referenser

### Bilagor

#### AKK

2 Fastställd kalkylsammansättning

#### Klimatkalkyl

1 Klimatkalkyl

#### Övrigt

3 Samrådsunderlag

### Referenser

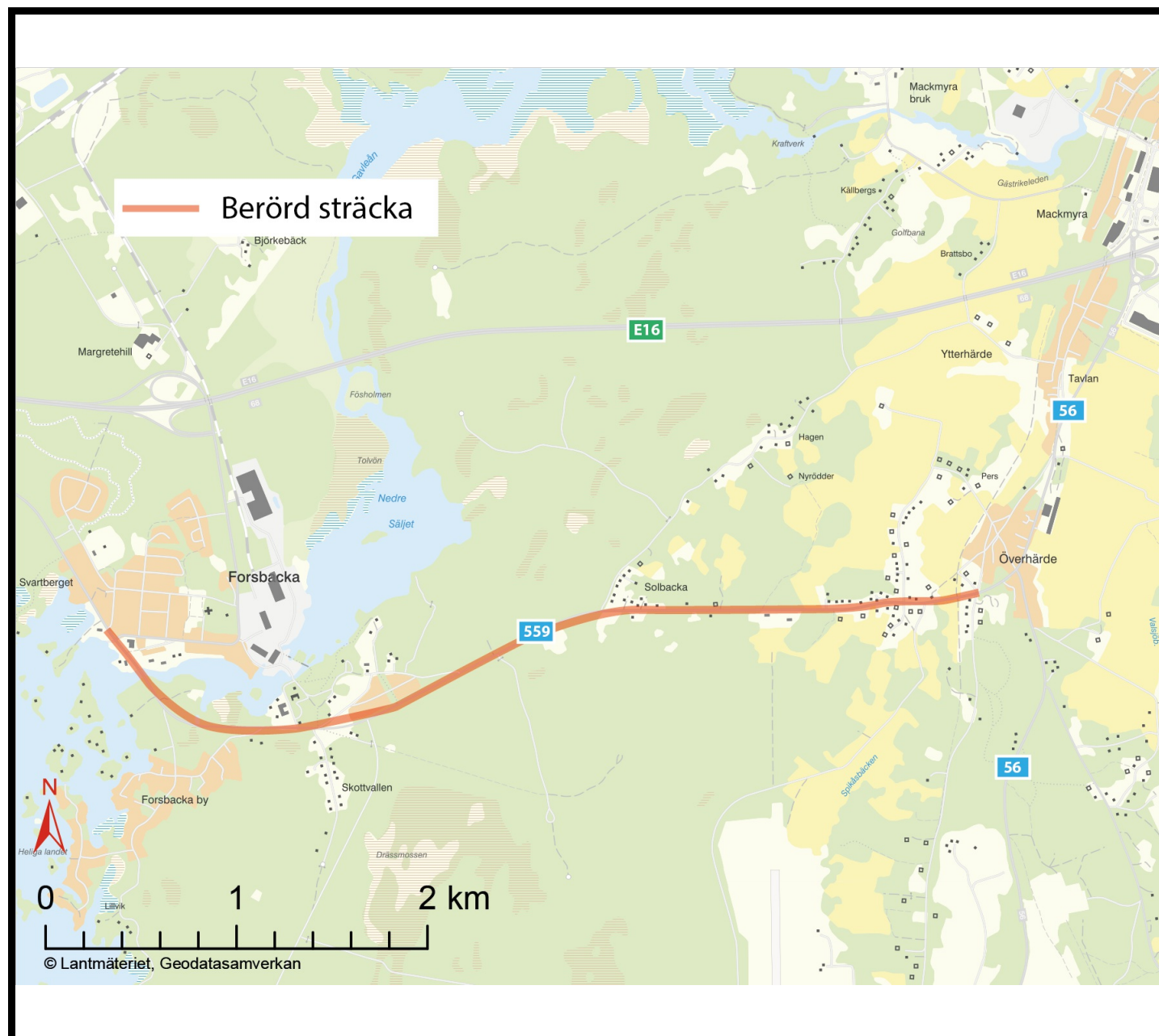
Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 182fbe42-dc9d-4068-bf37-4bf3ab34d430

Utskriftsdatum : 2021-05-27



## Väg 559 Forsbacka - Överhärde GC



### Översikt

#### Nuläge och brister:

Forsbacka är en tätort i Gävle kommun, belägen längs väg 559, söder om E16, cirka 1,5 mil väster om Gävle och cirka 6 kilometer öster om Sandviken. Det saknas en separerad gång- och cykelväg och gående och cyklister är därför hänvisade till körbanan på väg 559 och väg 56. På grund av bristfällig trafiksäkerhet för gående och cyklister väljer de flesta att åka bil trots att de förhållandevis korta avstånden skulle gynna framförallt arbetspendling med cykel.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	-
<u>Gångvägens standard:</u>	-
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	-
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	-
<u>Cykelvägens standard:</u>	-
<u>Cykeltrafik:</u>	-
<u>Väglängd:</u>	cirka 5 kilometer
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg 2 kf. Vägbredd 6,5-9 meter. Skyltad hastighet 50-70 km/h
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	Väg 559:ÅDT 1700-2200 mätår 2015. Lastbilsandel 7%

#### **Åtgärdens syfte:**

De föreslagna åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs den aktuella sträckan.

#### **Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 69,53 mnkr i prisnivå 2019-06

En belyst separerad gång- och cykelväg längs väg 559, mellan Strandgatan i Forsbacka och Överhärdevägen i Överhärde.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	Cirka 5 kilometer
<u>Gångvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg bredd 3 meter. Vid trånga passager är minsta bredd 2,5 meter med upphöjd kantsten.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Kunskap saknas
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Cirka 5 kilometer
<u>Cykelvägens standard:</u>	Gång- och cykelväg bredd 3 meter. Vid trånga passager är minsta bredd 2,5 meter med upphöjd kantsten.
<u>Cykeltrafik:</u>	Kunskap saknas

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-	Positivt	Framkomligheten för gående och cyklister förbättras i och med separerad gång- och cykelväg samt föreslagna gång- och cykelpassager.
Godstransporter	-	Försumbart	Påverkas ej
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-	Positivt	Risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar i och med en separerad gång- och cykelväg samt föreslagna gång- och cykelpassager.
Klimat	-	Försumbart	Fler trafikanter väljer att gå eller cykla istället för att använda bil, vilket ger minskade koldioxidutsläpp. I och med att bilarna blir energieffektivare minskar denna effekt efter hand.
Hälsa	-	Positivt	Fysisk aktivitet ökar då en separerad gång- och cykelväg samt föreslagna gång- och cykelpassager förbättrar förutsättningarna att gå eller cykla.
Landskap	-	Försumbart	Eftersom åtgärderna föreslås i anslutning till befintlig infrastruktur bedöms intrånget i landskapet vara försumbart. Barriäreffekten av väg 559 för oskyddade trafikanter minskar i och med föreslagna gång- och cykelpassager.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-	Negativt	Ökade drift- och underhållskostnader i och med ny infrastruktur.
Samhällsekonomisk investeringskostnad	92		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	-	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 för gående och cyklister. Attraktiviteten för att gå eller cykla ökar och möjligheten att pendla med cykel förbättras längs sträckan. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer väga upp anläggningskostnaden.
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Osäker lönsamhet - endast bedömd</b>

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Kvinnor	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Gävleborg	Neutralt
Kommun	Gävle	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Cykel och gång	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej relevant	Ej relevant

**Kommentar till fördelningstabellen**

Det är framförallt gång- och cykeltrafiken som gynnas och förutsättningarna för att arbetspendla med cykel mellan Forsbacka och Gävle(Valbo) förbättras.

**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	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	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 både positivt och negativt till målen. Störst positivt bidrag för framförallt medborgarnas resor genom förbättrad tillgänglighet, trygghet och tillförlitlighet. Åtgärderna bidrar också positivt till förutsättningar att välja gång eller cykel. Ny infrastruktur ger ökat drift och underhåll.

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 för gående och cyklister. Attraktiviteten för att gå eller cykla ökar och möjligheten att pendla med cykel förbättras längs sträckan. Det är osäkert om de positiva nyttorna kommer väga upp anläggningskostnaden.

Positiva effekter på luftföroreningar i och med överflyttning av resenärer från bil till cykel och gång och även till kollektivtrafik. Denna effekt avtar med tiden då bilarna blir energieffektivare. Eftersom det blir attraktivare att gå och cykla ökar den fysiska aktiviteten, vilket ger positiva effekter på hälsan. Påverkan på landskapet bedöms vara försumbart. Ny infrastruktur ger ökade utsläpp i samband med byggande.

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Attraktiviteten för att gå eller cykla ökar och möjligheten att pendla med cykel förbättras längs sträckan. Det är osäkert om de positiva nyttorna väger upp anläggningskostnaden.

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ökad valfrihet i transportsystemet och minskar bilberoendet. Åtgärden bidrar också till ökad fysisk aktivitet.

## Bilagor och referenser

### Bilagor

#### AKK

1 GKI, 2020-10-30

#### Klimatkalkyl

2 klimatkalkyl

### Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: bd88a231-d8cc-4af7-9f23-568f059c023b

Utskriftsdatum : 2021-03-24



## Väg 83 Bollnäs-Vallsta, VSM600

### 1. Beskrivning av åtgärden

*Nuläge och brister: Riksväg 83 mellan Bollnäs och Vallsta har idag brister i trafiksäkerhet och framkomlighet på stora delar av sträckan. Problematik med dålig sikt finns framförallt på sträckan norr om Bollnäs genom Lottefors mot Arbrå. Där löper vägen genom en kuperad terräng med backkrön, svackor och kurvor. Dessutom finns ett antal korsningar med dåliga siktförhållanden och ett stort antal anslutningar från gårdar på sträckan. Den låga standarden har lett till ett flertal olyckor de senaste åren.*

*Åtgärdens syfte: Åtgärda brister i trafiksäkerhet och framkomlighet för befintlig väg, om 17 km på Riksväg 83, mellan Bollnäs och Vallsta.*

*Förslag till åtgärd: Siktförbättrande åtgärder i form av profiljusteringar, och korsningsåtgärder. Samt byggande av vänstersvängfält. Åtgärder som förbättrar för de oskyddade trafikanterna, vilket innebär att nya gång- och cykelvägar om cirka 6 km byggs med belysning. Borttagande av ett stort antal anslutningar, samt byggande av ersättningsvägar om cirka 0,5 km. Åtgärder för säkrare sidoområden. Även busshållplatser åtgärdas. Räffling för flera partier där dålig sikt förekommer, samt eventuellt tillhörande behov av buller-/vibrationsåtgärder. Kostnaden för åtgärden är cirka 57,3 mnkr i prisnivå 2013-06.*

**Tabell 1 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad mnkr	+	Miljöeffekter som ej ingår i nettot	+	Övriga effekter som ej ingår i nettot	=>	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)
31		Negativt		Positivt		Lönsam

**Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning**

Effekter som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen			
	Exempel på effekter år 2030	Nuvärde (mnkr)	Diagram
Resenärer	Restid: -5 ktim/år	42	
Godstransporter	Restid -0,7 ktim/år	17	
Persontransportföretag	Ej angett	0	
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -0,12 DSS/år	38	
Klimat	CO2-utsläpp: -0,11 kton/år	4	
Hälsa	Minskade utsläpp av luftföroreningar	1	
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell		
Övrigt	DoU-kostnader: -0,0 mnkr/år	1	
Samh.ek investeringsk.	Ej angett	-70	
<b>Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad</b>		<b>31</b>	

**Nyckeltal utifrån prissatta effekter**

NNK =	0,45	Informationsvärde NNK =	HÖG	Spann NNK =	0,5 till 0,5	NNK =	0,45
-------	------	-------------------------	-----	-------------	--------------	-------	------

**Effekter som inte ingår i den samhällsekonomiska kalkylen**

Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	Försumbart	Negativt	Den icke prissatta effekten har mindre betydelse
	Hälsa	Försumbart		Den icke prissatta effekten har mindre betydelse
	Landskap	Negativt		Ny cykelbro kan ev. påverka natura 2000-område.
Övrigt	Resenärer	Försumbart	Positivt	Den icke prissatta effekten har mindre betydelse
	Godstransporter	Försumbart		Den icke prissatta effekten har mindre betydelse
	Persontransportföretag	Positivt		Förbättrad standard på bushållplatser.
	Trafiksäkerhet	Positivt		Borttagande av anslutningar etc.
	Övrigt	Försumbart		Den icke prissatta effekten har mindre betydelse
<b>Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde</b>			Positivt	Ej angett

### 2. Samhällsekonomisk analys

## 3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Kön - Restid, reskost, restidsos (person)	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt	Länsvis fördelning	Kommunvis fördelning	Trafikanter transporter & externt berörda	Näringsgren	Trafikslag	Ålder	Åtgärds-specifik fördelningsaspekt
Störst nytta/fördel (störst)	Män: (60%)	Lokalt	Gävleborg	Bollnäs	TS	Turism	Bil	Personer mellan 18 och 65 år	Ej bedömt
Negativ nytta/nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej bedömt

## 4. Transportpolitisk målanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Inget bidrag.
		Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Inget bidrag.
		Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	Positivt bidrag
		Tillgänglighet storstad	Inget bidrag.
		Interregionalt	Positivt bidrag
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag.
		Lika möjlighet	Inget bidrag.
	Funktionshindre	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag.
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag	
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag	
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag	
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	Överflyttning transportslag	Positivt bidrag
		Energi: transportsystemet	Inget bidrag.
		Energi: fordon	Inget bidrag.
		Energi: infrastrukturhållning	Inget bidrag.
	Hälsa	Människors hälsa	Positivt&Negativt
		Befolkning	Positivt
		Luft	Positivt
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget bidrag
		Materiella tillgångar	Negativt
	Landskap	Landskap	Negativt
		Biologisk mångfald, Växtliv, Djurliv	Negativt
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	Negativt
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag	

## Målkonflikter

Inga kända större målkonflikter.

## Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Beräknade nyttor av investeringen är högre än kostnaderna. Åtgärden bedöms ha liten påverkan avseende ekologisk hållbarhet, och bedöms ha liten påverkan avseende social hållbarhet.