

Samlad effektbedömning

Väg 255 Vassunda - Flottsund - Sävja, GC-väg, VMR2661



Objektnummer: VMR2661, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Bilagor och referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- * Lönsam – endast bedömd
- * Olönsam – endast bedömd
- * Nära noll – endast bedömd
- * Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" på [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Uppsala län och berör Uppsala kommun.

Nuläge och brister

Väg 255 är den gamla vägen mellan Stockholm-Uppsala och är omledningsväg för E4. Hastigheten är främst 70 km/h med vissa sträckor med 80 km/h alternativt 50 km/h. Vägen har en bredd mellan 7,5-13 meter. Vägen har en regional funktion men fyller också en funktion för trafik från Sigtuna och Märsta norrut, som pendlingsväg samt även för att nå rekreationsområden, Mälaren och naturreservat. Det saknas trafiksäkra gång- och cykelmöjligheter längs väg 255 mellan Vassunda, Flottsund och Sävja.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdspaketet innehåller åtgärder för att skapa en gen och trafiksäker gång- och cykelväg på hela sträckan från Vassunda till Flottsund och Sävja, väg 255, inklusive trafiksäkra kopplingar till hållplatser.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att göra det mer tillgänglig, tryggt och säkert att gå och cykla längs sträckan. Syftet är även förbättra för kollektivtrafikresenärer genom att se över busshållplatserna.

Investeringskostnad

Kostnaden är 207 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam - endast bedömd
---------------------------	-------------------------

Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

Funktionsmål och hänsynsmål

I dagsläget är antalet gång- och cykeltrafikanter få, potential för nygenererade trafikanter är osäker varför åtgärden bedöms ge försumbara resenärseffekter vad gäller effekter relaterade till funktionsmålet. Vad gäller effekter relaterade till hänsynsmålet så ger objektet positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Trafikverket har tagit fram ÅVS "Tpl och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling", där sju åtgärds paket ingår. Åtgärds paket C omfattar anpassning av väg 255 för gång, cykel och kollektivtrafik. Region Uppsala kommer eventuellt föreslå åtgärds paketet som en ny namnsatt kandidat till ny länsplan för 2026-2037.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Standardhöjande åtgärder på busshållplatserna ökar resekomforten och trygghet för samtliga kollektivtrafikresenärer. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten dock vara försumbar.	Försumbart
Reskostnad	Potentiell överflyttning från motorfordon till gång och cykel kan leda till minskade reskostnader till följd av minskad användning av motorbränsle. Effekten bedöms vara försumbar då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen förmodligen är liten.	Försumbart
Restid	Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas bli högre på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Värderingen av åktiden minskas med bättre trafikmiljö och därför minskas restidskostnaden för cykel och gångtrafik. i förhållande till investeringskostnaden anses effekten dock vara försumbar.	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten dock vara försumbar.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	En separerad gång- och cykelväg samt säkra passager till hållplatser och bytespunkter innebär en potentiellt förbättring av trafiksäkerheten då risken för olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv. Ett antal busshållplatser längs väg 255 åtgärdas som ökar trafiksäkerheten för resenärerna. Effekten kan bli negativ om man inte utformar passagerna som "trafiksäkra". För det krävs bland annat en hastighetssäkring. Planskilda passager är inte med i kostnadsberäkningen.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Potentialen för överflyttning av trafik från bil till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.	Försumbart
Övrig effekt	Åtgärden bedöms leda till ökad fysisk aktivitet för personer som rör sig i transportsystemet då en sammanhängande gång- och cykelväg skapas mellan orterna.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns stor risk för konflikt med kulturmiljövärden i området. Här finns väganknutna kulturminnen och en allé.	Försämring
Intrång - människor	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte nämnvärt.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur och påverkar inte nämnvärt. Kan komma i konflikt med naturvärden då vägen går genom ett naturreservat. Viltolyckor med främst rådjur förekommer på sträckan.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför möjligtvis en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningarna för "Personresor".	Försumbart

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Uppgift saknas
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Uppgift saknas

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	Uppgift saknas
---	----------------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	740	5,0
Reinvestering per år	23	0,29
Drift och underhåll per år	0	0

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

Uppgift saknas.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Standardhöjande åtgärder på busshållplatserna ökar resekomforten och trygghet för samtliga kollektivtrafikresenärer. Den genomsnittliga hastigheten för gående och cyklister förväntas bli högre på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. I förhållande till investeringskostnaden anses effekten vara försumbar.	≈ 0

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
En separerad gång- och cykelväg samt säkra gång- och cykelpassager till hållplatser och bytespunkter innebär en potentiellt positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång och cykeltrafikanter minskar. Det finns alltid en risk att antalet singelolyckor ökar om fler väljer att cykla, men totalt sett bedöms effekten bli positiv. Ett antal busshållplatser längs väg 255 åtgärdas på busshållplatser som ökar trafiksäkerheten för resenärerna.	>

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden bedöms leda till ökad fysisk aktivitet för personer som rör sig i transportsystemet då en sammanhängande gång- och cykelväg skapas mellan orterna.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns stor risk för konflikt med kulturmiljövärden i området. Här finns väganknutna kulturminnen och en allé. Hänsyn behöver tas så inte vandringshinder i vatten skapas.	<
Klimat (övrigt): Ny gång- och cykelväg bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO2 då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten.	≈ 0

Övriga effekter	Beräkning

Skattefinansieringskostnad
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	179 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	179 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

I dagsläget är antalet gång- och cykeltrafikanter få, ca 5-7 cyklister/dygn enligt en mätning från 2018 och potential för nygenererade trafikanter är osäker, varför åtgärden bedöms ge försumbara resenarseffekter. En separerad gång- och cykelväg bedöms ge en positiv trafiksäkerhetseffekt för oskyddade trafikanter. Det finns risk för negativ påverkan på kulturmiljö då åtgärden ligger i ett område med stora kulturmiljövärden. Ökat behov av drift- och underhåll. Sammantaget innebär detta att åtgärden bedöms vara olönsam.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Objektet ger positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men ger negativa effekter som ökade drift- och underhållskostnader samt påverkan på natur- och kulturmiljö.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller samtliga åldersgrupper, största delen bedöms dock tillfalla vuxna då de utgör en större del av personerna som rör sig i transportsystemet. Även barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Trafikmiljön blir bättre för gående och cyklister på en separerad gång- och cykelväg jämfört mot att transportera sig i blandtrafik. Standardhöjande åtgärder på busshållplatserna ökar resekomforten och trygghet för samtliga kollektivtrafikresenärer. Den genomsnittliga hastigheten för cyklister förväntas bli jämnare på en separerad gång- och cykelväg jämfört med blandtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Inget bidrag.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ger ett positivt bidrag till funktionshindrades förmåga att röra sig på egen hand i transportsystemet. Funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter påverkas positivt av åtgärden.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Positivt bidrag då barn och ungas möjlighet att på egen hand ta sig mellan orterna ökar då gång- och cykelvägen ansluter till orternas respektive gång- och cykelnät. Det förbättrar deras möjlighet att ta sig till målpunkter för längs med vägen och även till skola.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Åtgärden bedöms leda till ökad trafiksäkerhet genom separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon vilket minskar risken för olyckor som resulterar i dödsfall eller allvarligt skadade. Ett antal busshållplatser längs väg 255 åtgärdas som ökar trafiksäkerheten för resenärerna. Även passager för gående och cyklister åtgärdas, men inga planskildheter är med i kostnadsberäkningen. Passager som inte är hastighetssäkrade kan leda till en sämre trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärden bedöms leda till ökad energianvändning vid byggnationen liksom ökad energianvändning vid drift och underhåll då ny anläggningsyta tillkommer. Ny gång- och cykelväg bedöms ge försumbar effekt på trafikens utsläpp av CO₂ då åtgärdens påverkan på färdmedelsfördelningen är liten.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Bedömningen i detta skede är att luftkvalitet inte påverkas av åtgärden. Potentialen för överflyttning av trafik från bil till cykel eller kollektivtrafik till följd av åtgärden bedöms som liten, därmed ingen påverkan på utsläpp från trafiken.

Buller och vibrationer

Bedömningen i detta skede är att bullernivåer inte påverkas av åtgärden.

Landskap

Åtgärderna görs i anslutning till befintlig infrastruktur, men finns risk för konflikt med kulturmiljövärden i området.

Vatten

Bedömningen i detta skede är att vattenförekomst inte påverkas av åtgärden.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Kunskap saknas i detta skede.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

I dagsläget är antalet gång- och cykeltrafikanter få, potential för nygenererade trafikanter är osäker varför åtgärden bedöms ge försumbara resenärseffekter vad gäller effekter relaterade till funktionsmålet. Vad gäller effekter relaterade till hänsynsmålet så ger objektet positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 255 Vassunda - Flottsund - Sävja, GC-väg
Objekt-id	VMR2661
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Uppsala län
Kommun	Uppsala
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister



Bild visar vägen idag.

Väg 255 är den gamla vägen mellan Stockholm-Uppsala och är omledningsväg för E4. Hastigheten är främst 70 km/h med vissa sträckor med 80 km/h alternativt 50 km/h. Vägen har en bredd mellan 7,5-13 meter. Vägen har en regional funktion men fyller också en funktion för trafik från Sigtuna och Märsta norrut, som pendlingsväg samt även för att nå rekreationsområden, Mälaren och naturreservat. Det saknas trafiksäkra gång- och cykelmöjligheter längs väg 255 mellan Vassunda, Flottsund och Sävja.

Trafiksäkerheten längs vägen upplevs idag som bristfällig i relation till vägens ÅDT, framför allt i form av rörig trafikmiljö, brister för oskyddade trafikanter när det gäller att korsa vägen samt vid hållplatser. Vägen är smal och krokig samt har flera utfarter. Framtida förväntade trafikflöden kommer att förvärra trafiksäkerhetsproblematiken. Det finns brister i hållplatsinfrastrukturen där hållplatser ej är tillgänglighetsanpassade samt brister i anslutningsvägar till och från hållplatserna.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0 km
Gångvägsstandard	Saknas
Gångtrafik	Uppgift saknas
Cykelvägslängd	0 km
Cykelvägsstandard	Saknas
Cykeltrafik	10 cyklister/dygn
Väglängd	13,7 km
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 7 m bred (kortare etapper 13 m), 70-80 km/h (kortare sträcka 50 km/h)
Vägtrafik	4000-4500 fordon/dygn varav 3 % tung trafik (mätår 2021-01)

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdspaketet innehåller åtgärder för att skapa en gen och trafiksäker gång- och cykelväg på hela sträckan från Vassunda till Flottsund och Sävja, väg 255, inklusive trafiksäkra kopplingar till hållplatser.

Mellan Vassunda och Sävja anpassas vägen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta innebär separerad gång- och cykelväg mellan Vassunda och Flottsund samt Flottsund och Sävja.

Tillgänglighetsanpassning av prioriterade hållplatser, anslutningsvägar och säkra passager till

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

hållplatser. I åtgärden föreslås även sidoområdesåtgärder, tre cykelparkeringar, utredning av förutsättningen för kollektivtrafik samt marknadsföring av cykelbanan och kollektivtrafiken.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	13,7 km
Gångvägsstandard	3-3,2 m bred med en skyddszon mellan gång- och cykelväg samt länsväg
Gångtrafik	saknas uppgift
Cykelvägslängd	13,7 km
Cykelvägsstandard	3-3,2 m bred med en skyddszon mellan gång- och cykelväg samt länsväg
Cykeltrafik	10 st
Väglängd	13,7 km
Vägstandard	Vanlig väg, vägbredd 7 m bred (kortare etapper 13 m), 70-80 km/h (kortare sträcka 50 km/h)
Vägtrafik	4000-4500 fordon/dygn varav 3 % tung trafik (mätår 2021-01)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att göra det mer tillgänglig, tryggt och säkert att gå och cykla längs sträckan. Syftet är även förbättra för kollektivtrafikresenärer genom att se över busshållplatserna.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-14	2021-12	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	183	55	207	62

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	179

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång-cykelväg ökar anläggningsytan, vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Trafikverket har tagit fram ÅVS "Tpl och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling", där sju åtgärdspaket ingår. Åtgärdspaket C omfattar anpassning av väg 255 för gång, cykel och kollektivtrafik. Region Uppsala kommer eventuellt föreslå åtgärdspaketet som en ny namnsatt kandidat till ny länsplan för 2026-2037.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Ingen samhällsekonomisk kalkyl har gjorts för objektet.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnads kalkyl
2a	Arbets-PM BCA utan kalkyl
2b	Beräkning komforteffekt
3	Klimatkalkyl
Referens 4	TRV 2020/84607 ÅVS Väg 55, väg 568 och väg 569 Gång, cykel och kollektivtrafik Litslena - Örsundsbro

SEB Id: 88d1a2f8-0af3-4c13-9f54-e7bec954a439

Objektnummer: VMR2661, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Bertilsson Lina, PLmrst
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader