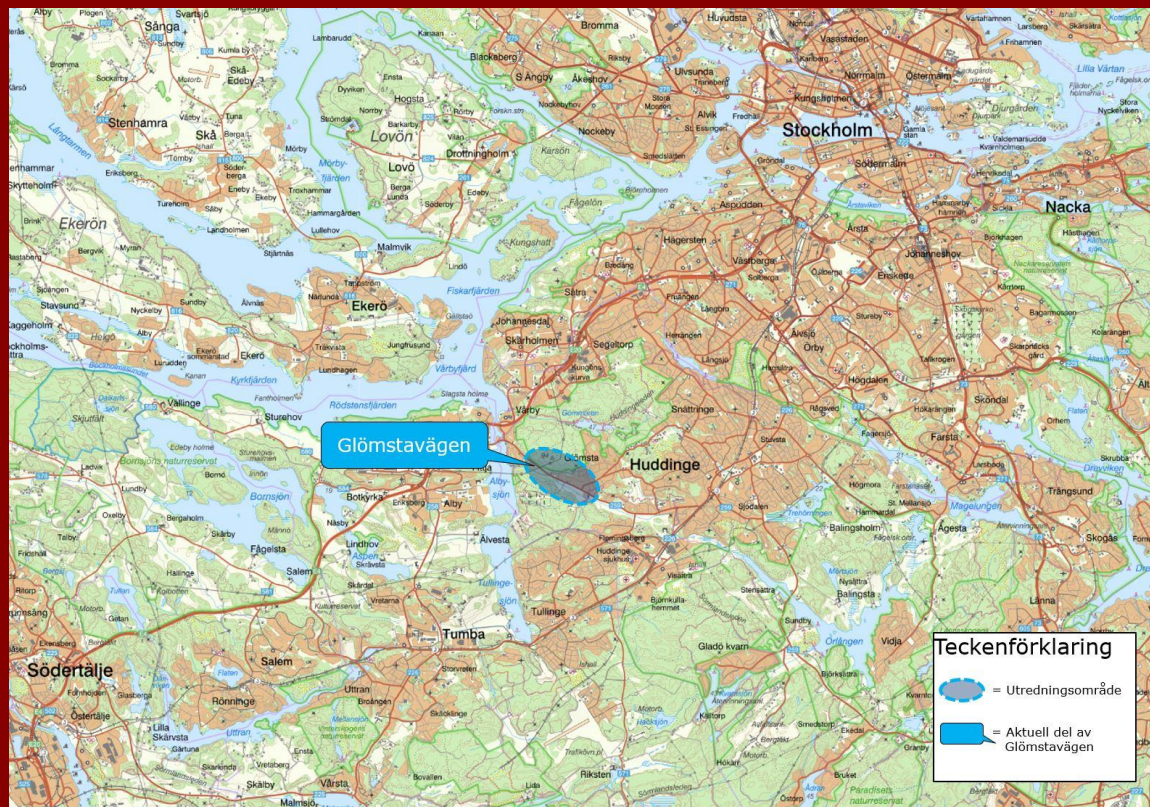


Samlad effektbedömning

RGC, väg 259 Glömstavägen, R-AB41a



Objektnummer: R-AB41a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Van de Beek Maria, IVösv4, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: ☐

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Van de Beek Maria, IVösv4

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

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 Stockholm län och berör Huddinge kommun.

Nuläge och brister

Nuvarande cykelväg längs sträckan går i huvudsak söder om Glömstavägen genom Glömstadalen utan direkt anslutning till bebyggelse eller kollektivtrafik. Delar av sträckan går på kombinerad gång- och cykelväg i direkt anslutning till bilvägen och en del i blandtrafik där hastighetsgränsen är 60 km/tim, som innebär bristande trafiksäkerhet för gående och cyklister. Väg 259, har hög belastning under dygnets maxtimmar vilket innebär köbildningsproblematik som påverkar fotgängare och cyklister.

Beskrivning av åtgärden

En ny dubbelriktad gång- och cykelväg på en sträcka av ca 2,2 kilometer föreslås längs väg 259, Glömstavägen, som sträcker sig från väster om Björkhagsvägen till öster om Bergavägen. Den nya gång- och cykelvägen, norr om vägbanan, ska utformas som dubbelriktad gång- och cykelväg med breddmått i enlighet med den regionala cykelplanen bredd 4,3 m med 2 m skiljeremsa i möjligaste mån. Den nya gång- och cykelvägen ska utgöra en länk till lokala målpunkter. Målpunkter utgörs av anslutningar till de regionala cykelstråken i öst och väst samt bostäder, barnomsorg och skolor inom området.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra och koppla samman regionala cykelstråk, öka trafiksäkra cykelresor och underlätta vardagscykling mellan hem, arbete, skola och kollektivtrafikknutpunkter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 242 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd
---------------------------	------------

Fördelningsanalys

Åtgärden kommer främst förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister då framkomligheten, tillgängligheten, och trafiksäkerheten ökar längs väg 259. Båda könen bedöms gynnas av åtgärden då cyklister består av en större andel män medan fotgängare består av en större andel kvinnor. Åtgärden främjar framkomligheten för samtliga åldersgrupper, men framför allt för barn och unga då de kan ta sig längre sträckor på egen hand när trafiksäkerheten förbättras. Regionala och lokala resor underlättas i området genom främjande av gång och cykel samt förbättrade anslutningar till hållplatser.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden förbättrar resekomfort och trygghet för fotgängare och cyklister, med positiva effekter kopplat till ökad tillgänglighet för samtliga grupper. Den främjar fysisk aktivitet och ökar trafiksäkerheten längs väg 259 men försämrar natur- och kulturmiljö genom intrång i landskap. Dessutom den inkräktar ett skyddsområde av en fornlämning.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

R-AB41a RGC, väg 259 Glömstavägen finns med i Länsplan för 2022-2023 som ett namngivet objekt i planen. Bedömningen i Idéutredning Gång- och cykeltrafik i Glömstadalen är att planläggningstyp 2 är tillämplig, det vill säga att det inte är någon betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar men markåtkomst krävs.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Med hög standard på den nya gång- och cykelvägen där trafikslagen separeras från motorfordonstrafiken kommer reskomforten och tryggheten öka för samtliga resenärer.	Förbättring
Reskostnad	Överflyttning från motorfordon medför en minskning av reskostnader för dessa resenärer. Effekten avses försumbart i förhållande till investeringskostnaden	Försumbart
Restid	Åtgärden förbättrar restiden för fotgängare och cyklister genom separation från fordonstrafiken och en mer gen sträcka. Antalet fotgängare och cyklister förväntas öka något då det sker en överflyttning från motorfordon. Antalet resenärer som flyttar över från motorfordon förväntas dock vara relativt få. Därför bedöms att effekten är försumbar i förhållande till investeringskostnaden	Försumbart
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Då gång- och cykelvägen angränsar till bostadsområde och hållplatslägen längs vägsträckan så ökar åtgärden tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Vid en potentiell överflyttning från kollektivtrafik till cykel kan biljettintäkterna minska. Däremot, förbättringen av busshållplatserna kan innebära ökning av kollektivtrafik resenärer som skulle innebära ökning av biljettintäkter. Potentiella effekten bedöms dock som försumbart i förhållande till investeringskostnaden	Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	En högre standard och bredare gång- och cykelväg, separerad från motorfordon, förbättrar trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Fotgängare och cyklister förflyttas närmare den trafikerade vägsträckan, men effekterna bedöms som försumbara då skillnaden mot nuläget inte är avsevärd.	Försumbart
Övrig effekt	En ökning av antalet fotgängare och cyklister medför en positiv hälsoeffekt. Effekten bedöms som försumbart eftersom antalet resenärer som flyttar över från motorfordon förväntas dock vara relativt få.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Gång - och cykelvägen inkräktar ett skyddsområde av en fornlämning.	Försämring
Intrång - människor	Byggnationen av den nya gång- och cykelvägen ökar insynen i befintliga trädgårdar. Vid sluttande trädgårdar krävs omfattande schaktarbeten och stödmurar, vilket påverkar landskapet och markanvändningen.	Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Att anlägga en ny gång- och cykelväg leder till ökat intrång, men eftersom gång- och cykelvägen anläggs intill befintlig fordonsväg är effekter på växt- och djurliv försumbar.	Försumbart

Klimat

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

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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)	-
Prognosår (kton)	-
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-

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

* 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	393	3,0
Reinvestering per år	2,5	0,06
Drift och underhåll per år	9,1	0,16

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

Inga.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden ökar komfort och trygghet, förbättrar restider och tillgängligheten för lokala och regionala resor för fotgängare och cyklister.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Effekter på persontransportföretag bedöms som försumbar i och med att alla effekter i persontransportföretag har bedömts som försumbara.	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister, och gynnar även fordonstrafiken genom minskade ytor av blandtrafik.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden förväntas öka den fysiska aktiviteten genom bättre förutsättningar för gång och cykling i närområdet samt för regionala resor.	>
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden innebär en försumbar effekt till växt- och djurlivs bedöms medan en försämring till intrång - människor och fornlämningar som negativ och därför anses att sammanvägd innebär det en försämring till natur - och kulturmiljö.	<
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Beräkning
Skattefinansieringskostnad	
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	207 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	207 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden leder till positiva effekter i form av främst trafiksäkerhet och bättre förutsättningar gällande framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister. Sträckan är ett regionalt cykelstråk vars nuvarande status inte uppfyller de krav som detta medför. Fotgängare och cyklister gynnas främst av åtgärden då de idag tvingas att transportera sig längs vägkanten i blandtrafik alternativt på nuvarande gång- och cykelväg som är avskild med sämre standard. Åtgärden inkräktar ett skyddsområde av en fornlämning samtidig som påverkar landskapet och markanvändningen på grund av att det ökar insynen i befintliga trädgårdar. Totalt sett bedöms effekterna av åtgärden vara positiva. Det är osäkert om de positiva nyttorna väger upp anläggningskostnaden. Om den nuvarande gång- och cykelvägen inte planeras att underhållas, mildras de negativa kostnadseffekterna, vilket kan motivera en lönsamhet för åtgärden.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden leder till positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för gående och cyklister att gå eller cykla till målpunkter utmed väg 259, främst mellan Huddinge och Botkyrka. Effekterna bedöms som positiva då åtgärden förbättrar det bristande regionala cykelstråket.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden kommer främst förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister då framkomligheten, tillgängligheten, och trafiksäkerheten ökar längs väg 259. Båda könen bedöms gynnas av åtgärden då cyklister består av en större andel män medan fotgängare består av en större andel kvinnor. Åtgärden främjar framkomligheten för samtliga åldersgrupper, men framför allt för barn och unga då de kan ta sig längre sträckor på egen hand när trafiksäkerheten förbättras. Regionala och lokala resor underlättas i området genom främjande av gång och cykel samt förbättrade anslutningar till hållplatser.

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

Med hög standard på den nya gång- och cykelvägen där trafikslagen separeras från motorfordonstrafiken kommer reskomforten och tryggheten öka för samtliga resenärer. Dessutom förbättrar åtgärden också restiden för fotgängare och cyklister genom separation från fordonstrafiken och en mer gen sträcka.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bedöms inte påverkas.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgängligheten för funktionshindrade bedöms öka i och med anläggandet av separerade och asfalterade gångvägar i anslutning till bostadsområde och hållplatser.

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

Åtgärden innebär högre vägstandard på sträckan vilket medför högre trafiksäkerhet. Detta förbättrar förutsättningarna för barn och unga att använda transportsystemet på egen hand.

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 minskar blandtrafik, inför kontinuerlig belysning, förbättrar anslutningar och uppfyller krav för regionala cykelstråk, vilket gör sträckan mer trafiksäker för fotgängare och cyklister.

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

Åtgärden förväntas leda till en marginell överflyttning av lokala och regionala resor från bil till kollektivtrafik, gång eller cykel.

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

Givet att mängden fordonskilometer för personbil påverkas i samband med överflyttning av lokala och regionala resor kommer det totala utsläppen minska.

Buller och vibrationer

Gång- och cykelväg placeras närmre väg 259 som är högt trafikerad, vilket ökar utsattheten för buller, detta bedöms att vara en marginell skillnad mot nuläget.

Landskap

Att anlägga en ny eller bredda befintlig gång- och cykelväg leder till ökat intrång i landskapet.

Vatten

Det aktuella området för ny gång- och cykelväg ligger till största delen inom sekundär skyddszon för vattenskyddsområde Östra Mälaren. Det förutsätts att åtgärder inom projektet minimerar eventuell påverkan på vattenskyddsområdet.

Material och kemiska produkter

Bedöms inte påverkas-

Förorenade områden och masshantering

Inom området finns potentiellt förorenad mark, det förutsätts att åtgärder inom projektet minimerar risken för negativa effekter på den.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden förbättrar resekörförhållanden och trygghet för fotgängare och cyklister, med positiva effekter kopplat till ökad tillgänglighet för samtliga grupper. Den främjar fysisk aktivitet och ökar trafiksäkerheten längs väg 259 men försämrar natur- och kulturmiljö genom intrång i landskap. Dessutom den inkräktar ett skyddsområde av en fornlämnning.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: R-AB41a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Van de Beek Maria, IVösv4, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	RGC, väg 259 Glömstavägen
Objekt-id	R-AB41a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Huddinge
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

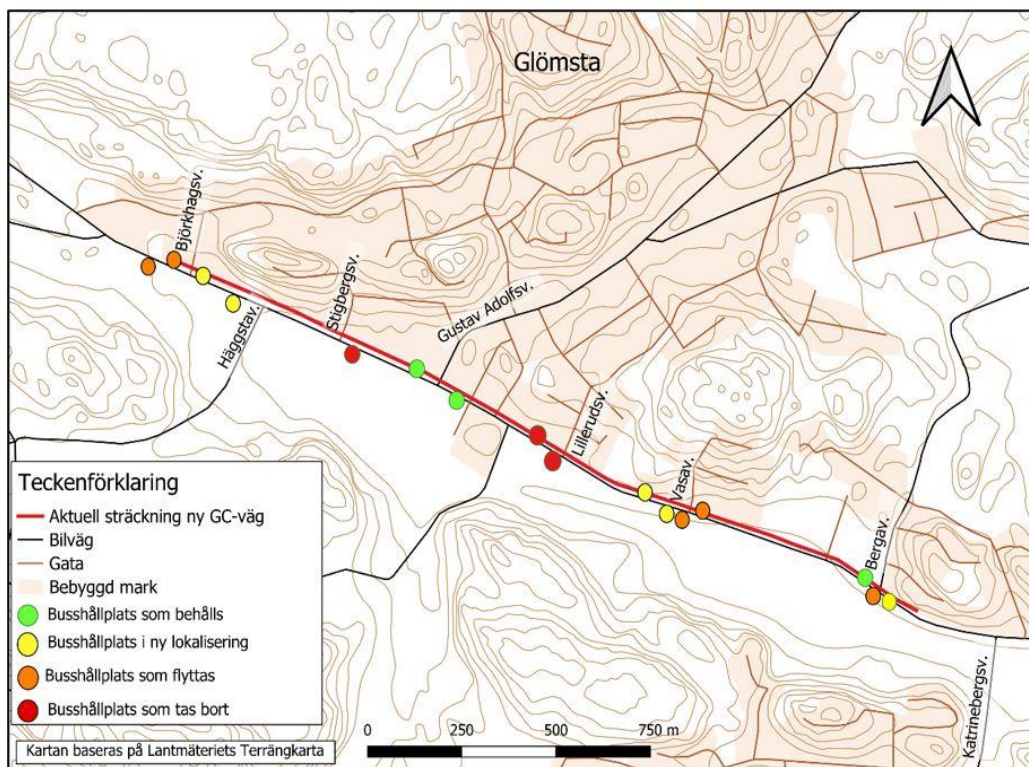
Nuvarande cykelväg längs sträckan går i huvudsak söder om Glömstavägen genom Glömstadalen utan direkt anslutning till bebyggelse eller kollektivtrafik. Delar av sträckan går på kombinerad gång- och cykelväg i direkt anslutning till bilvägen och en del i blandtrafik där hastighetsgränsen är 60 km/tim, som innebär bristande trafiksäkerhet för gående och cyklister. Väg 259, har hög belastning under dygnets maxtimmar vilket innebär köbildningsproblematik som påverkar fotgängare och cyklister.

Väg 259, som är en primär länsväg, utgör en viktig förbindelse mellan E4/E20 i väst och Huddingevägen (väg 226) i öst. Den är en smal tvåfältsväg med en bredd på cirka 7 meter, och den skyltade hastigheten är 70 km/h väster om Masmovägen och 60 km/h öster om Masmovägen. Mätningar av motortrafik från år 2021 (NVDB) visar på 23 377 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Det är en högre trafikmängd än vad bilvägen är dimensionerad för, och den omfattande tunga trafiken utgör en trafiksäkerhetsrisk för fotgängare och cyklister där blandtrafik råder. De brister som finns i dagens utformning och dragning inkluderar bristande möjligheter att gå och cykla längs den mest direkta vägen, ingen separation från biltrafiken på sträckan, bristfällig standard när det gäller vägbredd, beläggning och belysning. Dessutom finns svaga kopplingar till bostadsmiljöerna i Glömsta/Vistabergsområdet. Detta befintliga cykelstråk uppfyller således inte funktionen som ett regionalt arbetspendlingsstråk vad avser framkomlighet, genast väg och trafiksäkerhet. Gång- och cykelvägen ska även utgöra en länk till lokala målpunkter.

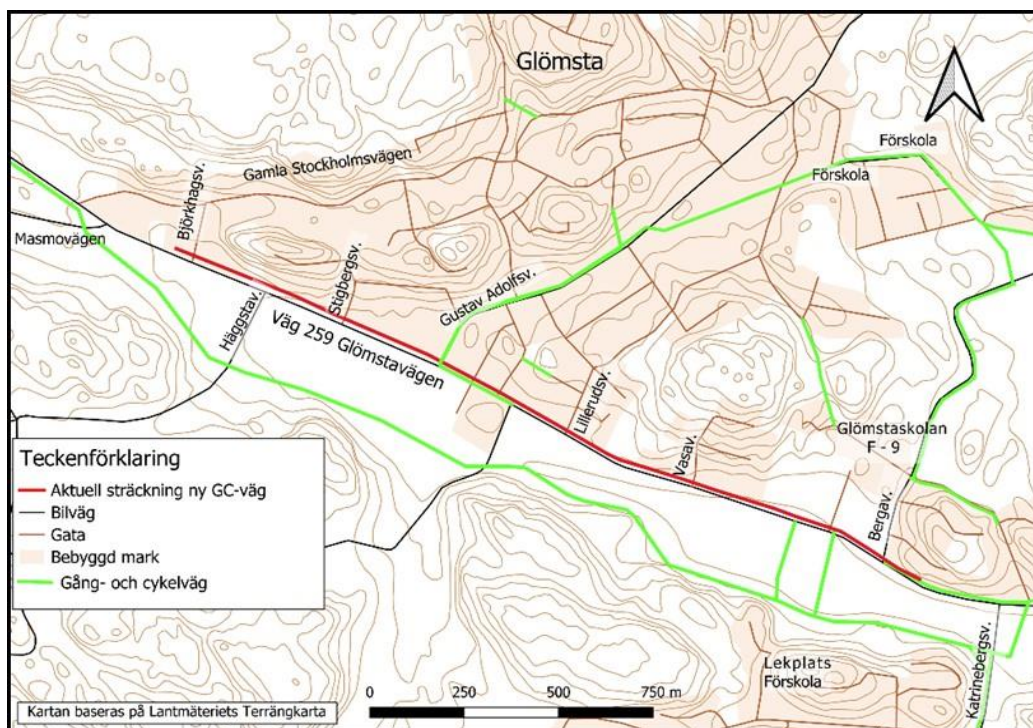
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	ca 2,2 km
Gångvägsstandard	Cykelstråk (friliggande), bredd 3 m med belysning
Gångtrafik	Inga mätningar tillgängliga.
Cykelvägslängd	ca 2,2 km
Cykelvägsstandard	Cykelstråk (friliggande), bredd 3 m med belysning
Cykeltrafik	Inga mätningar tillgängliga.
Väglängd	ca 2,2 km
Vägstandard	Primär länsväg med 2 körfält, 7 m bred och skyltad hastighet på 60 km/h.
Vägtrafik	23 377 f/d, 6 % tunga fordon (NVDB 2021)

Beskrivning av åtgärden



Föreslagna förändringar för lokalisering av busshållplatser.



Översiktskarta Glömsta. Aktuell sträcka för ny gång- och cykelväg längs med bilvägen är markerad i rött, befintliga cykelvägar i närområdet är markerade med grönt.

En ny dubbelriktad gång- och cykelväg på en sträcka av ca 2,2 kilometer föreslås längs väg 259, Glömstavägen, som sträcker sig från väster om Björkhagsvägen till öster om Bergavägen. Den nya gång- och cykelvägen, norr om vägbanan, ska utformas som dubbelriktad gång- och cykelväg med breddmått i enlighet med den regionala cykelplanen bredd 4,3 m med 2 m skiljeremsa i möjligaste mån. Den nya gång- och cykelvägen ska utgöra en länk till lokala målpunkter. Målpunkter utgörs av anslutningar till de regionala cykelstråken i öst och väst samt bostäder, barnomsorg och skolor inom området.

I åtgärden ingår även förändringar vad gäller busshållplatser för att bättre anpassa dem till gång och cykelstråket och ge säkrare tillgänglighet till områdets målpunkter, jämna ut avstånden mellan hållplatserna och förbättra busstrafikens flöde längs sträckan. Se figur "Föreslagna förändringar för lokalisering av busshållplatser".

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	ca 2,2 km
Gångvägsstandard	Regionalt cykelstråk: 4,3 m bred (2 m skiljeremsa) med ny belysning.
Gångtrafik	-
Cykelvägslängd	ca 2,2 km
Cykelvägsstandard	Regionalt cykelstråk: 4,3 m bred (2 m skiljeremsa) med ny belysning.
Cykeltrafik	-
Väglängd	ca 2,2 km
Vägstandard	Primär länsväg med 2 körfält, 7 m bred och skyltad hastighet på 60 km/h.
Vägtrafik	23 377 f/d, 6 % tunga fordon (2021)

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra och koppla samman regionala cykelstråk, öka trafiksäkra cykelresor och underlätta vardagscykling mellan hem, arbete, skola och kollektivtrafikknutpunkter.

Projektet är en del av cykelsatsning Södertörn med syfte att lyfta standard och tillgänglighet på utpekade regionala cykelstråk. Projektets effektmål är: - att koppla ihop och höja standarden för

regionala cykelstråk. - att bidra till en ökning av cykelresor och möjliggöra vardagscykling mellan hem, arbete och skola samt knutpunkter i kollektivtrafiken. - att åstadkomma en bra teknisk lösning som möjliggör gång- och cykelkommunikationer på ett trafiksäkert sätt. - att göra det möjligt att gå och cykla säkert till lokala målpunkter.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-27	2023-3	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	236	47	242	48

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	207

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny gång- och cykelväg kommer öka anläggningsytan vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll, men delar av dessa kostnader överförs från den befintliga gång- och cykelvägen som antas sluta gälla, vilket mildrar effekten.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

R-AB41a RGC, väg 259 Glömstavägen finns med i Länsplan för 2022-2023 som ett namngivet objekt i planen. Bedömningen i Idéutredning Gång- och cykeltrafik i Glömstadalen är att planläggningstyp 2 är tillämplig, det vill säga att det inte är någon betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar men markåtkomst krävs.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2045
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2045
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	Utgår från senaste versionen av prognosen och ASEK 8.0, kvantitativa beräkningar har inte genomförts
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2029
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar:

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	Arbets PM
2	Kostnads kalkyl (FKS)
2a.	PM Kostnadsunderlag
2b.	Kostnadsunderlag - Preliminära resultat osäkerhetsanalys
3.	Klimatkalkyl

SEB Id: 307c1628-11ad-4f21-9fa5-b93de9ecd3e6

Objektnummer: R-AB41a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Van de Beek Maria, IVösv4, 0771-921 921
Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-12-06



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Van de Beek Maria, IVösv4

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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