

Samlad effektbedömning

RGC, väg 260 Vendelsöstråket Skrubba, R-AB41b



Objektnummer: R-AB41b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jalal Ali, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jalal Ali, IVörv2

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 Stockholm, Tyresö och Haninge kommun.

Nuläge och brister

Vendelsöstråket är ett gång- och cykelstråk som går genom kommunerna Stockholm, Tyresö och Haninge. Aktuell sträcka börjar vid Grindstuvägen och slutar norr om trafikplats Skrubba, där Tyresöstråket tar vid. Gång- och cykelstråket är ett utpekat regionalt cykelstråk i Stockholms län men uppfyller inte standarden för regionalt cykelstråk. Från korsningen Skrubba Malmväg till trafikplats Skrubba saknas idag gång- och cykelväg. Dagens stråk är smalt med framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

Beskrivning av åtgärden

Ny gång- och cykelväg anläggs och befintlig gång- och cykelbana anpassas och utformas för att huvudsakligen uppfylla regional cykelplan för Stockholms län. Stråket utformas som dubbelriktad gång- och cykelbana. Befintligt cykelstråk breddas till regional cykelstråksstandard mellan Skrubba Malmväg och Grindstugan, 2,7 km. Ny gång- och cykelväg anläggs mellan Skrubba Malmväg och Skrubba trafikplats, 1,7 km. På den avslutande delen av sträckan föreslås en cykelbana anläggas, 3,5 m bred.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att skapa bättre kapacitet och tillgänglighet för gående och cyklister.

Investeringskostnad

Kostnaden är 179 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst cyklister men även gående. Nyttan är främst regional och lokal och ger mest nytta för de som regelbundet pendlar. Inga kategorier bedöms få negativ nytta. Vendelsöstråket är ett utpekat regionalt cykelstråk i Stockholms läns regionala cykelplan. Den regionala cykelplanen i Stockholms län pekar på en mängd olika insatser för att främja cyklingen. De regionala cykelstråken ska hålla genomgående hög standard över kommun- och väghållargränser.

Funktionsmål och hänsynsmål

Komfort, restider och trafiksäkerhet förbättras för gående och cyklister samtidigt som åtgärden innebär ett mindre intrång i Flatens naturreservat.

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

Planeringsläge

Åtgärderna är en del i cykelsatsning Södertörn och är en del av ett ännu ej fullständigt utbyggt cykelstråk. Åtgärden bedöms inte motverka andra åtgärder på sträckan som berör förstärkning av kollektivtrafikkörfält. Åtgärden bedöms inte försvåra genomförandet av andra åtgärder i tidigare steg av fyrstegsprincipen. Utbyggnaden av gång- och cykelstråket är inte beroende av andra åtgärder. Gång- och cykelvägsåtgärderna på Vendelsöstråket finansieras av Trafikverket och är ett namngivet objekt i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033. Projektet har ingen medfinansiering. En SEB för åtgärden har även tagits fram i tidigare skede.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	En separerad och gång-och cykelväg bidrar positivt till reskomfort för gående och cyklister.	Förbättring
Restid	Den nya gång- och cykelbanan mellan Skrubba Malmväg och Trafikplats Skrubba skapar ett gent stråk vilken minskar restiden för gående och cyklister. En bredare gång- och cykelväg ger mer utrymme för cyklister, vilket tillåter en marginellt högre hastighet.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Befintlig gång- och cykelväg breddas och ny sträcka med gång- och cykelväg anläggs. Gång- och cykelvägen separeras för gående och cyklister och belysning sätts upp, vilket ger en trafiksäkerhetsmässig förbättring. Längre separerad gång- och	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	cykelväg innebär en positiv trafiksäkerhetseffekt då risken för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafikanter minskar. Andelen som cyklar bedöms öka vilket kan öka risken för olyckor mellan gående och cyklister samt singelolyckor för cyklister	

Hälsa

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Åtgärden innebär breddning av befintlig gång- och cykelväg samt ny gång- och cykelväg intill befintlig vägkorridor. Gång- och cykelstråkets påverkan på intrång för människor bedöms som försumbart. Åtgärden innebär ett marginellt intrång i Flatens naturreservat som också är riksintresse för friluftsliv. Ökad framkomlighet genom gång- och cykelväg samt kollektivtrafik kan öka tillgängligheten till riksintresseområdet.	Försumbart
Masshantering	De massor som uppstår i projektet kan återanvändas inom projektet. På sträckan finns invasiva arter som lupin och parkslide, massor där sådana växter finns får inte återanvändas.	Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärderna innebär ett marginellt intrång i Flatens naturreservat där en mycket liten del påverkas genom ny hårdgjord yta. Tillstånd hos kommunen kommer att sökas.	Försumbart

Objektnummer: R-AB41b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jalal Ali, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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)	Ej relevant
Prognosår (kton)	Ej relevant
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Ej relevant

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

* 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	1664	14
Reinvestering per år	21	0,27
Drift och underhåll per år	8,9	0,12

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 övriga indikatorer har identifierats.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärderna bedöms leda till en förbättring för gående och cyklister eftersom komfort och restider förbättras.	>

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Åtgärden bedöms leda till en generell förbättring avseende trafiksäkerhet för gående och cyklister.	>

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa:	
Natur- och Kulturmiljö: Gång- och cykelstråkets påverkan på intrång för människor bedöms som försumbart. Åtgärden innebär ett marginellt intrång i Flatens naturreservat som också är riksintresse för friluftsliv. Ökad framkomlighet genom gång- och cykelväg samt kollektivtrafik kan öka tillgängligheten till riksintresseområdet.	≈ 0
Klimat (övrigt):	

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.	155 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	155 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har utförts för objektet. Åtgärden bedöms förbättra för oskyddade trafikanter som nyttjar gång- och cykelvägen. Samtidigt innebär åtgärden mer infrastruktur vilket bidrar till en försämring av drift- och underhållskostnaden. Sammantaget har de ej prissatta effekterna bedömts som positiva, men det är osäkert om de kan överväga investeringskostnaden. Därför bedöms den sammanvägda lönsamheten av åtgärden som svårbedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden bidrar till minskade restider, ökad komfort och förbättrad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Samtidigt bedöms drift- och underhållskostnaderna öka något. Totalt sett bedöms de ej prissatta effekterna som positiva.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst cyklister men även gående. Nyttan är främst regional och lokal och ger mest nytta för de som regelbundet pendlar. Inga kategorier bedöms få negativ nytta. Vendelsöstråket är ett utpekad regionalt cykelstråk i Stockholms läns regionala cykelplan. Den regionala cykelplanen i Stockholms län pekar på en mängd olika insatser för att främja cyklingen. De regionala cykelstråken ska hålla genomgående hög standard över kommun- och väghållargränser.

Kombinationsresor där cykel kombineras med kollektivtrafik är en viktig del i att främja cykling vid längre resor och kan vara ett sätt att nå nya målgrupper. Att koppla samman folkhälsa och cykling ger synergier som bidrar till både ett ökat välmående och positiva effekter för cyklingen i länet. I den vägplan som tas fram, ingår även planer på utökat kollektivtrafikkörfält och kommunala cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser som ligger intill gång- och cykelstråket. På så vis kan cykel kombineras med kollektivtrafik. Denna samlade effektbedömning avser dock enbart gång- och cykelåtgärder.

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

Åtgärden ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för framförallt cyklister och därigenom förbättras tillgängligheten för arbetspendling med cykel. Åtgärden bedöms även öka tillförlitligheten för cyklister. Sammantaget förbättras förutsättningarna för att gå och cykla.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Inget bidrag: Näringslivets transporter berörs ej.

Funktionshindrades tillgänglighet

Tillgängligheten för funktionshindrade bedöms öka i och med anläggandet av separerade och asfalterade gångvägar.

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

Cykelvägen utformas med hög säkerhet. Detta gör det säkrare för barn att cykla på egen hand. Det är dock svårt att bedöma den faktiska riskreduktionen från en separering mellan fotgängare och cyklister.

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.

Trafiksäkerheten bedöms öka då gående och cyklister separeras från fordonstrafiken och olyckor mellan motorfordon och cyklister bedöms minska. Även olyckor mellan gående och cyklister bedöms minska.

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

Förbättrat gång- och cykelstråk bedöms kunna leda till viss överflyttning från fordonstrafik till cykel vilket skulle kunna minska trafikarbetet något. Effekten bedöms vara försumbar.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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

Förbättrat gång- och cykelstråk bedöms kunna leda till en viss överflyttning från fordonstrafik till cykel vilket skulle kunna minska utsläppen något. Effekten bedöms vara försumbar.

Buller och vibrationer

Utbyggnad av cykelstråket bedöms inte påverka buller och vibrationsnivåer.

Landskap

Gång- och cykelstråket etableras invid redan befintliga gång- och cykel eller längs med befintlig bilväg vilket minimerar de negativa effekterna i landskapet jämfört med om en ny gång- och cykelväg skulle etableras i en egen korridor.

Vatten

Åtgärden bedöms inte påverka kvaliteten på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.

Material och kemiska produkter

Ej relevant.

Förorenade områden och masshantering

Inget område med risk för förorenat område finns i närheten av det nya cykelstråket. Däremot förekommer de invasiva arterna parkslide och lupin och massor som innehåller dessa arter får inte återanvändas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Komfort, restider och trafiksäkerhet förbättras för gående och cyklister samtidigt som åtgärden innebär ett mindre intrång i Flatens naturreservat.

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

Objektnummer: R-AB41b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jalal Ali, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	RGC, väg 260 Vendelsöstråket Skrubba
Objekt-id	R-AB41b
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Stockholm, Tyresö och Haninge
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Samrådshandling - Plan inför granskning
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister



2 Bild nuläge korsningen Skogsängsvägen/Vendelsövägen



1 Bild nulläge Vendelsövägen mellan Tegvägen och Önskegången



3 Bild nuläge söder om korsningen Skogsängsvägen/Vendelsövägen i norrgående riktning

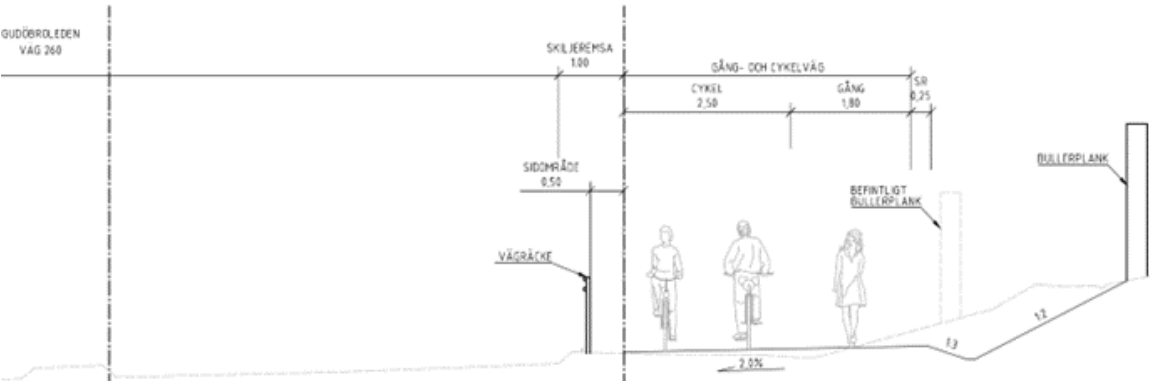
Vendelsöstråket är ett gång- och cykelstråk som går genom kommunerna Stockholm, Tyresö och Haninge. Aktuell sträcka börjar vid Grindstuvägen och slutar norr om trafikplats Skrubba, där Tyresöstråket tar vid. Gång- och cykelstråket är ett utpekat regionalt cykelstråk i Stockholms län men uppfyller inte standarden för regionalt cykelstråk. Från korsningen Skrubba Malmväg till trafikplats Skrubba saknas idag gång- och cykelväg. Dagens stråk är smalt med framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

Vendelsöstråket har ett flertal passager där det uppmärksammas problem som exempelvis trafiksäkerhet, hastighetssäkring, framkomlighet i form av hinder på gång- och cykelväg och sikt. På sträckan mellan korsningen Sofiebergsvägen/vendelsövägen och Alléplan görs inga åtgärder då det finns en befintlig gång- och cykelväg som är separerad från vägtrafiken med räcke.

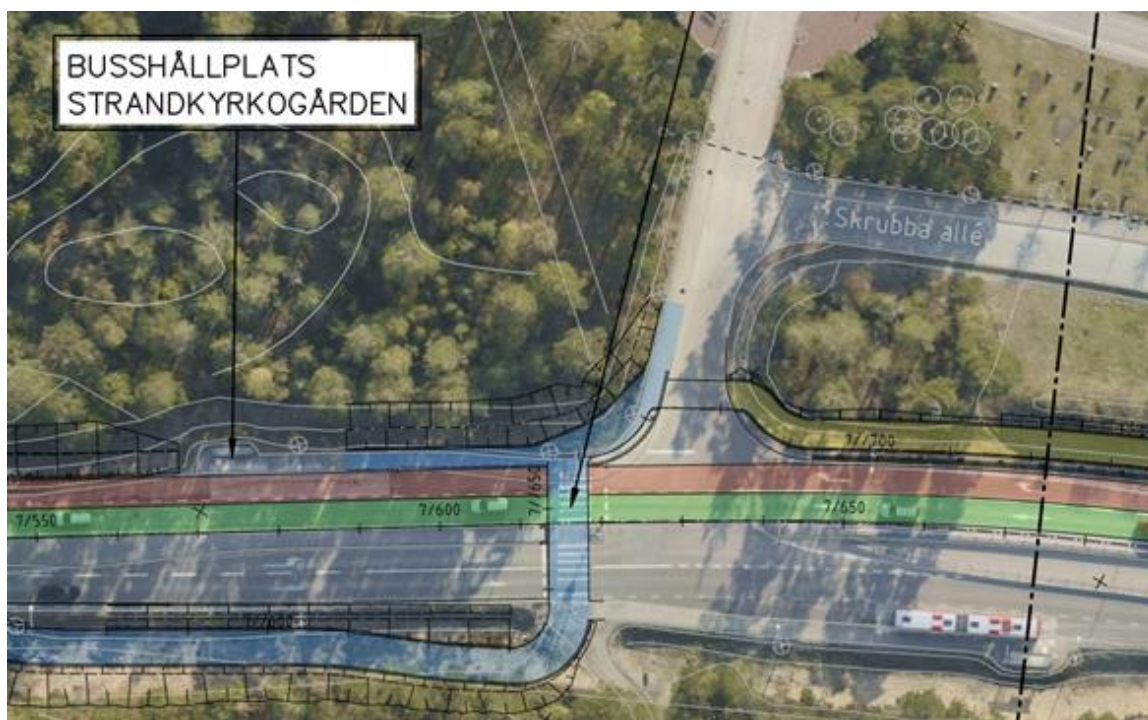
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	3,8 km
Gångvägsstandard	Blandad gående och cyklister, varierade bredd ca 2 m
Gångtrafik	okänt
Cykelvägslängd	3,8 kilometer
Cykelvägsstandard	Blandad gående och cyklister, varierade bredd ca 2 m
Cykeltrafik	300-400 cyklister per dygn

Beskrivning av åtgärden



1 Typsektion ny gång- och cykelväg strax innan Modevillan vid km cirka 3/950



2 Planerade åtgärder vid Strandkyrkogården. Gång- och cykelstråket byter sida av väg 260.

Ny gång- och cykelväg anläggs och befintlig gång- och cykelbana anpassas och utformas för att huvudsakligen uppfylla regional cykelplan för Stockholms län. Stråket utformas som dubbelriktad gång- och cykelbana. Befintligt cykelstråk breddas till regional cykelstråksstandard mellan Skrubba Malmväg och Grindstugan, 2,7 km. Ny gång- och cykelväg anläggs mellan Skrubba Malmväg och Skrubba trafikplats, 1,7 km. På den avslutande delen av sträckan föreslås en cykelbana anläggas, 3,5 m bred.

Vid Modevillan görs undantag på målbredden på gång- och cykelvägen till 3,8 meter en snävare kurva än vad kraven i den regionala cykelplanen anger för att minimera intrång. Gång- och cykelstråket utformas som friliggande gång- och cykelväg samt gång- och cykelväg med sidoremsa i kombination med kanstensförlagd gång- och cykelväg. Skyddsremsa med kantsten mellan bilväg och gång- och cykelvägen föreslås bli en meter bred. Ett säkerhetsutrymme med skiljeremsa vid körbana eller fasta hinder anläggs. Flera befintliga gång- och cykelpassager justeras eller byggs om. Belysning kommer att säkerställas längs med hela sträckan.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	4,5 kilometer
Gångvägsstandard	Ny belyst GC-väg 3,25-4,3m bred, varav 0,75-1,8 m bred gångväg,
Gångtrafik	okänt

Cykelvägslängd	4,5 kilometer
Cykelvägsstandard	Ny belyst GC-väg 3,25-4,3m bred, vara 2,5 m bred cykelväg
Cykeltrafik	300-420 cyklister per dygn

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att skapa bättre kapacitet och tillgänglighet för gående och cyklister.

Följande projektmål har definierats: • Framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter ska förbättras. • I så lång utsträckning som möjligt ska befintlig gång- och cykelväg i Vendelsöstråket byggas om för att uppnå regional cykelstråkstandard i Stockholms län. • Skapa en genare gång- och cykelväg (med regional cykelstråksstandard) längs med väg 260 på sträckan från väg 260/Skrubba Malmväg till Skrubba Koloniväg med sammankoppling till Tyresöstråket (Ältabergsvägen).

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-05-30	2021-5	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	146	20	179	25

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	155

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	På delar av sträckan anläggs en ny gång- och cykelväg vilket kommer att öka anläggningsytan vilket leder till högre kostnader för drift och underhåll. Breddningen av den befintliga gång- och cykelvägen innebär att anläggningsmassan ökar, vilket även påverkar behovet av drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärderna är en del i cykelsatsning Södertörn och är en del av ett ännu ej fullständigt utbyggt cykelstråk. Åtgärden bedöms inte motverka andra åtgärder på sträckan som berör förstärkning av kollektivtrafikkörfält. Åtgärden bedöms inte försvåra genomförandet av andra åtgärder i tidigare steg av fyrstegsprincipen. Utbyggnaden av gång- och cykelstråket är inte beroende av andra åtgärder. Gång- och cykelvägsåtgärderna på Vendelsöstråket finansieras av Trafikverket och är ett namngivet objekt i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033. Projektet har ingen medfinansiering. En SEB för åtgärden har även tagits fram i tidigare skede.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Prognos för persontrafiken 2045 - Trafikverkets basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Prognos för godstransporter 2045 - Trafikverkets basprognos 2024
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	
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	FKS
2	Klimatkalkyl
3	ArbetsPM BCA utan kalkyl

SEB Id: 1d9c2374-349a-4c57-b6b5-b0b94e3cd33f

Objektnummer: R-AB41b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jalal Ali, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Samrådshandling - Plan inför granskning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-10-25



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Jalal Ali, IVörv2

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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