

Samlad effektbedömning

Väg 1042 Åsättra Bryggväg, ny sträckning, VOR2682



Objektnummer: VOR2682, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Schagerström Melin Tina, PLöru, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-08

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Schagerström Melin Tina, PLöru

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

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.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $NUK = NNK + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

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" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Stockholm län och berör Österåker kommun.

Nuläge och brister

Förbindelsen till och från Åsättra brygga har flera brister som påverkar trafiksäkerheten och effektiviteten för både person- och godstransporter. Liksom andra delar av öns vägnät, har vägen inte full bärighetsklass och är både smal och krokig. Detta skapar framkomlighetsproblem, särskilt för bussar och lastfordon. Transporter till och från bryggan leder ofta till köer, och den smala vägen förstärker problemet eftersom lastbilar inte kan vänta längs vägen utan att blockera annan trafik.

Beskrivning av åtgärden

En ny sträckning med bättre möjligheter att trafikförsörja replipunkten föreslås. Övergripande anläggs en ny vägsträckning mellan Ljusterövägen och Lervikstorpsvägen strax väster om Åsättra brygga. Lervikstorpsvägen anpassas sedan mellan den nya sträckan och befintliga Åsättra bryggväg. Ny sträcka får en skyltad hastighet på 70 km/tim och vägbredd på 6 meter. Anslutning till Ljusterövägen sker via en C-korsning med vänstersvängkörfält. Lervikstorpsvägen skyltas om till 40 km/tim.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Att förbättra standard på förbindelsen till Åsättra brygga med ny sträckning. Ökad trafiksäkerhet genom att separera tung trafik från områden där många går och cyklar i blandtrafik.

Investeringskostnad

Kostnaden är 95 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-79 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,91
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten och trafikförsörjningen till Åsättra brygga, vilket förbättrar tillgängligheten för gods- och kollektivtrafik, och leder till effektivare transporter samt minskade restider. Trafiksäkerheten ökar för boende längs Mellansjövägen och Åsättra bryggväg då genomfartstrafiken minskar, vilket gynnar gång- och cykeltrafikanter, särskilt barn och unga.

Funktionsmål och hänsynsmål

Ökad framkomlighet och trygghet bidrar till uppfyllande av funktionsmålet, men samtidigt uppstår en målkonflikt då ett ökat intrång i landskapet motverkar hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Åtgärdsförslaget är ett av flera som tagits fram inom ÅVS Trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet Ljusterö. Den saknar idag finansiering.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Tryggheten för bland annat de boende längs den befintliga sträckningen bedöms öka.		Förbättring
Reskostnad personbil	Kortare sträcka genererar kortare restid och minskat behov av drivmedel.	-0,09 mnkr/år	2,5
Restid personbil	Kortare sträcka med genomsnittlig högre hastighetsgräns genererar kortare restid.	-3,2 kftim/år	25
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden minskar framkomlighetsproblematiken, särskilt för bussar.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Kortare sträcka och högre hastighet minskar godstidskostnad.	-0,01 mnkr/år	0,25
Reskostnad lastbil	Kortare sträcka genererar kortare restid och minskat behov av drivmedel.	-0,06 mnkr/år	1,6
Restid lastbil	Kortare sträcka med genomsnittlig högre hastighetsgräns genererar kortare restid.	-0,51 kftim/år	4,5
Övrig effekt	Åtgärden leder till bättre framkomlighet och enklare manövrering av större fordon till, från och i Åsättra brygga.		Förbättring

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Övrig effekt	Åtgärden förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik, eftersom direktbussar till och från Åsättra brygga kan nyttja den nya sträckningen och övriga den befintliga sträckningen.		Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Antalet allvarligt skadade ökar främst genom den nya korsningspunkten mellan den nya vägen till Åsättra brygga och Ljusterövägen.	0,01 LAS/år	
Döda	Antalet döda påverkas marginellt.	0 D/år	
Egendomskador	Antalet egendomskador minskar på grund av ny säkrare väg till och från Åsättra brygga.	-0,60 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Antalet ej allvarligt skadade ökar främst genom den nya korsningspunkten mellan den nya vägen till Åsättra brygga och Ljusterövägen.	0,06 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Antalet mycket allvarligt skadade påverkas marginellt.	0 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Åtgärden förbättrar förutsättningarna längs den befintliga sträckan, vilket ger bland annat unga på väg till och från skolan en säkrare trafikmiljö. Eftersom få människor och låg trafikmängd berörs, bedöms effekten vara försumbar.		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Åtgärden försämrar trafiksäkerheten totalt sett främst genom den nya korsningspunkten mellan den nya vägen till Åsättra brygga och Ljusterövägen.		-9,8

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Mängden avgaspartiklar minskar marginellt av kortare vägsträcka till och från Åsättra brygga.	0 ton/år	0,03
Buller	En stor andel av genomfartstrafiken lyfts bort från Ljusterö torg och skola, vilket är en förbättring. Effekten bedöms vara försumbar eftersom antalet fordon anses vara lågt.		Försumbart
Kväveoxider	Mängden kväveoxider minskar marginellt av kortare vägsträcka till och från Åsättra brygga.	-0,01 ton/år	0,09
Slitagepartiklar	Mängden slitagepartiklar minskar av kortare vägsträcka till och från Åsättra brygga.	0,01 ton/år	0,97

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Inga identifierade fornlämningar ligger i riskområdet, men en stor del av marken är ännu inte utredd, vilket kan leda till påverkan.		Försumbart
Intrång - människor	Ny sträckning samt breddning av befintlig väg innebär ett stort intrång i landskapet.		Försämring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Ny sträckning och breddning av vägen skapar barriärer för växt- och djurliv. Den studerade sträckningen ligger utanför identifierad kulturmiljö, vilket minimerar negativ påverkan.		Försämring

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	-0,04
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	-0,01
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Ingen uppgift

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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,00
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-0,11

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0,17
---	------

* 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	1178	7,0
Reinvestering per år	7,4	0,11
Drift och underhåll per år	5,5	0,07

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

-

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför positiva effekter för personresor genom att körsträckan blir kortare och att den skyltade hastigheten är högre stora delar av sträckan.	27 mnkr	> 0,32
Sammantaget bedöms åtgärden gynna personresor till och från Åsättra brygga, men även övrig trafik längs den befintliga sträckan, eftersom framkomlighet och trygghet ökar.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden medför positiva effekter för godstransporter genom att körsträckan blir kortare och att den skyltade hastigheten är högre stora delar av sträckan.	6,3 mnkr	> 0,07
Sammantaget leder åtgärden till flera förbättringar för godstrafiken, inklusive ökad vägstandard, högre kapacitet och minskade konfliktytor.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	> 0
Sammantaget gynnar åtgärden kollektivtrafiken då framkomlighet och tillgänglighet till Åsättra brygga förbättras.	>	

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Åtgärden försämrar trafiksäkerheten totalt sett främst genom den nya korsningspunkten mellan den nya vägen till Åsättra brygga och Ljusterövägen.	-9,8 mnkr	-0,11
Sammantaget bedöms de trafiksäkerhetseffekter som EVA inte observerar förbättra situationen för bland annat yngre och skolbarn. Effekten antas vara försumbar eftersom få personer berörs.	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Kortare körsträcka bidrar till marginellt minskade utsläpp.	1,1 mnkr	0,01
Hälsa: Sammantaget bedöms effekten på buller att vara försumbart.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Sammantaget försämrar åtgärden förutsättningarna för natur- och kulturmiljö.	<	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt):		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
-	

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	-17 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	7,7 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,1

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	83 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	4,1 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	87 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-79 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,91
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska beräkningen indikerar robust olönsamhet. Ej beräknade effekter bedöms att bli försumbara.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Åtgärden har bedömts vara lämplig att analysera i EVA och verktyget är bra anpassat för att beräkna många av de effekterna som uppstår. Osäkerheter finns gällande att implementera dagens bristande vägstandard i verktyget, utpekade trafiksäkerhetseffekter och korsningspunkter.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden ger positiva effekter för resenärer och boende på Ljusterö inklusive unga och skolbarn på väg till och från skolan. Samtidigt fås intrång och annan påverkan på landskapet, kulturmiljön och djurlivet. Ej beräknade effekter bedöms totalt sett att bli försumbara.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga direkta beroenden finns.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten och trafikförsörjningen till Åsättra brygga, vilket förbättrar tillgängligheten för gods- och kollektivtrafik, och leder till effektivare transporter samt minskade restider. Trafiksäkerheten ökar för boende längs Mellansjövägen och Åsättra bryggväg då genomfartstrafiken minskar, vilket gynnar gång- och cykeltrafikanter, särskilt barn och unga.

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 kortar körsträckan och ökar skyltad hastighet, vilket gynnar personresor till och från Åsättra brygga samt övrig trafik genom ökad framkomlighet och trygghet. Godstrafiken får bättre vägstandard, högre kapacitet och färre konfliktytor. Kollektivtrafikens framkomlighet och tillgänglighet till Åsättra brygga ökar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden ökar tillförlitligheten och kvaliteten på näringslivets transporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Minskad genomfartstrafik vid Ljusterö torg, skola och flera fastigheter ger säkrare interaktion i blandtrafik.

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

Minskad genomfartstrafik vid Ljusterö torg, skola och flera fastigheter ger säkrare skolvägar.

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.

Högre hastigheter på en längre sträcka samt en korsningspunkt vid en högtrafikerad delsträcka påverkar trafiksäkerheten negativt. Däremot skapas säkrare förhållanden längs hela den befintliga sträckan för samtliga resenärer, inklusive gång- och cykeltrafikanter.

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

Åtgärden bedöms ge marginella förbättringar, bland annat genom att minska risken för köbildningar vid Åsättra brygga.

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

Mängden kväveoxider (NOx) påverkas marginellt enligt EVA-beräkningen, medan slitpartiklar samt bygg- och driftprocesser påverkas. Sammantaget bedöms åtgärden inte ge något betydande bidrag till luftkvaliteten.

Buller och vibrationer

Bullernivåerna i tätorten minskar när genomfartstrafiken försvinner, men eftersom antalet fordon bedöms vara lågt, ger åtgärden inget betydande bidrag till bullerminskningen.

Landskap

Ny vägsträcka, breddning och anläggning av flera korsningspunkter ger ett intrång och försämrar landskapsbilden.

Vatten

Åtgärden medför risker. Kartläggning av vattentäkter har i detta skede utförts bland annat via länsstyrelsernas databas EBH-stödet. Där förekommer ett område som bedöms kunna undvikas vid genomförandet.

Material och kemiska produkter

Otillräcklig information för att bedöma.

Förorenade områden och masshantering

Otillräcklig information för att bedöma.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Ökad framkomlighet och trygghet bidrar till uppfyllande av funktionsmålet, men samtidigt uppstår en målkonflikt då ett ökat intrång i landskapet motverkar hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>0,39
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	-0,10
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00199

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

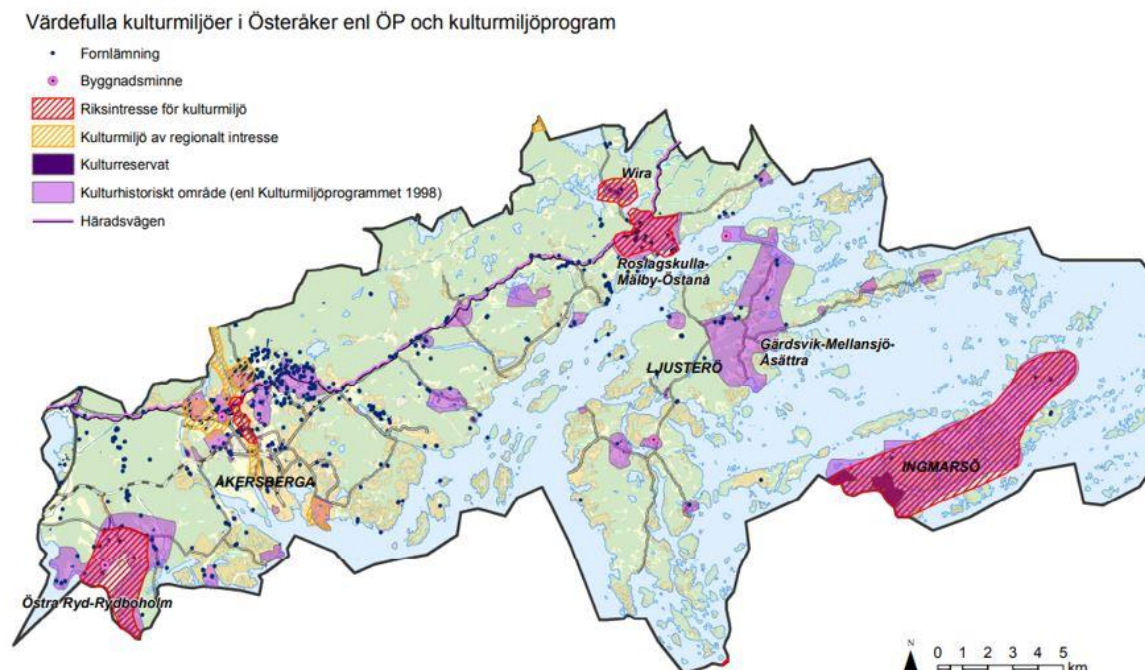
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 1042 Åsättra Bryggväg, ny sträckning
Objekt-id	VOR2682
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Österåker
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Förbindelsen till och från Åsättra brygga har flera brister som påverkar trafiksäkerheten och effektiviteten för både person- och godstransporter. Liksom andra delar av öns vägnät, har vägen inte full bärighetsklass och är både smal och krokig. Detta skapar framkomlighetsproblem, särskilt för bussar och lastfordon. Transporter till och från bryggan leder ofta till köer, och den smala vägen förstärker problemet eftersom lastbilar inte kan vänta längs vägen utan att blockera annan trafik.

Tung trafik passerar idag skolområdet där många boende går och cyklar i blandtrafik, vilket ökar riskerna, särskilt i områden med sämre sikt. Dessa faktorer tillsammans gör att säkerheten och effektiviteten i trafiken till och från Åsättra brygga är starkt begränsad.



Identifierade kulturmiljöer i Österåker. Källa: Underlagsrapport till Grönplan för Österåker

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Ca 4 km
Gångvägsstandard	Blandtrafik.
Gångtrafik	Information ej tillgänglig.
Cykelvägslängd	Ca 4 km
Cykelvägsstandard	Blandtrafik.
Cykeltrafik	Information ej tillgänglig.
Väglängd	Ca 4 km från Ljusterö torg.
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 4 - 6,5 m vägbredd (smalare närmare Åsättra brygga), 30/50/70 km/tim.
Vägtrafik	ÅDT 438-1946 f/d, 8-12 % tung trafik (NVDB 2019). Enligt en slangmätning som utförts 2023 reser 1411 f/d längs en delsträcka.

Beskrivning av åtgärden

En ny sträckning med bättre möjligheter att trafikförsörja replipunkten föreslås. Övergripande anläggs en ny vägsträckning mellan Ljusterövägen och Lervikstorpsvägen strax väster om Åsättra brygga. Lervikstorpsvägen anpassas sedan mellan den nya sträckan och befintliga Åsättra bryggväg. Ny sträcka får en skyltad hastighet på 70 km/tim och vägbredd på 6 meter. Anslutning till Ljusterövägen sker via en C-korsning med vänstersvängkörfält. Lervikstorpsvägen skyltas om till 40 km/tim.

I åtgärden ingår följande:

- Ombyggnad av befintlig korsning på Ljusterövägen vid vindkraftverk där den nya vägsträckningen ansluter. Korsningen får vänstersvängkörfält (C-korsning) och väjningsplikt.
- Ny vägsträckning från korsningen vid Ljusterövägen, enligt punkten ovan, till Lervikstorpsvägen. Längd är cirka 2,2 km och bredd 6 m varav vägren 0,25 m. Vägens hastighetsgräns är 70 km/tim med mitträffling. Sidoområdet antas ha en säkerhetszon på 5 m. Vägen dimensioneras för BK4.
- Ny trevägskorsning av typen A där den nya vägsträckningen möter den befintliga Lervikstorpsvägen, med väjningsplikt där trafik längs den nya förbindelsen till Åsättra brygga har företräde och trafik från Lervikstorpsvägen söderifrån har väjningsplikt.
- Ombyggnad av Lervikstorpsvägen mellan den nya vägsträckningen och Åsättra bryggväg med en längd på cirka 600 m. Lervikstorpsvägen får bredd 6 m varav vägren 0,25 m och hastighetsgräns 40 km/tim. En trottoar med bredd 1 m anläggs längs västra sidan av vägen. Säkerhetszon får utredas. Vägen dimensioneras för BK4. Trottoar får belysning.
- Korsningen mellan befintliga Lervikstorpsvägen (som kommer utgöra del av ny sträcka) och Björklidsvägen anpassas och trafik från Björklidsvägen får väjningsplikt.
- Korsningspunkten Lervikstorpsvägen och Åsättra bryggväg anpassas och rätas ut så vilket medger att Åsättra bryggväg norrifrån får väjningsplikt. Därav blir förbindelsen längs ny väg till Åsättra rak och gen i anslutning till replipunkten. I denna GKI antas en grov uppskattning för anpassningen av korsningen men frågan måste utredas djupare i nästa skede.

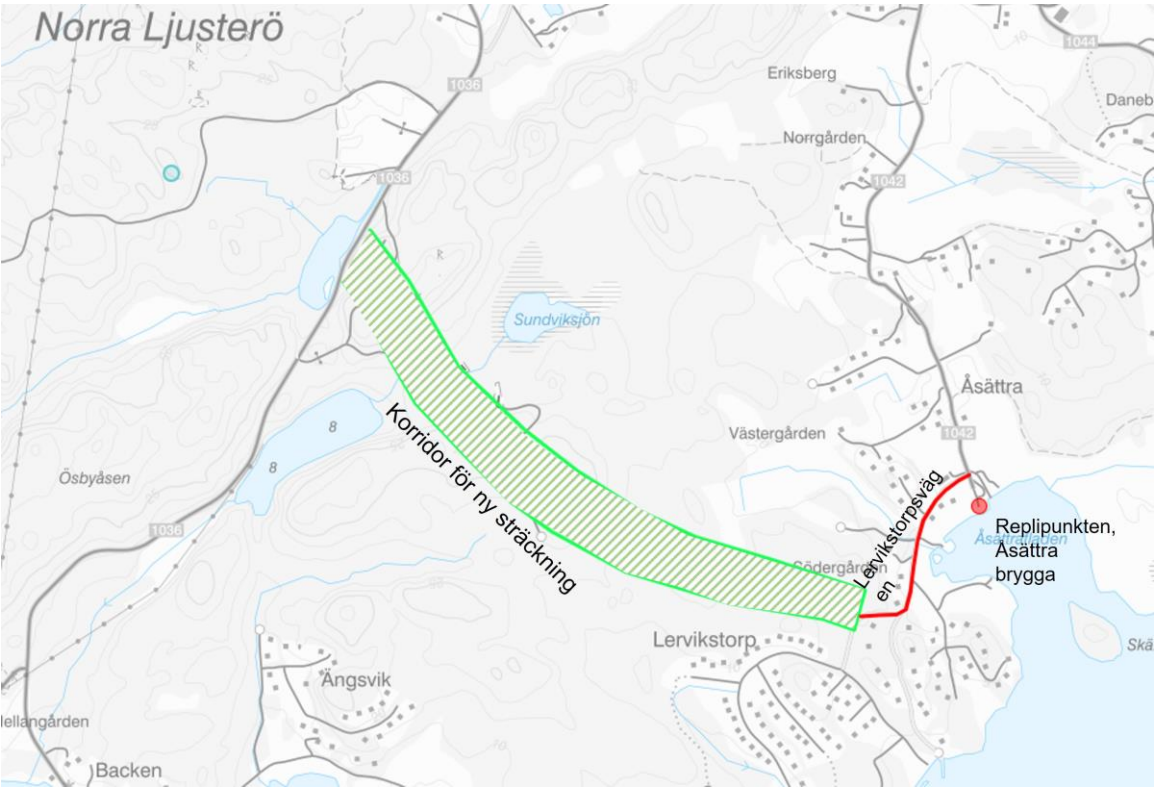


Illustration av ny sträckning som undviker känslig miljö.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Ca 4 km.
Gångvägsstandard	Blandtrafik.
Gångtrafik	Information ej tillgänglig.
Cykelvägslängd	Ca 4 km.
Cykelvägsstandard	Blandtrafik.
Cykeltrafik	Information ej tillgänglig.
Väglängd	Ca 4 km från Ljusterö torg.
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 6 m vägbredd, 40/70 km/tim.
Vägtrafik	ÅDT 904 f/d, 11 % tung trafik (EVA omledning från tidigare sträcka)

Syfte och viktigaste effekt

Att förbättra standard på förbindelsen till Åsättra brygga med ny sträckning. Ökad trafiksäkerhet genom att separera tung trafik från områden där många går och cyklar i blandtrafik.

Åtgärden syftar även till att förbättra framkomligheten med en bredare och rakare väg, anpassad för bussar och lastfordon, vilket minskar köbildning och trafikstörningar. Samtidigt ökas tryggheten för

fotgängare och cyklister i de tätbebyggda områdena. Totalt sett syftar åtgärden att leda till ökad trafiksäkerhet och effektivare transportväg till Åsättra brygga.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-03-13	2023-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	92	28	95	29

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	83

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Ny vägsträcka innebär ökad anläggningsyta som ger högre kostnad för drift och underhåll.	-4,1

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsförslaget är ett av flera som tagits fram inom ÅVS Trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet Ljusterö. Den saknar idag finansiering.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2045
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2045
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	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-07-10

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,6
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,9
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3

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

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
83 mnkr	4,1 mnkr	7,7 mnkr	-79 mnkr	-0,91

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	116	4,1	1,1	-119	-0,99
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	83	3,9	9,4	-77	-0,89
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	83	4,2	6,2	-81	-0,93
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	83	4,1	4,4	-82	-0,95
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	83	4,1	5,2	-82	-0,94
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	83	4,1	10	-77	-0,88
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	83	4,1	7,8	-79	-0,91
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	83	4,1	8,2	-78	-0,91
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	83	4,1	7,2	-80	-0,92

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Inga direkta beroenden finns.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1a	SEK-importkälla
Referens 1b	JSON EVA
Referens 2a	Kostnadsunderlag (GKI)
Referens 2b	Indexomräkningsfil.
Referens 3	Klimatkalkyl.
Referens 4	Arbets-PM
Referens 5a	Bärighetsutredning
Referens 5b	Skadeinventering aktuell sträcka

SEB Id för denna SEB: 16bb4010-6d85-4d48-855e-1e08b8c23ff7

Objektnummer: VOR2682, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Schagerström Melin Tina, PLöru, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-29



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-08
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Schagerström Melin Tina, PLöru
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