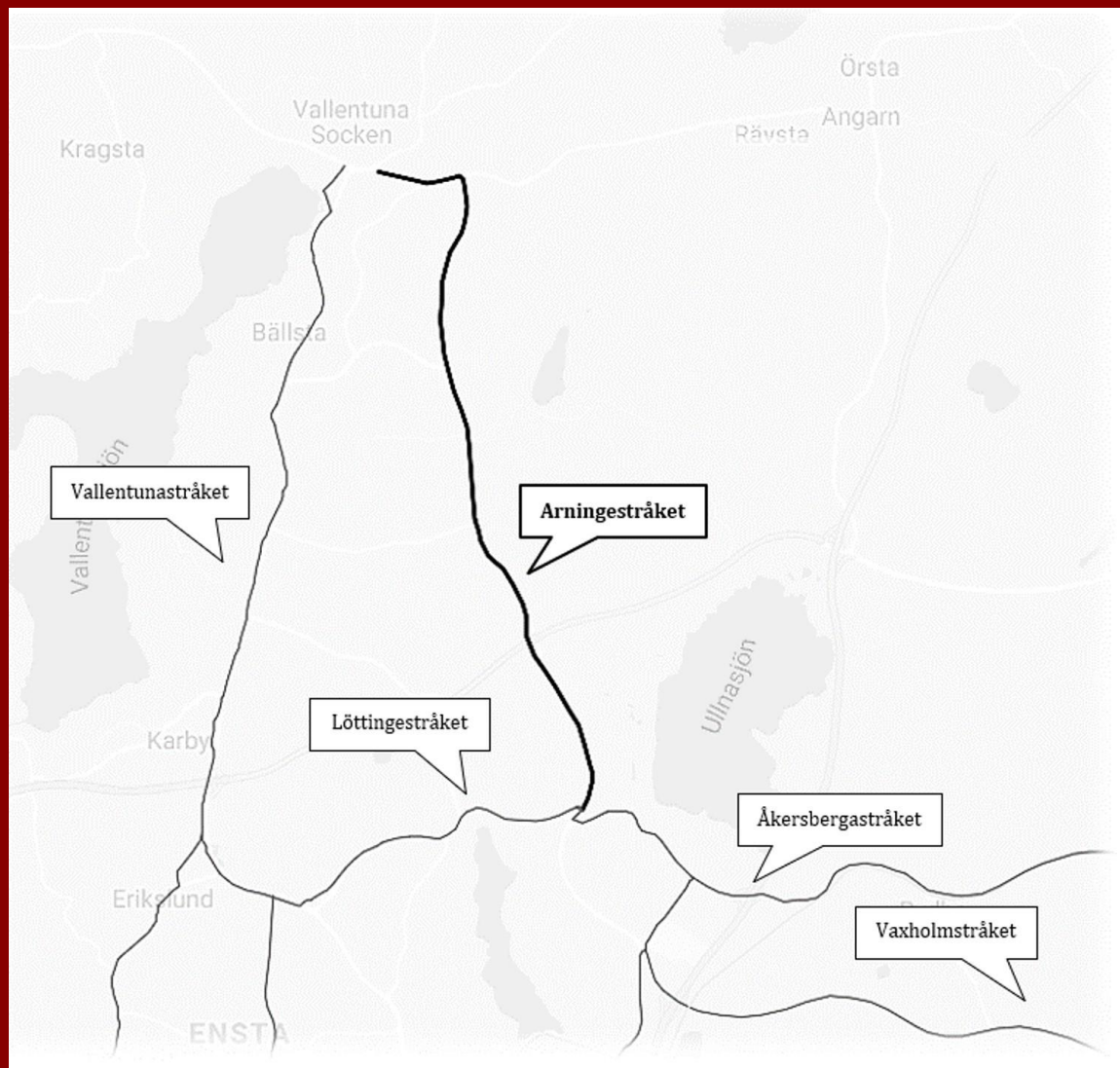


Samlad effektbedömning

Regionalt cykelstråk, Vallentuna-Arninge, VST1862



Objektnummer: VST1862, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 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: Johansson Mårten, PLörst

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 Stockholm län och berör Täby, Vallentuna kommun.

Nuläge och brister

Arningestråket pekas ut som en del i den regionala cykelplanen. Dagens Arningestråk uppfyller inte standarden för regionala cykelstråk då det på majoriteten av stråket saknas cykelinfrastruktur och cyklister hänvisas ut i blandtrafik längs väg 264 som är en hårt trafikerad bilväg med höga hastighetsgränser. Även på sträckorna där det finns cykelinfrastruktur uppfylls inte standarden för regionala cykelstråk då de i dagsläget har brister i form av framkomlighetsproblem, sikt och utformning.

Beskrivning av åtgärden

Där det i dagsläget saknas cykelinfrastruktur utmed Arningestråket mellan Vallentuna och Arninge kommer det anläggas en gång- och cykelväg som uppfyller standarden för regionalt cykelstråk. De delsträckor som idag har gång- och cykelbana kommer att breddas för att uppfylla standarden. I åtgärden ingår två hastighetssäkrade cykelöverfarter som korsar Karlbergsvägen och Roslagsvägen, samt anläggning av en gång- och cykelbro vid Norrortsleden med en bredd på 5,5 meter och en längd på cirka 50 m.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter i utredningsområdet mellan Arninge och Vallentuna.

Investeringskostnad

Kostnaden är 225 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. 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.

Funktionsmål och hänsynsmål

En ny gång- och cykelbana förväntas ha positiva effekter på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för cyklister och gående. Detta bedöms leda till ökad fysisk aktivitet och bättre luftkvalitet för fotgängare och cyklister, och därmed förbättra möjligheterna till en bättre miljö och hälsa. Åtgärden leder till ökat intrång i landskapet vilket är negativt ur ett naturperspektiv. 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

Åtgärden är framtagen i Åtgärdsvalsstudie: Förbättrad framkomlighet i stomnätet, stråk 12. Den föreslagna nya gång- och cykelvägen kommer koppla samman de två regionala cykelstråken på Angarsvägen (väg 268) i Vallentuna, och i Arninge kommer den nya gång- och cykelvägen koppla an till cykelinfrastruktur utmed Löttingelundsvägen som uppfyller regional standard.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Med hög standard på den nya gång- och cykelbanan där trafikslagen separeras från motorfordon kommer reskomforten och tryggheten öka för fotgängare och cyklister.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Åtgärden skapar en mer tillgänglig väg till målpunkterna längs sträckan mellan Vallentuna och Arninge.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden innebär ett sammanhållet gång- och cykelstråk, separerat från motortrafik. Detta minskar potentiellt risken för olyckor mellan gång- och cykeltrafikanter och motorfordon vilket kan innebära en ökad trafiksäkerhet och minskade	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	vårdkostnader. Om antalet cyklister ökar kan detta leda till negativa trafiksäkerhetseffekter då olyckorna mellan cyklister och cyklister, samt olyckor mellan cyklister och gående kan öka. Sammantaget bedöms åtgärden som en förbättring ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.	

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Övrig effekt	Åtgärden har potential att leda till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet genom bättre tillgänglighet och standard. Effekten är dock osäker och bedöms därför som försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Att anlägga en ny gång- och cykelbana 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 bedöms leda till en liten överflyttning från motorfordon till gång eller cykel, och därför bedöms effekten om minskade utsläpp vara försumbar.	Försumbart

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	0
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0
Energianvändning (kwh/prognosår)	0
Godsflöde (tonkm/prognosår)	0
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	0
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	0

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)	0
Prognosår (kton)	0
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	0

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

* 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	2882	11
Reinvestering per år	8,3	0,10
Drift och underhåll per år	4,7	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)	Bedömning
Åtgärden i form av en ny gång- och cykelbana med högre standard utmed Arningestráket kommer leda till ökad reskomfort, trygghet och tillgänglighet för gående och cyklister trafikanter.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Trafiksäkerheten bedöms öka till följd av anläggandet av ett sammanhållet gång- och cykelstråk mellan Arninge och Vallentuna. Eventuella trafiksäkerhetsrisker till följd av ett potentiellt ökat cyklande bedöms vägas upp av ett minskat cyklande och gående i blandtrafik längs sträckan.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden förbättrar förutsättningarna för resande med gång- och cykel, vilket potentiellt kan leda till ökad fysisk aktivitet för gående och cyklister. Effekten är dock osäker och bedöms därför som försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: En ny gång- och cykelbana leder till något ökat intrång i naturmark, men effekten på växt- och djurliv är försumbar.	≈ 0
Klimat (övrigt): Att en del av resorna görs till fots eller på cykel istället för bil har en försumbar inverkan på klimatet i form av minskade utsläpp eftersom den överflyttade andelen bedöms vara 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 skattekrone.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	193 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	193 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, sikt och tillgänglighet för gående och cyklister. Fotgängare och cyklister gynnas främst av åtgärden då de idag tvingas att transportera sig längs vägkanten i blandtrafik utmed större delen av Arningestråket. Negativa effekter uppstår främst för drift och underhåll. Totalt sett bedöms åtgärdens effekter vara positiva, men det är osäkert om de positiva nyttorna väger upp anläggningskostnaden på grund av bristande information om antalet fotgängare och cyklister.

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 Arningestråket mellan Vallentuna och Arninge.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

3 Fördelningsanalys

Åtgärden kommer främst förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister då framkomligheten, tillgängligheten, och trafiksäkerheten ökar. 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.

Pendlingsresor mellan Vallentuna och Arninge underlättas av åtgärden, men även lokala resor för boende i närområdet då Arningsstråket är en koppling mellan flera målpunkter och kollektivtrafikpunkter.

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

En separerad gång- och cykelväg leder till bättre förutsättningar att välja gång eller cykel istället för bil som färdmedel. Tillgängligheten ökar för samtliga grupper.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bedöms inte påverkas.

Funktionshindrades tillgänglighet

En ny separerad gång- och cykelväg intill väg 264 bedöms förbättra tillgängligheten för funktionshindrade då de kan ta sig utmed sträckan utan att vistas i blandtrafik.

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

Barn och unga bedöms påverkas positivt av en ny gång- och cykelväg då oskyddade trafikanter separeras från motorfordon. Detta skapar bättre förutsättningar för barn och unga att transportera sig 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.

En trafikseparerad gång- och cykelbana leder till minskad risk för olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, och åtgärden kommer därmed bidra till ökad trafiksäkerhet.

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

En potentiell överflyttning av resenärer från motorfordon till cykel bedöms kan bidra till minskade utsläpp. Effekten bedöms vara liten och därmed ge ett obetydande bidrag till klimatmålen.

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

Bedöms inte påverkas.

Buller och vibrationer

Bedöms inte påverkas.

Landskap

Anläggandet av ny gång- och cykelväg har en begränsad påverkan på landskapet i och med att den anläggs intill befintlig väg.

Vatten

Bedöms inte påverkas.

Material och kemiska produkter

Bedöms inte påverkas.

Förorenade områden och masshantering

Bedöms inte påverkas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

En ny gång- och cykelbana förväntas ha positiva effekter på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för cyklister och gående. Detta bedöms leda till ökad fysisk aktivitet och bättre luftkvalitet för fotgängare och cyklister, och därmed förbättra möjligheterna till en bättre miljö och hälsa. Åtgärden leder till ökat intrång i landskapet vilket är negativt ur ett naturperspektiv.

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.

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Regionalt cykelstråk, Vallentuna-Arninge
Objekt-id	VST1862
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Täby, Vallentuna
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

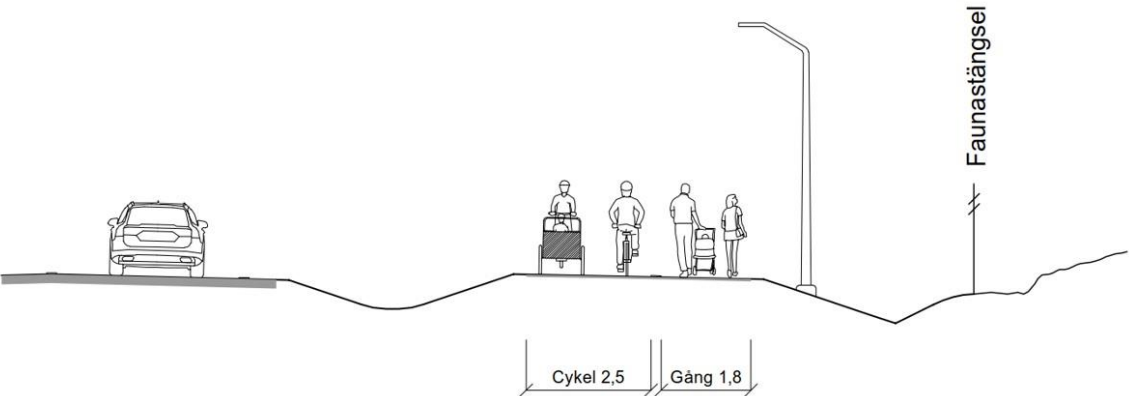
Arningestråket pekas ut som en del i den regionala cykelplanen. Dagens Arningestråk uppfyller inte standarden för regionala cykelstråk då det på majoriteten av stråket saknas cykelinfrastruktur och cyklisterna hänvisas ut i blandtrafik längs väg 264 som är en hårt trafikerad bilväg med höga hastighetsgränser. Även på sträckorna där det finns cykelinfrastruktur uppfylls inte standarden för regionala cykelstråk då de i dagsläget har brister i form av framkomlighetsproblem, sikt och utformning.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	1,6 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 meter
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	1,6 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3 meter

Cykeltrafik	Okänt
-------------	-------

Beskrivning av åtgärden



Sektionsbild som visar gång- och cykelbanan i förhållande till körbanan

Där det i dagsläget saknas cykelinfrastruktur utmed Arningestråket mellan Vallentuna och Arninge kommer det anläggas en gång- och cykelväg som uppfyller standarden för regionalt cykelstråk. De delsträckor som idag har gång- och cykelbana kommer att breddas för att uppfylla standarden. I åtgärden ingår två hastighetssäkrade cykelöverfarter som korsar Karlbergsvägen och Roslagsvägen, samt anläggning av en gång- och cykelbro vid Norrortsleden med en bredd på 5,5 meter och en längd på cirka 50 m.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	7,7 km
Gångvägsstandard	Friliggande gång- och cykelbana, 4.3 m
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	7,7 km
Cykelvägsstandard	Friliggande gång- och cykelbana, 4.3 m
Cykeltrafik	Okänt

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter i utredningsområdet mellan Arninge och Vallentuna.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-27	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	225	68	225	68

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	193

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.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är framtagen i Åtgärdsvalsstudie: Förbättrad framkomlighet i stomnätet, stråk 12. Den föreslagna nya gång- och cykelvägen kommer koppla samman de två regionala cykelstråken på Angarsvägen (väg 268) i Vallentuna, och i Arninge kommer den nya gång- och cykelvägen koppla an till cykelinfrastruktur utmed Löttingelundsvägen som uppfyller regional standard.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
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	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
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:

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2	GKI
3	Klimatkalkyl
Tidigare framtagen SEB	System-ID: 7063fb60-5672-4b09-b9cd-76c8a24142dc

tidigare SEB 7063fb60-5672-4b09-b9cd-76c8a24142dc
ÅP2021

SEB Id: edcc066a-8799-45cf-9e41-c8aa6c26161d

Objektnummer: VST1862, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 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: Johansson Mårten, PLörst
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