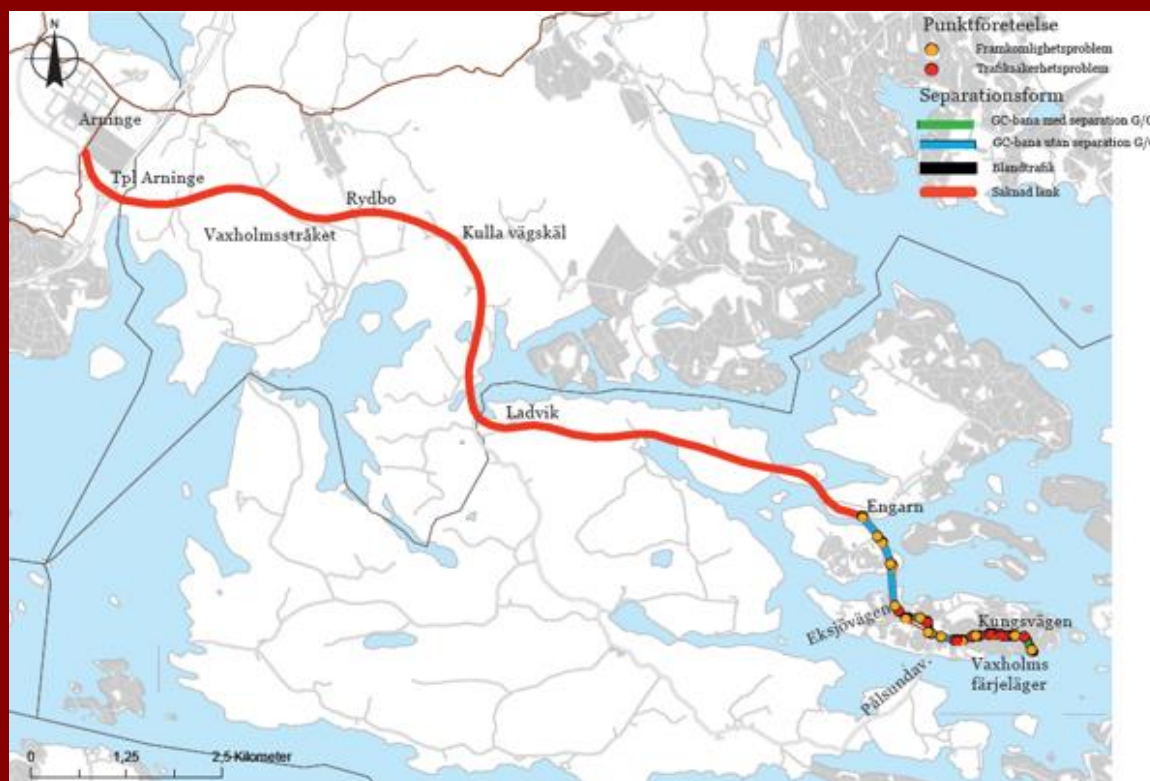


Samlad effektbedömning

Regionalt cykelstråk, Vaxholm-Arninge, VST1863



Objektnummer: VST1863, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-02-11



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-18

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 Danderyd, Österåker, Vaxholm kommun.

Nuläge och brister

Utmed en sträcka på cirka 13,5 km mellan Vaxholm och Arninge saknas det cykelinfrastruktur och cyklister hänvisas ut i blandtrafik på väg 274. Vägen är en trafikerad primär länsväg där största sträckan har två körfält medan en delsträcka på 5000 meter är 2+1 väg. Med en hastighetsgräns på 60-80 km/h skapas låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för fotgängare, cyklister och mopedister utmed sträckan. Stråket utgör en viktig länk för att ta sig mellan Vaxholm och Arninge.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att en ny gång- och cykelbana anläggs utmed Vaxholmsvägen på en sträcka om cirka 13,5 km mellan Vaxholm och Arninge. Den ska utformas som en kombinerad gång- och cykelbana med en bredd på 3 m och som är belyst och avskild med räcken mot körbanan. Stråket kopplas an till befintlig cykelbana vid korsningen Arningevägen/Kundvägen och följer sedan Vaxholmsvägen (väg 274) fram till Engarns vägska.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att skapa goda förutsättningar för vardagscykling vilket innefattar arbetspendling utmed väg 274 som är ett utpekat regionalt cykelstråk enligt Regional cykelplan för Stockholms län.

Investeringskostnad

Kostnaden är 236 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärden förbättrar förutsättningarna för fotgängare och cyklister då framkomligheten, tillgängligheten, och trafiksäkerheten ökar. Båda könen bedöms gynnas av åtgärden då cyklister generellt består av en större andel män medan fotgängare generellt 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 medför stort bidrag till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Åtgärden innebär ett mindre negativt intrång i naturmark.

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

Planeringsläge

Åtgärden har tagits fram som ett förslag i Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost och är ett utpekat regionalt cykelstråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Åtgärden saknar finansiering och SEB har tagits fram som underlag till länstransportplanen i Stockholm 2026-2037.

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. Tryggheten ökar även för personbilsförare som slipper dela vägutrymme med fotgängare och cyklister.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Åtgärden skapar en mer tillgänglig väg mellan målpunkterna då det i dagsläget är begränsade möjligheter för funktionsnedsatta att gå/cykla däremellan.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

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

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	På delsträckan där 2+1 väg görs om till tvåfältsväg ersätts ett bilkörfält av gång- och cykelbana. Detta minskar genomströmstrafiken på delsträckan vilket reducerar bullernivåerna utmed delsträckan. Med tanke på att det troligtvis rör sig om låga bullerförändringar och för att det endast finns ett fåtal bostäder i närheten av 2+1 vägen bedöms effekten vara försumbar.	Försumbart
Övrig effekt	FYSISK AKTIVITET Åtgärden har potential att leda till ökad fysisk aktivitet då förutsättningarna för att gå och cykla blir bättre. Effekten är dock osäker och bedöms därför som försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Flertalet forn- och kulturlämningar finns i nära anslutning utmed väg 274 vilka kan komma att påverkas negativt av en ny anlagd gång- och cykelbana. Tillstånd, arkeologiska undersökningar och eventuella skyddsåtgärder kan krävas vid byggnation i nära anslutning till fornlämningar.	Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Väg 274 ligger i nära anslutning till ett naturreservat och en vik vilka kan komma att påverkas negativt av åtgärden. Dessutom finns en sträcka om cirka 900 meter utmed väg 274 som är klassade som artrik vägmiljö på båda sidor om vägen (påtagligt naturvärde) vilken kan påverkas negativt av åtgärden.	Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Eventuell påverkan på användning av motorbränsle bedöms försumbart. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor".	

Övriga effekter

Objektnummer: VST1863, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-02-11



Samlad effektbedömning

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

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 (Mpkm/prognosår)	0
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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-evivalenter

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	1218	7,0
Reinvestering per år	42	0,34
Drift och underhåll per år	6,1	0,42

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
En ny gång- och cykelbana ger ökad reskomfort och trygghet för fotgängare och cyklister samt en mer tillgänglig väg mellan målpunkterna då det i dagsläget är begränsade möjligheter för funktionsnedsatta att gå/cykla däremellan.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Åtgärden innebär ett gång- och cykelstråk som är separerat från motortrafik. Detta minskar potentiellt risken för olyckor mellan gång- och cykeltrafikanter och motorfordon vilket innebär en ökad trafiksäkerhet.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden kan minska bullernivåerna något och även leda till ökad fysisk aktivitet. Effekterna är dock osäkra och bedöms vara små vilket gör att effekten på hälsan blir försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Natur- och kulturmiljö påverkas på ett negativt sätt på grund av att vägen ligger i nära anslutning till forn- och kulturlämningar, ett naturreservat och en vik samt att det finns en delsträcka som är klassad som artrik vägmiljö.	<
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" 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.	202 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	202 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 trafiksäkerhet, reskomfort, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Tryggheten ökar även för personbilsförare som slipper dela vägutrymme med fotgängare och cyklister. Fotgängare och cyklister gynnas främst av åtgärden då de idag tvingas att transportera sig längs vägkanten i blandtrafik utmed väg 274. Negativa effekter uppstår för natur- och kulturmiljö. Vidare tillkommer kostnad för drift och underhåll. Totala effekten bedöms positiv men det svårt att avgöra om storleken uppväger åtgärdens utgifter och därav görs bedömningen svårbedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden leder till bättre trafiksäkerhet samt ökad reskomfort och tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Samtidigt påverkas natur- och kulturmiljö samt drift- och underhållskostnaden negativt.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Gång- och cykelbanan korsar Vaxholmsvägen vid Svinningevägen. Projektet Gång- och cykelport Kulla vägsål samt gång- och cykelväg Svinningevägen omfattar en gång- och cykelport under Vaxholmsvägen, denna kan användas för objektet. Vidare åtgärd krävs därför inte. I projektet Väg 274 Engarns vägsål ska den befintliga trevägskorsningen vid Engarns vägsål göras om till en cirkulationsplats. Den nya korsningen möjliggör en koppling till den befintliga gång- och cykelbanan på den norra sidan av Stockholmsvägen. Vidare krävs hastighetsdämpande åtgärder när gång- och cykelbanan korsar Stockholmsvägen i anslutning till den nya cirkulationsplatsen.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden förbättrar förutsättningarna för fotgängare och cyklister då framkomligheten, tillgängligheten, och trafiksäkerheten ökar. Båda könen bedöms gynnas av åtgärden då cyklister generellt består av en större andel män medan fotgängare generellt 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.

Främst pendlingsresor mellan Vaxholm och Arninge underlättas av åtgärden, men även lokala resor för boende i närområdet då väg 274 är en koppling till flera målpunkter och kollektivtrafikpunkter. Åtgärdens effekter sker i Stockholms län där kommunerna Danderyd, Österåker och Vaxholm bedöms gynnas mest.

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 ny gång- och cykelväg som separerar oskyddade trafikanter från motorfordon skapar bättre förutsättningar för att välja gång eller cykel som färdmedel istället för motorfordon. Åtgärden ökar tillgängligheten för samtliga grupper.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Bedöms inte påverkas.

Funktionshindrades tillgänglighet

En ny separerad gång- och cykelväg intill väg 274 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 fotgängare och cyklister 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

Då en delsträcka görs om från 2+1 väg till tvåfältsväg reduceras bullernivåerna något, men effekten bedöms vara liten.

Landskap

En ny gång- och cykelväg leder till ökat intrång i naturmark och kan påverka artrik vägmiljö samt forn- och kulturlämningar i anslutning till den nya gång- och cykelvägen vilket negativt bidrar till hänsynsmålet.

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 medför stort bidrag till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Åtgärden innebär ett mindre negativt intrång i naturmark.

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Regionalt cykelstråk, Vaxholm-Arninge
Objekt-id	VST1863
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Danderyd, Österåker, Vaxholm
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Utmed en sträcka på cirka 13,5 km mellan Vaxholm och Arninge saknas det cykelinfrastruktur och cyklister hänvisas ut i blandtrafik på väg 274. Vägen är en trafikerad primär länsväg där största sträckan har två körfält medan en delsträcka på 5000 meter är 2+1 väg. Med en hastighetsgräns på 60-80 km/h skapas låg trafiksäkerhet och tillgänglighet för fotgängare, cyklister och mopedister utmed sträckan. Stråket utgör en viktig länk för att ta sig mellan Vaxholm och Arninge.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	13,5 km
Gångvägsstandard	Blandtrafik
Gångtrafik	Mätdata saknas
Cykelvägslängd	13,5 km
Cykelvägsstandard	Blandtrafik
Cykeltrafik	Mätdata saknas

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att en ny gång- och cykelbana anläggs utmed Vaxholmsvägen på en sträcka om cirka 13,5 km mellan Vaxholm och Arninge. Den ska utformas som en kombinerad gång- och cykelbana med en bredd på 3 m och som är belyst och avskild med räcken mot körbanan. Stråket kopplas an till befintlig cykelbana vid korsningen Arningevägen/Kundvägen och följer sedan Vaxholmsvägen (väg 274) fram till Engarns vägskäl.

Gång- och cykelbanan anläggs på norra sidan om väg 274 mellan Kundvägen och Svinningevägen. En planerad gång- och cykelport vid Svinningevägen används för gång- och cykeltrafikanterna att korsa väg 274. Mellan Svinningevägen och Resarövägen anläggs gång- och cykelbanan på södra sidan. Väster om Resarövägen planeras en passage över väg 274 för att ansluta till befintlig gång- och cykelväg på norra sidan. Utmed största delen av sträckan krävs breddning av vägen för att få plats med den nya gång- och cykelvägen. På cirka 5 km av sträckan är Vaxholmsvägen en 2+1 väg. I åtgärden föreslås att 2+1 vägen blir en tvåfältsväg vilket gör att ett körfält kan ges till gång- och cykeltrafikanterna. Vidare krävs hastighetsdämpande åtgärder när gång- och cykelbanan korsar Arninge allé, Rydbovägen och Pålsundsvägen.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	13,5 km
Gångvägsstandard	Kombinerad gång- och cykelbana, bredd 3 m
Gångtrafik	Mätdata saknas
Cykelvägslängd	13,5 km
Cykelvägsstandard	Kombinerad gång- och cykelbana, bredd 3 m
Cykeltrafik	Mätdata saknas

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att skapa goda förutsättningar för vardagscykling vilket innefattar arbetspendling utmed väg 274 som är ett utpekad regionalt cykelstråk enligt Regional cykelplan för Stockholms län.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-03	2024-4	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	241	72	236	71

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	202

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

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

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden har tagits fram som ett förslag i Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost och är ett utpekat regionalt cykelstråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Åtgärden saknar finansiering och SEB har tagits fram som underlag till länstransportplanen i Stockholm 2026-2037.

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: Utifrån allmänna kalkylförutsättningar i ASEK 8.0 antas byggtiden vara 3 år då anläggningskostnaden är 240 mkr. Kalkylperioden sätts till 40 år eftersom det är en gång- och cykelåtgärd.

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: Gång- och cykelbanan korsar Vaxholmsvägen vid Svinningevägen. Projektet Gång- och cykelport Kulla vägskäl samt gång-och cykelväg Svinningevägen omfattar en gång- och cykelport under Vaxholmsvägen, denna kan användas för objektet. Vidare åtgärd krävs därför inte. I projektet Väg 274 Engarns vägskäl ska den befintliga trevägskorsningen vid Engarns vägskäl göras om till en cirkulationsplats. Den nya korsningen möjliggör en koppling till den befintliga gång- och cykelbanan på den norra sidan av Stockholmsvägen. Vidare krävs hastighetsdämpande åtgärder när gång- och cykelbanan korsar Stockholmsvägen i anslutning till den nya cirkulationsplatsen.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM SEB
2	Grov kostnadsindikation (GKI)
3	Klimatkalkyl Arbets-PM SEB
Tidigare SEB	3d74382f-e306-425f-a5ee-3dab5e528c0f

SEB Id: 785a8da1-863f-448b-93db-1827737361d1

Objektnummer: VST1863, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-02-11



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-18
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