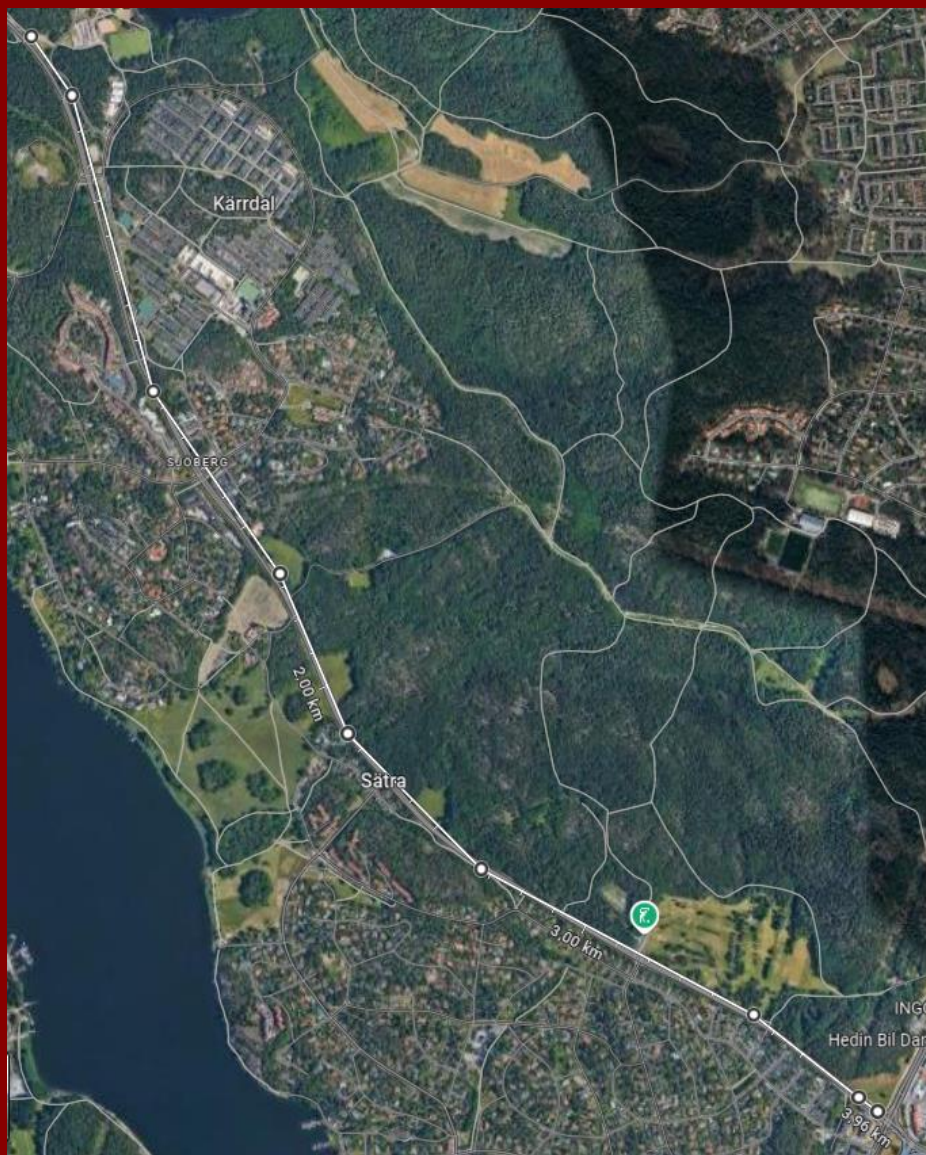


Samlad effektbedömning

Väg 262 Danderyd-Rösjön Cykelsatsning, VST1889



Objektnummer: VST1889, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri

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 Sollentuna och Danderyd kommun.

Nuläge och brister

Väg 262 (Danderydsvägen/Edsbergsvägen) sträcker sig mellan trafikplatserna Tunberget i Sollentuna och Danderyds Kyrka, och denna åtgärd är på stråket mellan Kärrdals IP och trafikplats Danderyds Kyrka. Stråket på 3,9 km utmed väg 262 är ett utpekat regionalt cykelstråk i Regional cykelplan för Stockholms län och saknar idag separering mellan gång- och cykeltrafik och motortrafik.

Edsbergsvägen är en vanlig väg med två körfält, är 12 m bred och har en hastighetsgräns på 50 km/h.

Beskrivning av åtgärden

Väg 262 förstärks i ena vägrenen på en sträcka om cirka 4 km och det anläggs en belyst gång- och cykelbana på cirka 3,5 m där fotgängare och cyklister separeras med balkräcke från fordonstrafik. I åtgärden ingår även tre gång- och cykelpassager vid korsande vägar. 11 busshållplatser byggs om till fickhållplatser och de två hållplatserna närmast Enebykorset behålls i befintligt läge men tillgänglighetsanpassas.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter längs väg 262.

Investeringskostnad

Kostnaden är 162 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. Lokala resor och regionala resor förbättras.

Funktionsmål och hänsynsmål

En ny gång- och cykelbana leder till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. 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

Stråket är utpekad i Regional cykelplan för Stockholms län. Det är ett befintligt objekt i länsplanen för 2022-2033. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029 men har omarbetats då den vägplan som tagits fram under planperioden visat på stora kostnadsökningar.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden separerar trafikslag och ökar tryggheten för fotgängare och cyklister. Högre standard på hållplatser leder till ökad reskomfort och trygghet för resenärer.	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. Förbättrad standard på hållplatser ger högre tillgänglighet för individer som ska resa med kollektivtrafik.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Trafiksäkerhet	En ny gång- och cykelväg förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Övrig effekt	Fysiskt aktivitet: Åtgärden kan leda till ökad fysisk aktivitet då förutsättningarna för att gå och cykla blir bättre men effekten bedöms att vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Det finns fyra kulturlämningar i nära anslutning till väg 262 (inom 40 m från vägen) vilka riskerar att påverkas negativt av åtgärden.	Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Det finns delsträckor på nordöstra sidan om väg 262 som är klassade som artrik vägmiljö (hänsynsobjekt) vilka kan påverkas negativt av åtgärden.	Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Då nya gång- och cykelvägar samt förbättrade busshållplatser anläggs kan det förväntas ske en överflyttning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. Bekvämare och mer tillgängliga busshållplatser gör kollektivtrafiken attraktivare och minskar bilberoendet, vilket ytterligare reducerar utsläppen från privatbilism. Överflyttningen från bil till buss och cykel bedöms dock vara så liten att påverkan på klimatet blir 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	1902	9,0
Reinvestering per år	67	0,35
Drift och underhåll per år	2,5	0,03

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
Separerad gång- och cykelbana samt högre standard på hållplatser kommer öka reskomforten, tryggheten och tillgängligheten för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
En ny gång- och cykelväg förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärden kan leda till ökad fysisk aktivitet då förutsättningarna för att gå och cykla blir bättre men effekten bedöms att vara försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Natur- och kulturmiljö påverkas på ett negativt sätt på grund av att vägen ligger i nära anslutning till kulturlämningar samt att det finns delsträckor som är klassade som aratrik vägmiljö.	<
Klimat (övrigt): Åtgärden bedöms påverka färdmedelsfördelningen i så pass liten utsträckning att effekten på klimatet blir försumbart.	≈ 0
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.	141 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	141 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden leder till positiva effekter i form av främst trafiksäkerhet och bättre förutsättningar gällande framkomlighet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Fotgängare och cyklister gynnas främst av åtgärden då de idag behöver ta sig fram längs väg 262 i blandtrafik. Negativa effekter uppstår för natur- och kulturmiljö och för drift och underhåll. Totalt sett bedöms åtgärdens effekter vara positiva, men det är osäkert om de positiva nyttorna väger upp anläggningskostnaden av gång- och cykelvägen och utredningskostnader för påverkan på fornlämningar.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden leder till positiva effekter i form av ökad trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för fotgängare och cyklister att gå eller cykla mellan Danderyd och Rösjön. Åtgärden innebär även förbättrade förutsättningar för kollektivtrafikresenärer.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga direkta beroenden är identifierade i dagsläget. ÅVS pågår om att förlänga sträckan norrut men detta objekt ligger längre fram i tiden.

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. Lokala resor och regionala resor förbättras.

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 gång- och cykeltrafikanter 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 gång- och cykelväg utmed väg 262 skapar en ny tillgänglig länk i vägnätet för funktionshindrade. Mer tillgängliga busshållplatser utmed sträckan bedöms ha positiva effekter på tillgängligheten för funktionshindrade.

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 till målpunkter i närheten av väg 262.

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 ny gång- och cykelväg förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

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

Bedöms inte påverkas.

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

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 kan kräva ytterligare utredningar.

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 leder till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister.

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

Objektnummer: VST1889, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 262 Danderyd-Rösjön Cykelsatsning
Objekt-id	VST1889
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Sollentuna och Danderyd
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Gång och cykel
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 262 (Danderydsvägen/Edsbergsvägen) sträcker sig mellan trafikplatserna Tunberget i Sollentuna och Danderyds Kyrka, och denna åtgärd är på stråket mellan Kärrdals IP och trafikplats Danderyds Kyrka. Stråket på 3,9 km utmed väg 262 är ett utpekat regionalt cykelstråk i Regional cykelplan för Stockholms län och saknar idag separering mellan gång- och cykeltrafik och motortrafik. Edsbergsvägen är en vanlig väg med två körfält, är 12 m bred och har en hastighetsgräns på 50 km/h. Årsdygnstrafiken är ca 11 000 f/d (NVDB, mätår 2021).

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Cirka 400 meter gångväg, cirka 3500 meter blandtrafik.
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana ca 3,5 m bred. Blandtrafik med ca 1,8-2,2 m vägren.
Gångtrafik	Mätdata saknas.
Cykelvägslängd	Cirka 400 meter gångväg, cirka 3500 meter blandtrafik.

Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana ca 3,5 m bred. Blandtrafik med ca 1,8-2,2 m vägren.
Cykeltrafik	213 cyklister/vardagsdygn (mätning aug/sept 2024). Mätpunkt strax norr om hållplats Sätra prästgård.

Beskrivning av åtgärden

Väg 262 förstärks i ena vägrenen på en sträcka om cirka 4 km och det anläggs en belyst gång- och cykelbana på cirka 3,5 m där fotgängare och cyklister separeras med balkräcke från fordonstrafik. I åtgärden ingår även tre gång- och cykelpassager vid korsande vägar. 11 busshållplatser byggs om till fickhållplatser och de två hållplatserna närmast Enebykorset behålls i befintligt läge men tillgänglighetsanpassas.

Det bedöms att avsmalningar behövs på cirka 30% av stråket och att breddning till 4,5 m kan göras på cirka 50% av ståket. Exempel på trånga sektioner där avsmalning av gång- och cykelvägen kommer att krävas är vid bron vid Lomvägen – Fasanvägen eller där privata fastigheter ligger tätt intill vägområdet. Vid korsningen med Enebybergsvägen anläggs en kortare friliggande gång- och cykelväg för att ansluta till befintlig gång- och cykelväg. För att undvika breddning av bro vid korsningen Lomvägen/Fasanvägen leds fotgängare och cyklister ner på lokal gång- och cykelväg och ny passage över Lomvägen och återkoppling till väg 262 byggs. Utmed sträckan som ligger mest norrut i objektet anläggs den nya gång- och cykelvägen längs vägen till Kärrdal IP/badplats och ansluts till befintlig lokal gång- och cykelväg.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Cirka 4 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3.5 meter bred med avsmalningar utmed 30% av sträckan och breddning till 4.5 meter utmed 50% av sträckan
Gångtrafik	Mätdata saknas
Cykelvägslängd	Cirka 4 km
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelbana, 3.5 meter bred med avsmalningar utmed 30% av sträckan och breddning till 4.5 meter utmed 50% av sträckan
Cykeltrafik	213 cyklister/vardagsdygn (mätning aug/sept 2024). Mätpunkt strax norr om hållplats Sätra prästgård.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter längs väg 262.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-09-12	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	162	49	162	49

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	141

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

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Stråket är utpekad i Regional cykelplan för Stockholms län. Det är ett befintligt objekt i länsplanen för 2022-2033. Objektet fanns även med i Länsplan 2018-2029 men har omarbetats då den vägplan som tagits fram under planperioden visat på stora kostnadsökningar.

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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
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: Inga direkta beroenden är identifierade i dagsläget. ÅVS pågår om att förlänga sträckan norrut men detta objekt ligger längre fram i tiden.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM
2a	Grov kostnadsindikation (GKI)
2b	Referens till GKI som visar tvärsektion
2c	Referens till GKI
3	Klimatkalkyl

SEB Id: 9dbd2b61-6772-4921-9733-61a9871b5daf

Objektnummer: VST1889, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Pengel Jessica, PLöri
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