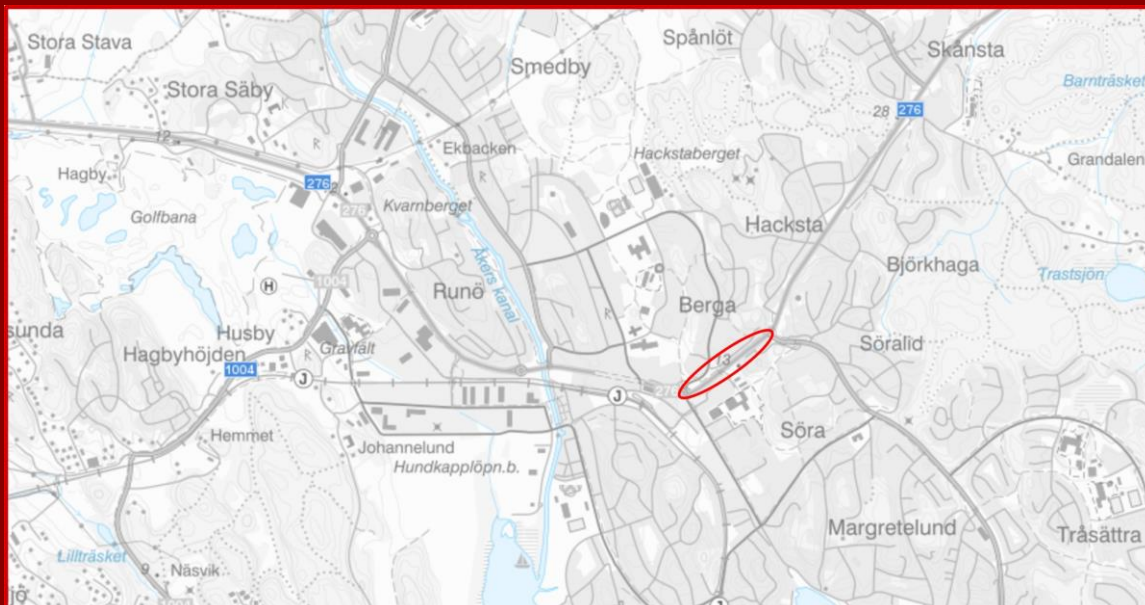


Samlad effektbedömning

Väg 276 Margretelundsvägen-Söralidsvägen, 4 körfält, VST2282



Objektnummer: VST2282, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blomstedt Anna, PLöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-22

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blomstedt Anna, 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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

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):

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

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:

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

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 ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * 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:

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

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 $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

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

Väg 276 genom Åkersberga i Österåkers kommun är periodvis hårt belastad. Mellan E18 vid trafikplats Rosenkälla och Margretelundsvägen i Åkersberga har vägen fyra körfält, två per riktning. Längs delen kallad Roslagsvägen mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen är det enbart två körfält. Då trafikflödet är högt i förhållande till vägens kapacitet uppstår köbildning under de mest trafikbelastade timmarna. Dessutom förväntas trafiken att öka i takt med exploateringar i Österåkers kommun.

Beskrivning av åtgärden

Väg 276 Roslagsvägen mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen i Åkersberga breddas åt nordväst. Vägens bredd justeras till 14,5 m, antalet körfält ökar från två till fyra (två per riktning) och sidoräcke sätts upp på den nordvästra sidan. De kortare sträckor som redan har fyra körfält förbättras konstruktionsmässigt. Befintlig gång- och cykelväg med längd 400 m samt ett hållplatsläge i södergående riktning flyttas för att möjliggöra breddning. I åtgärden ingår även bulleråtgärder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten för fordonstrafik genom att öka kapaciteten på väg 276 mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen.

Investeringskostnad

Kostnaden är 114 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-52 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,46
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärdens största effekt är minskad restid för person- och lastbilar. Detta ger att främst yrkesverksamma män gynnas. Lokala resor inom Österåkers kommun och resor i nordöstra delen av Stockholms län påverkas mest positivt. Kunskap om specifik näringsgren saknas men alla typer av fordon i yrkestrafik, inklusive kollektivtrafik, påverkas genom minskad restid och minskad restidosäkerhet. Att kollektivtrafiken till viss del gynnas underlättar för andra grupper än bilresenärer. Även om åtgärden ger ökat intrång i stadsbilden bedöms den kunna främja stadsutvecklingen i Åkersberga.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden minskar restiden och restidosäkerheten för trafiken på väg men samtidigt försämras trafiksäkerheten. Det finns även positiva effekter för hälsa i form av minskade bullernivåer på grund av bulleråtgärder.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Planeringsläge

Objektet saknar i dagsläget finansiering. Samlad effektbedömning tas fram som underlag till länstransportplanen för infrastruktur i Stockholms län år 2026-2037. I samband med tidigare planrevidering (2022-2033) upprättades en avsiktförklaring om medfinansiering mellan Trafikverket och Österåkers kommun.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Reskostnaden för personbilar minskar då åtgärden ger minskad restid.	-22 mnkr/år	5,7
Restid personbil	Restiden för personbilar minskar genom fler körfält. Att antalet körfält ökar på hela sträckan ger en bättre anpassning mot den utformning som anslutande korsningar har.	-17 kftim/år	145
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden ger fler körfält vilket bedöms reducera trängsel under högtrafik vilket minskar restidsosäkerheten.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Godstidskostnaden minskar då åtgärden minskar restiden för lastbilar.	-0,01 mnkr/år	0,22
Reskostnad lastbil	Reskostnaden för lastbilar minskar då åtgärden ger minskad restid.	-0,08 mnkr/år	1,9
Restid lastbil	Restiden för lastbilar minskar genom fler körfält. Att antalet körfält ökar på hela sträckan ger en bättre anpassning mot den utformning som anslutande korsningar har.	-0,42 kftim/år	3,9
Övrig effekt	Restidsosäkerhet: Åtgärden ger fler körfält vilket bedöms reducera trängsel under högtrafik vilket minskar restidsosäkerheten.		Förbättring

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Allvarligt skadade ökar vilket bedöms bero på ökade interaktioner mellan fordon och att fordon kan generellt köra fortare genom fler körfält.	0,11 LAS/år	
Döda	Antalet döda påverkas marginellt.	0 D/år	
Egendomskador	Antalet egendomskador ökar vilket bedöms bero på ökade interaktioner mellan fordon och att fordon kan generellt köra fortare genom fler körfält.	6,4 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Antalet ej allvarligt skadade ökar vilket bedöms bero på ökade interaktioner mellan fordon och att fordon kan generellt köra fortare genom fler körfält.	0,83 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Antalet mycket allvarligt skadade ökar vilket bedöms bero på ökade interaktioner mellan fordon och att fordon kan generellt köra fortare genom fler körfält.	0,02 MAS/år	
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Trafiksäkerheten påverkas negativt av ökade interaktioner mellan fordon genom fler körfält. Fler körfält kan leda till att fordon kan köra fortare än tidigare. Fler körfält i samma körriktning kan även ge att fordon i samma körriktning kör med olika hastighet vilket kan öka risken för upphinnandelyckor.		-74

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Utsläppen av avgaspartiklar påverkas marginellt.	0 ton/år	0,04
Buller	Bulleråtgärder som bullerplank och bullerdämpande fönster i fastigheter ingår i åtgärden.		Förbättring
Kväveoxider	Utsläppen av kvävedioxid påverkas marginellt.	-0,01 ton/år	0,06
Slitagepartiklar	Utsläppen av slitagepartiklar påverkas marginellt.	0 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Det finns enstaka lämningar omkring aktuell sträcka men som redan påverkats av tidigare anläggande av väg 276. I åtgärden ingår enklare arkeologiska undersökningar. Med den kunskap som finns i detta skede bedöms påverkan vara försumbar.		Försumbart
Intrång - människor	Åtgärden innebär att mer mark tas i anspråk av infrastruktur. Delar av sträckan omges till viss del av mindre grönområden. Området runt vägsträckan är idag stor del redan påverkad av infrastruktur och även om påverkan ökar bedöms detta bli försumbart.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information".		

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)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/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)	-0,01
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	-0,5

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	0,87
---	------

* 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	617	3,0
Reinvestering per år	11	0,06
Drift och underhåll per år	1,1	0,02

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

Inga övriga indikatorer identifierades

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden minskar för personbilar genom fler körfält vilket sänker reskostnaden.	151 mnkr	> 1,35
Trängsel bedöms minska genom fler körfält vilket ger mindre restidsosäkerhet.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden minskar för lastbilar genom fler körfält vilket sänker res- och godstidskostnaden.	6,0 mnkr	> 0,05
Trängsel bedöms minska genom fler körfält vilket ger mindre restidsosäkerhet.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Trafiksäkerheten påverkas negativt av ökade interaktioner mellan fordon genom fler körfält. Fler körfält kan leda till att fordon kan köra fortare än tidigare. Fler körfält i samma körriktning kan även ge att fordon i samma körriktning kör med olika hastighet vilket kan öka risken för upphinnandeolyckor.	-74 mnkr	-0,66

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Utsläpp som påverkar luftkvaliteten påverkas marginellt.	0,10 mnkr	> 0,00
Hälsa: Bulleråtgärder som bullerplank och bullerdämpande fönster i fastigheter ingår i åtgärden.	>	
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden bedöms ge försumbar påverkan på forn- och kulturlämningar.	≈ 0	0
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

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.	-22 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	60 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,5

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	99 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	14 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	112 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-52 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,46
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms vara olönsam. Enbart känslighetsanalysen med 20 % mer trafikarbete indikerar lönsamhet.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

EVA har flera osäkerheter och lämpar sig egentligen bäst för landsbygdsåtgärder, inte åtgärder i tätorter med mycket trängsel. En kompletterande VISSIM-analys har utförts, vilken uppvisar liknande restidsnyttor som EVA-beräkningen, vilket stärker förtroendet för resultaten.

Ej beräknade effekter:

Den största positiva effekt som inte kvantifierats är minskad restidsosäkerhet för motorfordon och minskade bullernivåer. Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna innebära en förbättring.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har ingen koppling till andra infrastruktursatsningar.

3 Fördelningsanalys

Åtgärdens största effekt är minskad restid för person- och lastbilar. Detta ger att främst yrkesverksamma män gynnas. Lokala resor inom Österåkers kommun och resor i nordöstra delen av Stockholms län påverkas mest positivt. Kunskap om specifik näringsgren saknas men alla typer av fordon i yrkestrafik, inklusive kollektivtrafik, påverkas genom minskad restid och minskad restidosäkerhet. Att kollektivtrafiken till viss del gynnas underlättar för andra grupper än bilresenärer. Även om åtgärden ger ökat intrång i stadsbilden bedöms den kunna främja stadsutvecklingen i Åkersberga.

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

Restiden och reskostnaden samt restidsosäkerheten minskar för personbilar och kollektivtrafik.

Åtgärden bedöms inte påverka förutsättningar för att välja gång- och cykel. När befintlig planskild passage för gående och cyklande förlängs kan dock barriäreffekten och tryggheten påverkas negativt men detta bedöms vara försumbart.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Restiden och reskostnaden samt restidsosäkerheten för lastbilar minskar av åtgärden. Detta stärker näringslivets konkurrenskraft.

Funktionshindrades tillgänglighet

I åtgärden ingår justeringar av anläggningar för gång, cykel och kollektivtrafik men faktiska funktionen bedöms vara oförändrad. När befintlig planskild passage för gående och cyklande breddas kan dock barriäreffekten och tryggheten påverkas negativt men detta bedöms vara försumbart.

Funktionshindrades tillgänglighet bedöms inte påverkas.

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

I åtgärden ingår justeringar av anläggningar för gång, cykel och kollektivtrafik men faktiska funktionen bedöms vara oförändrad. När befintlig planskild passage för gående och cyklande breddas kan dock barriäreffekten och tryggheten påverkas negativt men detta bedöms vara försumbart. Barns möjligheter att använda transportsystemet bedöms inte påverkas.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Trafiksäkerheten påverkas negativt då risken för upphinnadeolyckor ökar. Detta kan leda till fler skadade och fler egendomsador.

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

Klimatpåverkande utsläpp minskar genom ett mer effektivt trafiksystem. Samtidigt innebär byggande, drift och underhåll av mer omfattande infrastruktur att klimatutsläppen ökar. Genom ett förbättrad trafiksystem för motorfordon finns alltid en risk att överflyttning från andra färdmedel vilket kan öka klimatpåverkan.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten påverkas marginellt.

Buller och vibrationer

Bulleråtgärder ingår och bedöms minska antalet utsatta människor.

Landskap

Breddad väg inklusive justeringar av omkringliggande infrastruktur ger ökad intrång och större påverkan i omgivande miljö. Med hänsyn till dagens situation där intrång redan är omfattande bedöms påverkan vara begränsad.

Vatten

Inga värden finns inom området.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Utredningar indikerar på att det förekommer föroreningar i asfaltmassor. I åtgärden hanteras detta via transporter till deponi av dessa massor.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden minskar restiden och restidsosäkerheten för trafiken på väg men samtidigt försämras trafiksäkerheten. Det finns även positiva effekter för hälsa i form av minskade bullernivåer på grund av bulleråtgärder.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. NUK indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är underskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>1,40
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	>-0,66
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0,00776

Objektnummer: VST2282, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blomstedt Anna, PLöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 276 Margretelundsvägen-Söralidsvägen, 4 körfält
Objekt-id	VST2282
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

Väg 276 genom Åkersberga i Österåkers kommun är periodvis hårt belastad. Mellan E18 vid trafikplats Rosenkälla och Margretelundsvägen i Åkersberga har vägen fyra körfält, två per riktning. Längs delen kallad Roslagsvägen mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen är det enbart två körfält. Då trafikflödet är högt i förhållande till vägens kapacitet uppstår köbildning under de mest trafikbelastade timmarna. Dessutom förväntas trafiken att öka i takt med exploateringar i Österåkers kommun.

Sträckan längs väg 276 är del av det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor och kollektivtrafik och sträckan räknas som en kompletterande regionalt viktig väg (vägar som binder samman viktiga målpunkter inom regioner och län som till exempel kommuncentrum och produktionsnoder). I västra änden av sträckan vid Margretelundsvägen finns en cirkulationsplats och i östra änden vid Söralidsvägen finns en signalreglerad trevägskorsning. På korta sträckor i anslutning till korsningarna är vägen breddad till fyra körfält, som sedan vävs samman till två körfält. Breddningarna har bristande konstruktion, som innebär att risk för sprickbildningar och potthåll uppstår. Hela sträckan behöver därför hanteras inom åtgärden.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	0,4 km
Gångvägsstandard	Gång- och cykelväg med belysning och bredd 3 m
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	0,4 km

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: VST2282, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blomstedt Anna, PLöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

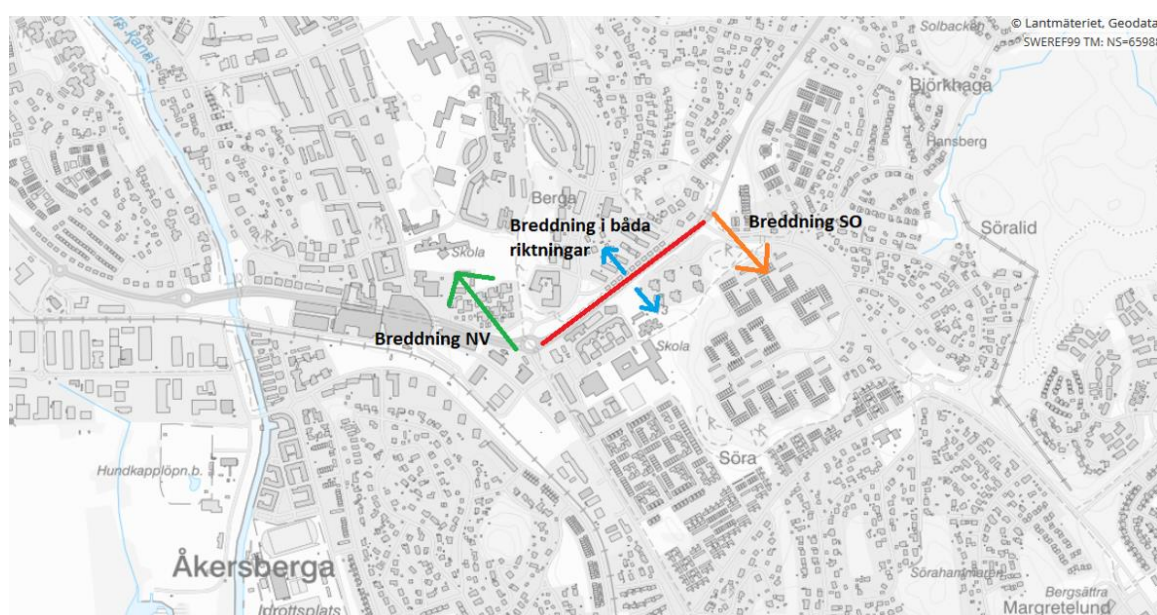
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Cykelvägsstandard	Gång- och cykelväg med belysning och bredd 3 m
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	0,5 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötteseparering, vägbredd 9 m och skyltad hastighet 50 km/h
Vägtrafik	24 000-25 000 fordon/dygn, 2019 och lastbilsandel 2 %.

Beskrivning av åtgärden

Väg 276 Roslagsvägen mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen i Åkersberga breddas åt nordväst. Vägens bredd justeras till 14,5 m, antalet körfält ökar från två till fyra (två per riktning) och sidoräcke sätts upp på den nordvästra sidan. De kortare sträckor som redan har fyra körfält förbättras konstruktionsmässigt. Befintlig gång- och cykelväg med längd 400 m samt ett hållplatsläge i södergående riktning flyttas för att möjliggöra breddning. I åtgärden ingår även bulleråtgärder.

För att möjliggöra breddning behöver även utrustning som belysning, ledningar och trappor flyttas. Transporter till deponi bedöms behövas då befintliga asfaltslager som rivs kan vara förorenade. Mindre arkeologiska undersökningar ingår också.



Översikt av åtgärden.

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	0,4 km (ersättning av dagens funktion)
Gångvägsstandard	Gång- och cykelväg med belysning och bredd 3 m
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	0,4 km (ersättning av dagens funktion)
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelväg med belysning och bredd 3 m
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	0,5 km
Vägstandard	Flerfältsväg: 4 kf, vägbredd 14,5 m och skyltad hastighet 50 km/h
Vägtrafik	24 000-25 000 fordon/dygn, 2019 och lastbilsandel 2 %.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten för fordonstrafik genom att öka kapaciteten på väg 276 mellan Margeretelundsvägen och Söralidsvägen.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-11	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	114	34	114	34

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	99

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Åtgärder som exempelvis bullerskydd medför ökad kostnad för drift och underhåll, som inte inkluderas i beräkningen i EVA	Försämring
Underhållskostnad väg	Åtgärden innebär bredare väg med fler körfält vilket ger ökad underhållskostnad.	-14

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Objektet saknar i dagsläget finansiering. Samlad effektbedömning tas fram som underlag till länstransportplanen för infrastruktur i Stockholms län år 2026-2037. I samband med tidigare planrevidering (2022-2033) upprättades en avsiktförklaring om medfinansiering mellan Trafikverket och Österåkers kommun.

Tidigare har väg 276 i Åkersberga mellan Sockenvägen-Margretelundsvägen breddats till fyra körfält (två per riktning).

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	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-04-17

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,1
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,2
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,2

Kommentar: Inga avvikelser från gällande förutsättningar. En kompletterande restidsanalys i VISSIM har genomförts för att bedöma validiteten i EVA-verktygets skattningar av restidseffekter.

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
99 mnkr	14 mnkr	60 mnkr	-52 mnkr	-0,46

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	138	14	53	-99	-0,65
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	99	15	177	64	0,56
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	99	12	36	-75	-0,67
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	99	14	41	-71	-0,63
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	99	14	42	-70	-0,63
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	99	14	79	-33	-0,30
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	99	14	61	-51	-0,46
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	99	14	61	-52	-0,46
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	99	14	60	-52	-0,46

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: Åtgärden har ingen koppling till andra infrastruktursatsningar.

Objektnummer: VST2282, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Blomstedt Anna, PLöri, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1a	SEK-importkälla
Referens 2	Arbets-PM SEB och EVA
Referens 3a	GKI
Referens 3b	Indexomräkning inv kost
Referens 3c	Indexomräkning inv kost standardavvikelse
Referens 4	Klimatkalkyl
Referens 5	Åtgärdsvalsstudie Framkomlighet väg 276, delen Rosenkälla - Åkersberga, Trafikverket, 2018-12-21
Referens 6	Tidigare SEB: Systemid: 8942635e-2a30-43bc-943b-a09ec5837505

SEB Id för denna SEB: 9ac46caa-b795-4574-a3db-a8c1623a9d9a

Objektnummer: VST2282, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blomstedt Anna, PLöri, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-05-21



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-22
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Blomstedt Anna, 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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning