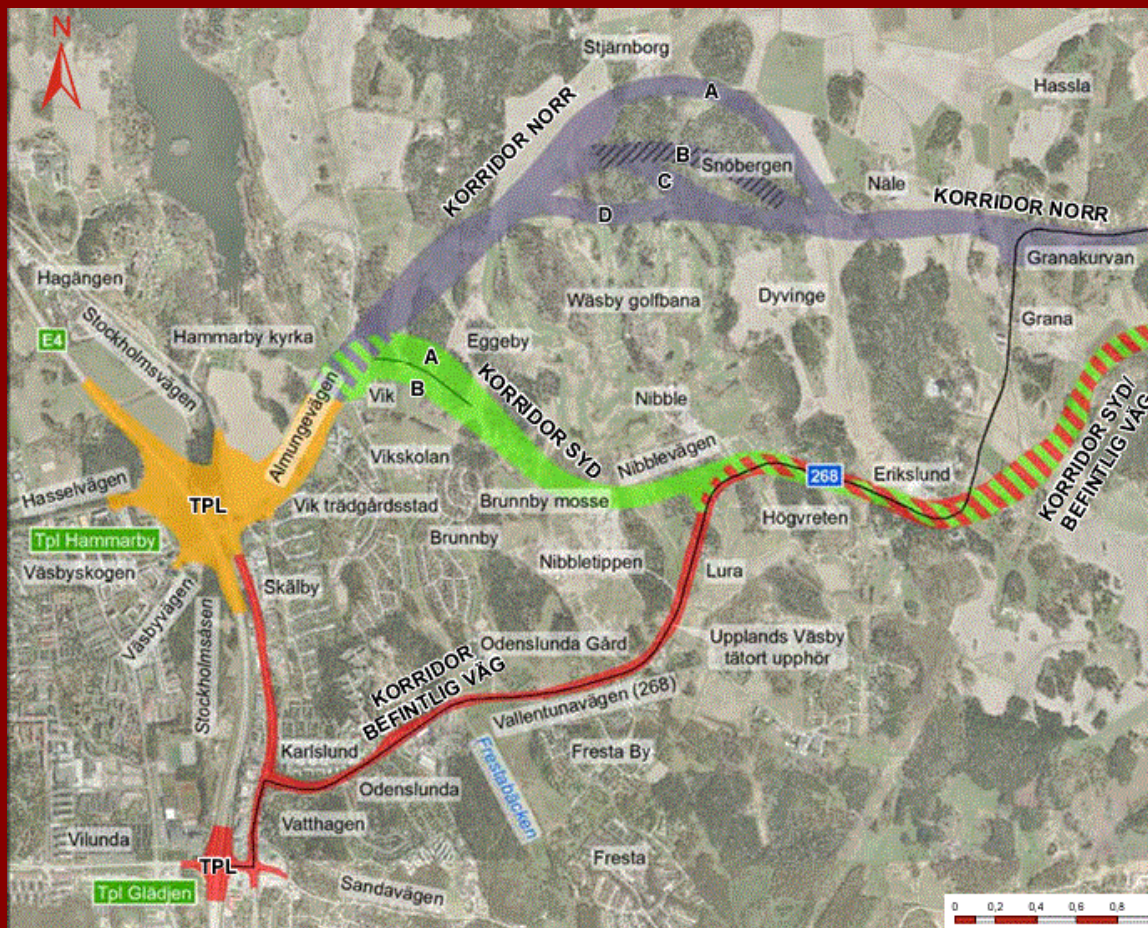


Samlad effektbedömning

268 E4 - Grana, etapp 1, VST029a



Objektnummer: VST029a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Emmot Fredrik, IVörv2, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-03

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Emmot Fredrik, IVörv2

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 Upplands Väsby och Vallentuna kommun.

Nuläge och brister

Väg 268 som förbinder Vallentuna med Upplands Väsby och E4 har brister. Det finns skarpa kurvor och sikten är bitvis mycket begränsad. Väg 268 utgör en barriär för människor och djur som ska korsa vägen. Det saknas till stor del separat infrastruktur för gående och cyklister att färdas längs vägen. Trafiksäkerheten bedöms även vara låg för personer som reser i bil då vägen är smal med många oeftergivliga föremål (trästolpar, berg och träd) nära vägen. Det finns även hållplatser med låg standard.

Beskrivning av åtgärden

En gång- och cykelväg byggs längs väg 268 som kompletterar befintlig sådan. Därmed fås en komplett förbindelse mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Två planskilda passager anläggs samt befintliga passager förbättras för att underlätta för gående och cyklande att korsa väg 268. Avseende biltrafik förbättras tio korsningar för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Två av dessa korsningar byggs om till cirkulationsplatser. Busshållplatser som påverkas av övriga åtgärder anpassas.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten längs väg 268 genom att förbättra vägkorsningar och anlägga en separerad gång- och cykelväg längs med vägen.

Investeringskostnad

Kostnaden är 371 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärden bedöms ge förbättrad trafiksäkerhet vilket innebär att den ger generellt störst effekt för män i yrkesarbetande ålder som cyklar eller kör bil. Alla typer av trafikanter bedöms få nytta av åtgärder, där gående och cyklister bedöms få störst nytta. Åtgärderna underlättar för även för barn, unga och äldre som går, cyklar eller reser kollektivt. Störst nytta tillfaller Upplands Väsby och Vallentuna kommun i Stockholms län

Funktionsmål och hänsynsmål

Reskomfort och trygghet ökar för alla trafikanter medan övriga effekter är försumbara.

Trafiksäkerheten förbättras för alla trafikanter och påverkan av buller minskar. Övriga effekter är försumbara.

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

Planeringsläge

Åtgärden är ett namngivet objekt i länsplan för Stockholm 2024-2033. 268 E4 - Grana, etapp 1 ingick tidigare ihop med E4-Grana, etapp 2 i samma objekt. Det finns samband med objektet E4 Glädjen-Arlanda. Trafikverket bedriver arbete med att ta fram en vägplan. Preliminärt sträcker sig vägplanen mellan korsningen vid väg 268/Stockholmsvägen i Upplands Väsby kommun och Vallentuna tätort i Vallentuna kommun. Ett flertal alternativ av sträckningar för en ny väg har utretts. Det senaste förslaget avslogs dock av Länsstyrelsen på grund av att förslaget innebar påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljön. Därav utreds nu åtgärder som kan genomföras på befintlig väg 268.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Komfort och trygghet bedöms förbättras för alla resenärer. Ökad standard i korsningar ger en tryggare situation för bilresenärer. En komplett separerad gång- och cykelväg samt passager av hög standard ökar bekvämligheten och tryggheten för gående och cyklande inklusive bussresenärer som nyttjar hållplatser.	Förbättring
Restid	Restid för bilresenärer - I korsningspunkter som byggs om till cirkulationsplatser ökar restiden generellt för genomfartstrafik på väg 268. Orsaken är väjning mot trafik från tvärvägar (som har företräde) men även på grund av den geometriska utformningen. Samtidigt kan cirkulationsplatser (speciellt i högtrafik) förbättra restiden för trafik från och till tvärvägar. I övriga korsningar bedöms genomgående trafik få en något kortare restid då påverkan från avsvängande trafik från väg 268 bedöms minska. Totala effekten på restid för bilresenärer bedöms dock bli försumbar.	Försumbart

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Transporttid	I korsningspunkter som byggs om till cirkulationsplatser ökar restiden generellt för genomfartstrafik på väg 268. Orsaken är väjning mot trafik från tvärvägar (som har företräde) men även på grund av den geometriska utformningen. Samtidigt kan cirkulationsplatser (speciellt i högtrafik) förbättra restiden för trafik från och till tvärvägar (men mängden godstransporter på	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	tvärvägar bedöms liten). I övriga korsningar bedöms genomgående trafik få en något kortare restid då påverkan från avsvängande trafik från väg 268 bedöms minska. Totala effekten på transporttid för godstransporter bedöms dock bli försumbar.	

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Förbättrade korsningar, främst cirkulationsplatser, ökar trafiksäkerheten för människor i motorfordon. En separerad gång- och cykelväg längs hela väg 268 och planskilda passager ökar trafiksäkerheten för gående, cyklande och mopedister. Totalt sett bedöms trafiksäkerheten förbättras.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Att reducera bullerpåverkan från trafiken längs väg 268 är en åtgärd som ingår (bullerplank). Totala effekten bedöms förbättras.	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Förorenade områden	Sanering av förorenade områden ingår i åtgärden. Totala effekten bedöms dock vara försumbar.	Försumbart
Luftkvalitet	Ombyggda vägkorsningar förväntas inte påverka luftkvaliteten mer än marginellt. Förbättrad infrastruktur för gående och cyklande kan potentiellt få vissa resenärer att göra annat färdmedelsval än bil vilket kan bidra till minskade utsläpp. Totala effekten bedöms dock vara försumbar.	Försumbart
Vattenkvalitet	Väg 268 passerar genom skyddzon för vattentäkt. Då effekterna av åtgärder är till stor del trafiksäkerhetshöjande bedöms risken för negativ påverkan att minska. Totalt effekten bedöms dock vara försumbar.	Försumbart
Övrig effekt	Människors hälsa - Förbättrade gång- och cykelmöjligheter kan leda till att fler nyttjar denna infrastruktur vilket ökar den fysiska aktiviteten. Antalet bedöms dock vara få. Totala effekten bedöms vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Det finns utpekad kulturmiljö vid väg 268 men åtgärder bedöms ge begränsad negativ påverkan. Totala effekten bedöms vara försumbar.	Försumbart
Intrång - människor	Det finns flera mål för rekreation i närområdet till väg 268. Åtgärden bedöms inte påverka dessa negativt utan kan till viss underlätta besökare att nå dessa. Åtgärden bedöms ge försumbar påverkan på den visuella upplevelsen av landskapet. Totalt sett bedöms effekten vara försumbar.	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Åtgärden ger ett ökat intrång i landskapet men de negativa effekter som redan skapas för växt- och djurlivet av väg 268 bedöms påverkas i begränsad omfattning. Åtgärden bedöms få en försumbar effekt på ekosystemtjänster.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en försumbart förändrad användning av motorbränsle, vilket försumbart påverkar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag"	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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

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

* 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	1363	11
Reinvestering per år	32	0,40
Drift och underhåll per år	0	0

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
Reskomfort och trygghet förbättras till följd av åtgärden, allra främst för gång- och cykeltrafiken men även till viss del för motorfordonstrafiken som ansluter till väg 268 via vägkorsningar.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Totala effekten på transporttid för godstransporter bedöms bli försumbar.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Trafiksäkerheten förbättras av säkrare korsningar samt mer utvecklad infrastruktur för gående och cyklande.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Bullerpåverkan från trafiken minskar när bulleråtgärder utförs.	>
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden ger en försumbar påverkan på natur- och kulturmiljö.	≈ 0
Klimat (övrigt): Värdet av detta ingår i 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.	321 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	321 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Av de positiva effekterna är ökad trafiksäkerhet den största posten. Ökad kostnad för drift och underhåll är den enda negativa. Bedömningen som görs är att åtgärdens totala effekt är positiv men utifrån nuvarande metod och kunskap är det svårt att avgöra om summan av effekterna uppväger åtgärdens utgifter.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Sammantaget finns det fler positiva ej beräknade effekter än negativa. Allra främst bidrar åtgärderna till positiva effekter på trafiksäkerhet och därefter reskomfort, trygghet och hälsa. De positiva effekterna bedöms överväga den negativa effekten av utökade drift och underhållskostnader.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga direkta beroenden till andra objekt är identifierade. 268 E4-Grana, etapp 1 ingick tidigare ihop med E4-Grana, etapp 2 i samma objekt. Det finns samband med objektet E4 Glädjen-Arlanda.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden bedöms ge förbättrad trafiksäkerhet vilket innebär att den ger generellt störst effekt för män i yrkesarbetande ålder som cyklar eller kör bil. Alla typer av trafikanter bedöms få nytta av åtgärder, där gående och cyklister bedöms få störst nytta. Åtgärderna underlättar för även för barn, unga och äldre som går, cyklar eller reser kollektivt. Störst nytta tillfaller Upplands Väsby och Vallentuna kommun i Stockholms län

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

Medborgarnas tillgänglighet förbättras till följd av en gång- och cykelväg med hög standard. Denna ger bättre förutsättningar för resor till fots eller med cykel och medför ökad reskomfort och trygghet. Åtgärden ger även bättre tillgänglighet till hållplatser och förbättrar förutsättningar för att välja kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Näringslivets transporter underlättas till viss del av ombyggda vägkorsningar som framförallt ökar tillgänglighet till väg 268 från andra anslutande vägar. Överlag förväntas påverkan på restid för näringslivets transporter vara försumbar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Funktionshindrades tillgänglighet underlättas av åtgärder som innebär en höjd standard på gång- och cykelförbindelser som i sin tur kan medföra en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

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

Åtgärder som leder till en högre standard och bättre trafiksäkerhet på gång- och cykelförbindelser förväntas stärka förutsättningar för barn att själv använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

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 förbättras för alla trafikanter.

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

Klimatpåverkan kan både öka och minska i olika delar av åtgärdad infrastruktur. Åtgärden kan underlätta för färdmedelsbyte till gång, cykel eller kollektivtrafik. Mer omfattande infrastruktur kan öka klimatpåverkan vid anläggande, drift och underhåll.

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

Luftkvaliteten kan påverkas på olika sätt av åtgärden. Lokalt kan utsläpp både öka och minska i korsningspunkter. Åtgärden kan underlätta för att färdmedelsbyte till gång, cykel eller kollektivtrafik.

Buller och vibrationer

Bulleråtgärder ingår och kommer att minska bullerstörningar från trafiken.

Landskap

Åtgärden med framförallt ny gång- och cykelväg samt även större korsningar ger ökat intrång och ökad barriäreffekt vilket kan påverka djur och växtliv samt andra värden. Ny förstärkt belysning för gång och cykelvägen ökar barriärpåverkan för djurlivet. Samtidigt utgör befintlig infrastruktur redan ett väsentligt ingrepp i landskapet. Åtgärden kan för människor öka tillgängligheten till rekreationsvärden som finns i anslutning till väg 268.

Vatten

Även om väg 268 är inom vattenskyddsområde så bedöms påverkan bli försumbar då eventuella nödvändiga skyddsåtgärder antas göras samtidigt som trafiksäkrare infrastruktur kan minska negativ påverkan från trafiken.

Material och kemiska produkter

Upprättaren saknar kunskap i detta skede.

Förorenade områden och masshantering

Sanering av förorenade områden ingår.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Reskomfort och trygghet ökar för alla trafikanter medan övriga effekter är försumbara. Trafiksäkerheten förbättras för alla trafikanter och påverkan av buller minskar. Övriga effekter är försumbara.

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	268 E4 - Grana, etapp 1
Objekt-id	VST029a
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Upplands Väsby och Vallentuna
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

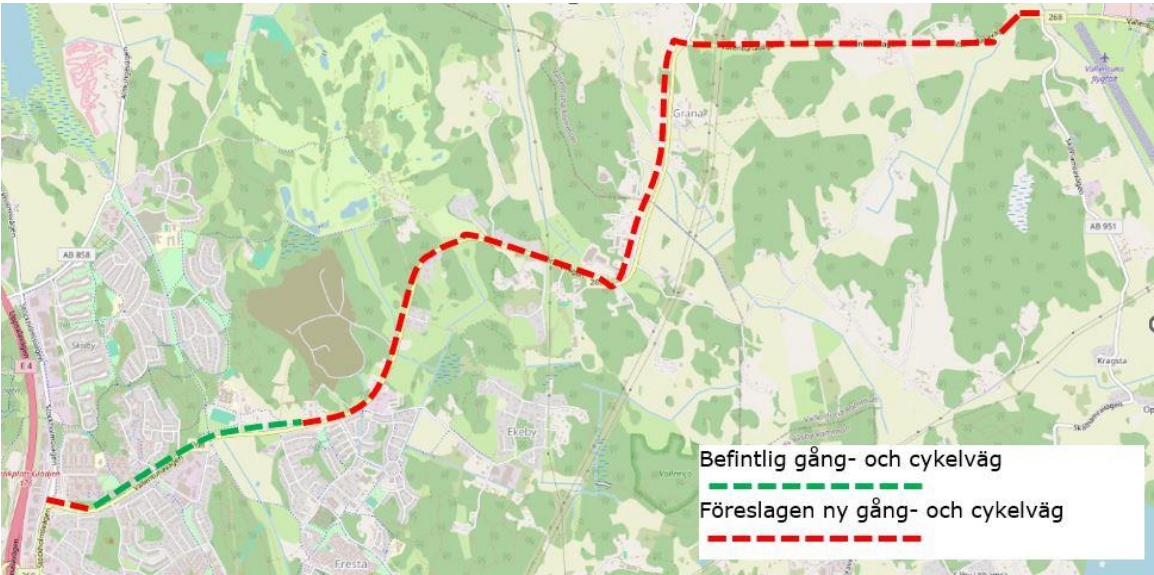
Väg 268 som förbinder Vallentuna med Upplands Väsby och E4 har brister. Det finns skarpa kurvor och sikten är bitvis mycket begränsad. Väg 268 utgör en barriär för människor och djur som ska korsa vägen. Det saknas till stor del separat infrastruktur för gående och cyklister att färdas längs vägen. Trafiksäkerheten bedöms även vara låg för personer som reser i bil då vägen är smal med många oeftergivliga föremål (trästolpar, berg och träd) nära vägen. Det finns även hållplatser med låg standard.

Aktuell sträcka är mellan trafikplats Glädjen vid E4 och Gullbron i Vallentuna. Skyltad hastighet är 50 och 70 km/tim, vilket innebär trafiksäkerhetsrisker, särskilt för gående och cyklister som färdas längs eller tvärs vägen. Trafiken genererar störande buller för både människor och djur. Längs sträckan finns ett flertal korsningar och direktanslutningar mot fastigheter. För flera av dessa saknas separata körfält för vänstersvägande fordon. Tidigare framtagna trafikprognoser visar på markant ökning av biltrafikflödet längs väg 268. En anledning till detta är att befolkningen generellt ökar kraftigt i Stockholmsregionen. I Upplands Väsby och Vallentunda finns omfattande planer på nya bostäder. Att trafiken ökar kan leda till att trafiksäkerheten och tillgängligheten försämras ytterligare.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	1,7 km mellan strax öster om Stockholmsvägen och Lidvägen, 1-2 km mellan Sursta-Gullbron
Gångvägsstandard	Stockholmsvägen-Lidvägen 2-3 m och belyst, Sursta-Gullbron är grusbelagd sommarcykelväg
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	1,7 km mellan strax öster om Stockholmsvägen och Lidvägen, 1-2 km Sursta-Gullbron
Cykelvägsstandard	Stockholmsvägen-Lidvägen har bredd 2-3 m och är belyst, Sursta-Gullbron är grusbelagd sommarcykelväg
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	8,5 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, vägbredd 6,5-9 m och skyltad hastighet 50 och 70 km/h
Vägtrafik	7600-8100 fordon/dygn, mätår 2021 (ev. påverkan av COVID-19) och lastbilsandel 6-7 %

Beskrivning av åtgärden



Föreslagen gång- och cykelväg

En gång- och cykelväg byggs längs väg 268 som kompletterar befintlig sådan. Därmed fås en komplett förbindelse mellan Upplands Väsby och Vallentuna. Två planskilda passager anläggs samt befintliga passager förbättras för att underlätta för gående och cyklande att korsa väg 268. Avseende biltrafik förbättras tio korsningar för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Två av dessa korsningar byggs om till cirkulationsplatser. Busshållplatser som påverkas av övriga åtgärder anpassas.

Vid hållplatser där det är relevant att anläggs passager för gående och cyklande som korsar väg 268. Åtgärden med gång- och cykelväg består av två separata sträckor som anläggs väster och öster om befintliga sådan. Därav förbinds en fullständig gång- och cykelvägen längs väg 268 med gång- och cykelvägar i Upplands Väsby och Vallentuna. Bullerskyddsåtgärder ingår i form av bullerplank.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	7 km på två delsträckor
Gångvägsstandard	Gång- och cykelväg med belysning och bredd 3 m
Gångtrafik	Okänt
Cykelvägslängd	7 km på två delsträckor
Cykelvägsstandard	Gång- och cykelväg med belysning och bredd 3 m
Cykeltrafik	Okänt
Väglängd	8,5 km

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Vägstandard	Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, vägbredd 6,5-9 m och skyltad hastighet 50 och 70 km/h
Vägtrafik	7600-8100 fordon/dygn, mätår 2021 och lastbil-sandel 6-7 %

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten längs väg 268 genom att förbättra vägkorsningar och anlägga en separerad gång- och cykelväg längs med vägen.

Väg 268 är viktig tvärförbindelse och viktig lokal länk för boende längs med vägen. Åtgärdernas utförande ska därav påverka framkomligheten för motorfordonstrafik på väg 268 så lite som möjligt.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-08-19	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	371	111	371	111

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	321

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Större korsningar, ny gång- och cykelväg samt passager och andra anläggningsdelar ökar kostnaden för drift och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är ett namngivet objekt i länsplan för Stockholm 2024-2033. 268 E4 - Grana, etapp 1 ingick tidigare ihop med E4-Grana, etapp 2 i samma objekt. Det finns samband med objektet E4 Glädjen-Arlanda. Trafikverket bedriver arbete med att ta fram en vägplan. Preliminärt sträcker sig vägplanen mellan korsningen vid väg 268/Stockholmsvägen i Upplands Väsby kommun och Vallentuna tätort i Vallentuna kommun. Ett flertal alternativ av sträckningar för en ny väg har utretts. Det senaste förslaget avslogs dock av Länsstyrelsen på grund av att förslaget innebar påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljön. Därav utreds nu åtgärder som kan genomföras på befintlig väg 268.

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: Ingen samhällsekonomisk beräkning är utförd.

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 till andra objekt är identifierade. 268 E4-Grana, etapp 1 ingick tidigare ihop med E4-Grana, etapp 2 i samma objekt. Det finns samband med objektet E4 Glädjen-Arlanda.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
------------	------------------

1	Arbets-PM
---	-----------

AKK	GKI
-----	-----

KK	KK
----	----

Referens 1	Tidigare utförd samlad effektbedömning Väg 268 E4-Grana, VST 029, granskad och godkänd av Trafikverket 170314 (Trafikverket)
------------	--

Referens 2	Projektinformation om Väg 268 mellan Upplands Väsby och Vallentuna, trafiksäkerhetsåtgärder med bland annat aktuella handlingar (Trafikverket)
------------	--

Referens 3	SAMRÅDSHANDLING Vägplan Väg 268 E4-Grana Utredning av lokaliseringsalternativ 2016-05-17 (Trafikverket)
------------	---

SEB Id: cfc01a21-c6eb-419d-8242-1d291ba77b80

Objektnummer: VST029a, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Emmot Fredrik, IVörv2, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-09-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-03
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Emmot Fredrik, IVörv2
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