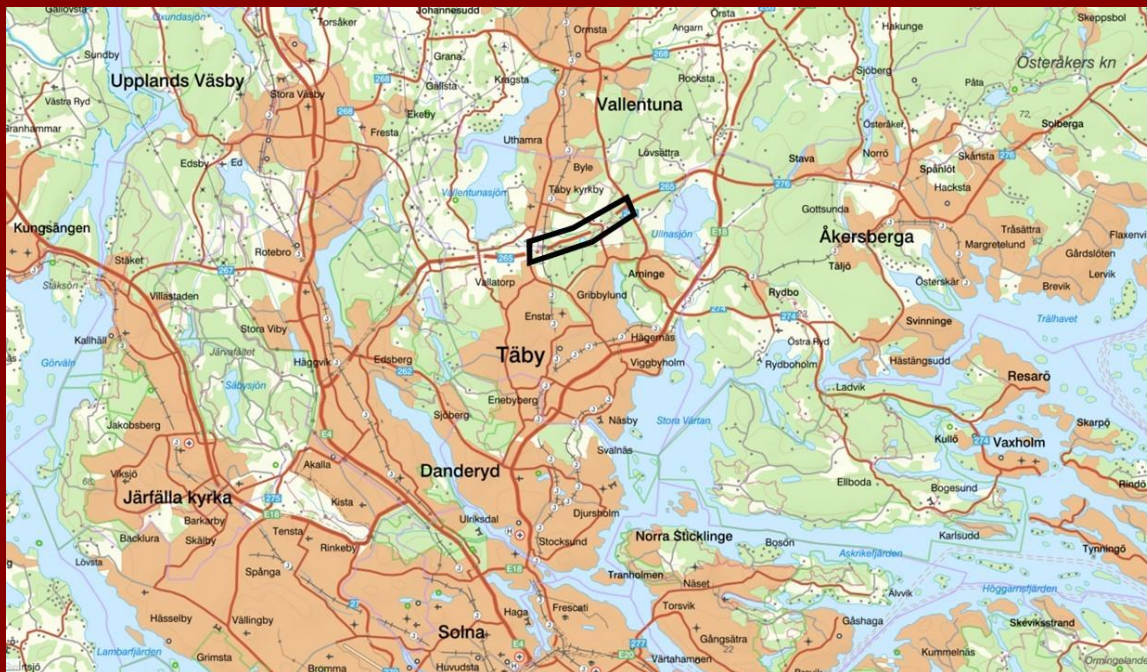


Samlad effektbedömning

Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen inkl Löttingetunneln, 2+2,
VST2662



Objektnummer: VST2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-02-07

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru

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.

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 Täby kommun.

Nuläge och brister

Löttingetunneln är en flaskhals på Norrortsleden eftersom det idag endast är ett körfält i varje riktning. Norrortsleden har begränsningar i västlig körriktning då det endast finns ett körfält mellan tpl Mossen och tpl Täby Kyrkby, i östlig riktning finns däremot två körfält mellan tpl Täby kyrkby och tunneln, varav ett är kollektivtrafikkörfält.

Beskrivning av åtgärden

Föreslagna åtgärder innebär ett nytt tunnelrör i Löttingetunneln vilket ger en utökning av antalet körfält mellan Täby Kyrkby och Mossen. Detta möjliggör då 2+2 körfält på sträckan och en körfältsindelning där all trafik tillåts i samtliga körfält oavsett tidpunkt på dygnet. Skyltad hastighet höjs till 80 km/h. Trafikplats Mossen byggs om för att öka kapaciteten i cirkulationsplatsens till- och frånfarter. I trafikplats Täby kyrkby breddas väg 265 till att ha två körfält västerut.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Minska köbildningen genom att öka kapaciteten på sträckan.

Investeringskostnad

Kostnaden är 664 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	217 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,40
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden ger minskad restid och minskad restidsosäkerhet för resor och transporter längs väg 265 Norrortsleden. Detta gynnar personbilsresor och godstransporter med lastbil. Även kollektivtrafiksresor som utförs med buss underlättas. Yrkesverksamma män med körkort är de individer som bedöms att få störst nytta av åtgärden. Regionala resor i Storstockholm påverkas positivt men även lokala resor som utförs inom de kommuner som finns längs väg 265 Norrortsleden (Sollentuna, Vallentuna, Täby, Upplands Väsby och Österåker) får betydande nyttor.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bedöms genom förbättrad kapacitet ge mindre restidsosäkerhet för resor som utförs längs väg 265. Åtgärden bedöms att påverka hälsa samt natur- och kulturmiljö negativt. Effekten på trafiksäkerhet är osäker och bedöms som försumbar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Det finns indikationer på att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Planeringsläge

Åtgärderna ingår i åtgärdsvalsstudien för Norrortsleden (ÅVS för förbättrad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla) och syftar till att förstärka kapaciteten och öka tillgängligheten i den norra delen av Stockholm i samband med öppning av E4 Förbifart Stockholm. Norrortsleden tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn kommer i framtiden att utgöra en yttre ring kring Stockholm. Objektet saknar finansiering. Denna samlade effektbedömning tas fram i syfte att underlag till länstransportplanen i Stockholm.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad	Åtgärden innebär ökad kapacitet vilket minskar risk för köbildning och hastighetsvariationer vilket kan leda till minskade reskostnader. En höjd hastighetsgräns kan däremot leda till ökade bränslekostnader och större fordonsslitage. Sammantaget bedöms förändringen i reskostnader att bli försumbar.		Försumbart
Restid personbil	Restiden för personbilsresor minskar genom höjd skyltad hastighet och ökad kapacitet med fler körfält vilket minskar köbildning och trängsel.		740
Restid personbil yrkestrafik	Restiden för personbilar i yrkestrafik minskar genom höjd skyltad hastighet samt ökad kapacitet med fler körfält vilket minskar risken för köbildning	mnkr/år	47
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden innebär ökad kapacitet vilket minskar risk för köbildning och trängsel. Detta ger minskad restidsosäkerhet för resor med personbilar men även med kollektivtrafik.		Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Åtgärden innebär ökad kapacitet vilket minskar risk för köbildning och innebär minskade restidsosäkerhet och förseningar för godstransporter.		Förbättring
Godstidskostnad personbil yrkestrafik	Med minskad restid för personbilar i yrkestrafik minskas även godstidskostnaden för dessa.		0,04
Godstidskostnad tung trafik	Med minskad restid för godstrafik minskas även godstidskostnaden för dessa.		4,9
Restid lastbil	Restiden för lastbilar minskar genom höjd skyltad hastighet samt ökad kapacitet med fler körfält vilket minskar risken för köbildning.		107
Transportkostnad	Åtgärden innebär ökad kapacitet vilket minskar risk för köbildning och hastighetsvariationer vilket kan leda till minskade reskostnader. En höjd hastighetsgräns kan däremot leda till ökade bränslekostnader och större fordonsslitage. Sammantaget bedöms förändringen i reskostnader bli försumbar.		Försumbart

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden innebär ökad kapacitet genom fler körfält vilket minskar köbildning och trängsel längs sträckan. Detta påverkar trafiksäkerheten positivt främst genom att färre upphinnandeolyckor inträffar. Samtidigt när den skyltade hastigheten höjs och fler körfält tillkommer kan fordon framföras fortare samt ökning av antal körfält innebär att fordonen kommer att genomföra körfältsbyte. Detta kan öka risken för olyckor samt att de olyckor som inträffar ger mer allvarliga personskador när fordon kör fortare. Vidare förväntas trafikmängden att öka på grund av åtgärden vilket ger en negativ utveckling av trafiksäkerheten. I förhållande till åtgärdens investeringskostnad bedöms dock trafiksäkerhetseffekten att vara försumbar.		Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Ökad kapacitet och högre skyltad hastighet längs väg 265 leder till högre bullernivåer genom att fordon kan framföras fortare. Däremot är det få bostäder som ligger i närheten av vägen och därav få människor som påverkas. Därför bedöms effekten vara försumbar i förhållande till investeringskostnaden.		Försumbart

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Ökad kapacitet och högre skyltad hastighet längs väg 265 leder till att fordon kan framföras fortare vilket ger en negativ påverkan på luftkvaliteten. Effekten bedöms dock att vara försumbar i förhållande till investeringskostnaden.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Enligt Riksantikvarieämbetet finns forn- och kulturlämningar i området. Del av tunneln i väster samt dess mynning omfattas av riksintresse för Kulturmiljövården och ingår i Täby Prästgårdsmark med lämningar från exempelvis bronsåldern. Det finns även kultiverad fodermark med höga kulturhistoriska värden. Planerade åtgärder kan innebära viss skada för riksintresset dock ej påtaglig skada under förutsättning att tillfälliga markanspråk anpassas på ett sådant vis att befintliga kulturmiljövården och ännu ej kända lämningar skyddas och respekteras. Viss skada kan uppstå på grund av att breddningen planeras norr om befintlig väg på delar av riksintressets kärnvården i form av hägnadssystem (L2014:1133) samt grav- och boplatssområde (2014:256). Åtgärdens påverkan på fornlämningar kommer, i samråd med Länsstyrelsen, att utredas vidare i kommande planläggningsprocess men		Försämring

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	bedöms i nuläget som negativt då det finns en risk för påverkan på aktuella intressen.		
Övrig effekt	Natura 2000-områden med naturtyper, som ingår i naturreservatet Täby Prästgård, finns norr om tunnelmynningen i väster där det även råder strandskydd söder om mynningen. Vidare är området ovan tunneln ett riksintresse för friluftsliv. Åtgärdens påverkan på naturvärden kommer, i samråd med Länsstyrelsen, att utredas vidare i kommande planläggningsprocess men bedöms i nuläget som negativt då det finns en risk för påverkan på aktuella intressen.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Godstransporter".		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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)	uppgift saknas
Prognosår (kton)	uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	uppgift saknas

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

* 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	75401	183
Reinvestering per år	138	0,39
Drift och underhåll per år	1,8	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

Inga övriga indikatorer identifierades.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden för personbilsresor minskar av höjd skyltad hastighet och ökad kapacitet genom fler körfält.	788 mnkr	> 1,38
Restidsosäkerheten bedöms minska då risken för trängsel och köer minskar av ökad kapacitet genom fler körfält.	>	
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Restiden för lastbilar minskar av högre skyltad hastighet och ökad kapacitet genom fler körfält.	112 mnkr	> 0,20
Restidsosäkerheten bedöms minska då risken för trängsel och köer minskar genom ökad kapacitet genom fler körfält.	>	
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	0
Förbättrad kapacitet genom fler körfält minskar risken för köbildning och därmed risken för upphinnandeolyckor. Höjd skyltad hastighet och fler körfält kan dock öka både antalet olyckor och omfattningen av personskador som uppstår vid olycka. Totalt sett bedöms trafiksäkerheten att påverkas försumbart.	≈ 0	
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	< 0
Hälsa: Höjd skyltad hastighet och fler körfält förbättrar kapaciteten och ger minskad köbildning. Detta leder till negativ påverkan på buller och luftkvalitet som enskilda bedöms försumbara men totala effekten i hälsa bedöms som försämring.	<	
Natur- och Kulturmiljö: Fornlämningar, naturvärden och kulturmiljö är föremål för vidare utredning under kommande planläggningsprocess men det finns en risk att de påverkas negativt.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena 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 skattekrona.	-114 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	786 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,4

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	569 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	569 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	217 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,40
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

De beräknade effekterna visar en nettonuvärdeskvot (NNK) som är positiv. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget som negativa men ej uppväga beräknade. Sammanvägt bedöms åtgärden vara lönsam. Högre investeringskostnad eller lägre trafikflöde innebär att åtgärden inte blir lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Simuleringsmodellens förmåga att återspegla verklig trafikmiljö längs aktuell sträcka under eftermiddagens maxtimme är något begränsad. Kapacitetsmässigt stämmer förmodligen antal fordon som kan köra genom trafikplats Mossen väl men modellen underskattar restiden genom tunneln i västgående riktning. Beräknade effekter utgörs av restids- och godstidskostnader så därav kan inte känslighetsanalyser som påverkas av andra effekter hanteras. Känslighetsanalys med högre transportflöden i prognosår 1, +20% har inte genomförts. Problemomfattningen är redan betydande i huvudanalysen och det är svårt att analysera denna situation med ännu högre trafikmängder.

Ej beräknade effekter:

Åtgärden minskar restidsosäkerheten för fordon som använder väg 265. Samtidigt ökar buller och luftpåverkan samt att åtgärden påverkar natur- och kulturmiljö negativt. Även kostnaden för drift och underhåll ökar av mer omfattande väginfrastruktur. Totalt bedöms ej beräknade effekter vara negativa.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Objektet är beroende av att Förbifart Stockholm genomförs.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden ger minskad restid och minskad restidsosäkerhet för resor och transporter längs väg 265 Norrortsleden. Detta gynnar personbilsresor och godstransporter med lastbil. Även kollektivtrafiksresor som utförs med buss underlättas. Yrkesverksamma män med körkort är de individer som bedöms att få störst nytta av åtgärden. Regionala resor i Storstockholm påverkas positivt men även lokala resor som utförs inom de kommuner som finns längs väg 265 Norrortsleden (Sollentuna, Vallentuna, Täby, Upplands Väsby och Österåker) får betydande nyttor.

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

Då restiden och restidsosäkerheten minskar längs väg 265 förbättras tillgängligheten för resor som utförs med personbil men även med buss (fast i mindre omfattning). Förutsättningar för gång- och cykel påverkas inte.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Då restiden och restidsosäkerheten minskar längs väg 265 förbättras tillgängligheten för näringslivets transporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Bedöms inte att påverkas.

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

Bedöms inte att 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.

Åtgärden innebär fler körfält och ökad kapacitet vilket minskar köbildning och trängsel längs sträckan. Detta påverkar trafiksäkerheten positivt främst genom att färre upphinnandeolyckor inträffar. Samtidigt när den skyltade hastigheten höjs och att fler körfält tillkommer kan fordon framföras fortare vilket kan öka risken för olyckor samt att de olyckor som inträffar ger mer allvarliga personskador. Vidare förväntas trafikmängden att öka på grund av åtgärden vilket ger en negativ utveckling av trafiksäkerheten.

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

Ökad kapacitet på vägen och höjd skyltad hastighet leder till att fordon kan framföras med högre hastighet vilket skulle kunna ge viss ökad klimatpåverkan. Vidare kan den förbättrade framkomligheten generera nya resor som utförs med bil. Byggnad, drift och underhåll av den utökade väganläggningen ger ökad klimatpåverkan.

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

Ökad kapacitet på vägen och höjd skyltad hastighet vilket leder till att fordon kan framföras fortare vilket ger ökad påverkan på luftkvaliteten. Vidare kan den förbättrade framkomligheten generera nya resor som utförs med bil. Antalet människor längs vägen som kan påverkas är dock få.

Buller och vibrationer

Ökad kapacitet på vägen och höjd skyltad hastighet vilket leder till att fordon kan framföras fortare ger ökad påverkan avseende buller och vibrationer. Vidare kan den förbättrade framkomligheten generera nya resor som utförs med bil. Antalet människor längs vägen som kan påverkas är dock få.

Landskap

Natura 2000-områden med naturtyper, som ingår i naturreservatet Täby Prästgård, finns norr om tunnelmynningen i väster där det även råder strandskydd söder om mynningen. Vidare är området ovan tunneln ett riksintresse för friluftsliv. Åtgärdens påverkan på naturvärden kommer, i samråd med Länsstyrelsen, att utredas vidare i kommande planläggningsprocess men bedöms i nuläget som negativt då det finns en risk för påverkan på aktuella intressen.

Vatten

Bedöms inte att påverkas.

Material och kemiska produkter

Bedöms inte att påverkas.

Förorenade områden och masshantering

Bedöms inte att påverkas.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och mål-synergier

Åtgärden bedöms genom förbättrad kapacitet ge mindre restidsosäkerhet för resor som utförs längs väg 265. Åtgärden bedöms att påverka hälsa samt natur- och kulturmiljö negativt. Effekten på trafiksäkerhet är osäker och bedöms som försumbar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Det finns indikationer på att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålet är endast bedömt.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	>1,58202
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Objektnummer: VST2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31

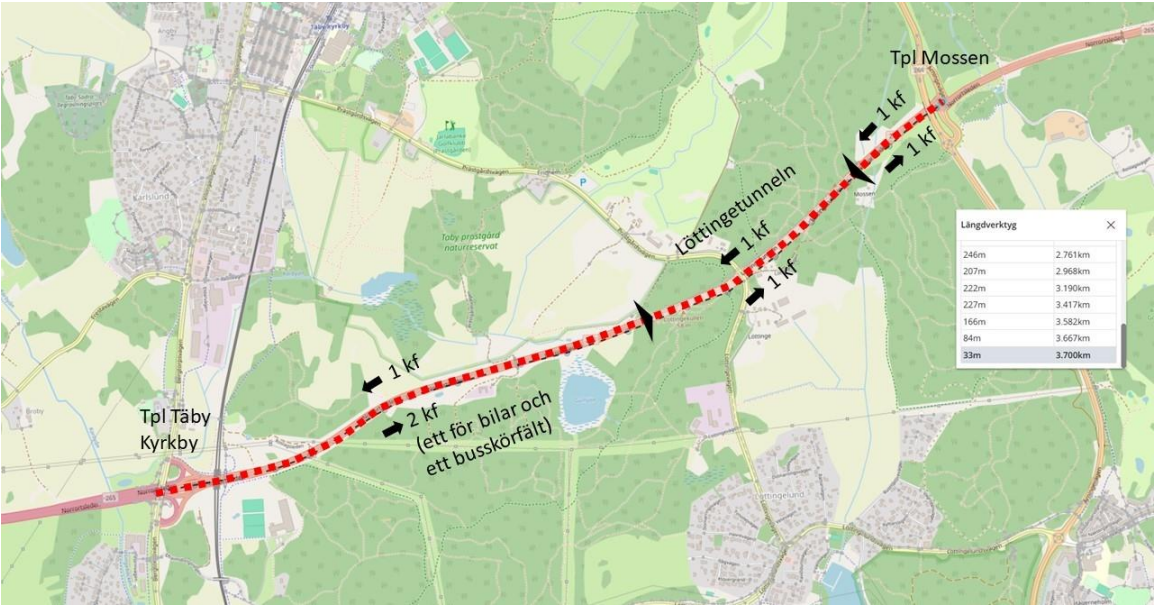
Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 265 Täby Kyrkby-Mossen inkl Löttingetunneln, 2+2
Objekt-id	VST2662
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Täby
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister



Översiktsbild över sträckningen för väg 265 mellan trafikplats Täby Kyrkby och Mossen

Löttingetunneln är en flaskhals på Norrortsleden eftersom det idag endast är ett körfält i varje riktning. Norrortsleden har begränsningar i västlig körriktning då det endast finns ett körfält mellan tpl Mossen och tpl Täby Kyrkby, i östlig riktning finns däremot två körfält mellan tpl Täby kyrkby och tunneln, varav ett är kollektivtrafikkörfält.

Det uppstår dagligen köbildning in mot tunneln, på förmiddagen i västlig riktning och under eftermiddagen i östlig. Kapacitetsproblemen förväntas öka i och med ökad befolkning och större efterfrågan när Förbifart Stockholm öppnar för trafik. Ökad fordonstrafik kan belasta det närliggande lokala vägnätet vilket inte är utformat för höga trafikmängder. Dessutom ger ökade trafikmängder på det lokala vägnätet negativa effekter i form av bullerstörningar vid ostörd natur och stadsbebyggelser. I dagsläget trafikerar även kollektivtrafik längs Norrortsleden vars restid påverkas av kapacitetsproblemen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Löttingetunneln: cirka 1 km, Täby Kyrkby-Mossen: cirka 3,7 km inklusive Löttingetunneln
Vägstandard	Löttingetunneln: Vanlig väg: 2 kf med mötesseparering, vägbredd 12 meter och skyltad hastighet 70 km/h. Trafikplats Täby Kyrkby - Löttingetunneln: Mötesfri motortrafikled 2+1 varav ett är kollektivtrafikkörfält, vägbredd 12 meter och skyltad hastighet 90 km/h. Löttingetunneln-trafikplats Mossen: Mötesfri motortrafikled 1+1, vägbredd 12 m och skyltad hastighet 70 km/h
Vägtrafik	18790 f/d, 7% tung trafik (mätår 2021)

Beskrivning av åtgärden

UA2a

- All trafik tillåten i alla 4 kf hela dygnet



Löttingetunneln och delar av Norrtorpsleden föreslås bli 2+2 väg

Föreslagna åtgärder innebär ett nytt tunnelrör i Löttingetunneln vilket ger en utökning av antalet körfält mellan Täby Kyrkby och Mossen. Detta möjliggör då 2+2 körfält på sträckan och en körfältsindelning där all trafik tillåts i samtliga körfält oavsett tidpunkt på dygnet. Skyltad hastighet höjs till 80 km/h. Trafikplats Mossen byggs om för att öka kapaciteten i cirkulationsplatsens till- och frångärter. I trafikplats Täby kyrkby breddas väg 265 till att ha två körfält västerut.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Löttingetunneln: cirka 1 km, Täby Kyrkby-Mossen: cirka 3,7 km inklusive Löttingetunneln
Vägstandard	Löttingetunneln: Mötesfri motortrafikled 2+2 körfält, vägbredd 16 m bred och skyltad hastighet 80 km/h. Täby Kyrkby-Mossen: Mötesfri motortrafikled 2+2 körfält med periodvis begränsning för personbilstrafik genom Täby Kyrkby, vägbredd är 16 m bred och skyltad hastighet 100 km/h.

Vägtrafik	18790 f/d, 7% tung trafik (mätår 2021)
-----------	--

Syfte och viktigaste effekt

Minska köbildningen genom att öka kapaciteten på sträckan.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-12-17	2021-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	547	164	664	199

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	569

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Fler körfält och ett ytterligare tunnelrör i Löttingetunneln innebär ökat behov av drift- och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärderna ingår i åtgärdsvalsstudien för Norrortsleden (ÅVS för förbättrad tillgänglighet i stråket Häggvik-Rosenkälla) och syftar till att förstärka kapaciteten och öka tillgängligheten i den norra delen av Stockholm i samband med öppning av E4 Förbifart Stockholm. Norrortsleden tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn kommer i framtiden att utgöra en yttre ring kring Stockholm. Objektet saknar finansiering. Denna samlade effektbedömning tas fram i syfte att underlag till länstransportplanen i Stockholm.

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	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Dynameq:Restidsnyttor Mikro- mesomodeller: 2024.1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-10-22

Namn	Tillväxttal
Årlig trafiktillväxt före brytår 1	1,1
Årlig trafiktillväxt före brytår 1 (-20%)	0,30
Årlig trafiktillväxt efter brytår 1 (-20%)	0,30
Årlig trafiktillväxt efter brytår 1	0,87

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

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
569 mnkr	0 mnkr	786 mnkr	217 mnkr	0,40

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	796	0	741	-56	-0,06
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	569				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	569	0	307	-261	-0,45
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	569	0	757	188	0,33
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	569	0	786	217	0,38
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	569	0	786	217	0,38
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	569	0	786	217	0,38
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	569	0	786	217	0,38
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	569	0	786	217	0,38

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: Objektet är beroende av att Förbifart Stockholm genomförs.

Objektnummer: VST2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	Restidsnyttor HA
1b	Restidsnyttor KA -20 %
1c	Restidsnyttor KA 95 kr
2a	GKI
3	Klimatkalkyl
4a	Arbets-PM SEB
4b	Arbets-PM Dynameq
Referens 1	Tidigare genomförd SEB: Systemid: 21c2c547-8d28-46c1-a6d9-d63b126a1e21

SEB Id: ab1bf611-37c1-4264-a08c-29c8fec37518

Objektnummer: VST2662, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-01-31



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-02-07
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Nykvist David, PLöru
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