

Samlad effektbedömning

Gullmarsplan bussterminal, R-AB22



Objektnummer: R-AB22, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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.

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 Stockholm kommun.

Nuläge och brister

Bussterminalen vid Gullmarsplan är gammal och behöver rivas och byggas upp på nytt. Bussterminalens mottagningskapacitet är redan idag ansträngd och kommer inte klara av den ökade resandeefterfrågan som följer på förväntade exploateringar i södra Stockholm. Stockholms stad bedriver samtidigt ett stadsutvecklingsprojekt i närområdet, Söderstaden, och vill att den nya bussterminalen ska passa in bättre i stadsmiljön samt tillåta exploatering i närområdet.

Beskrivning av åtgärden

Befintlig bussterminal rivs och byggs upp på nytt, med högre mottagningskapacitet, med en mer attraktiv utformning som medger en bättre integrering i stadsmiljön. Ytor frigörs som möjliggör en exploatering i närområdet uppgående till 7 400 kvm.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att vidmakthålla befintlig funktion genom att riva och bygga en ny bussterminal samt att utöka kapaciteten, skapa bättre integrering i stadsmiljön och möjliggöra exploatering.

Investeringskostnad

Kostnaden är 1765 mnkr i prisnivå 2023-06. Jämförelsealternativet, som beskriver kostnaden för reinvesteringen, kostar 1 023 mkr. Merkostnaden för att bygga upp en en bättre anläggning i UA2a uppgår således till ca $1\,771 - 1\,023 = 748$ mkr.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
---------------------------	------------------------

Fördelningsanalys

En ombyggd bussterminal vid Gullmarsplan kommer att gynna bussresenärer från södra delen av Stockholm, men även förbättra Stockholms stads stadsutvecklingsprojekt Söderstaden. En mer integrerad och mer attraktiv utformning av bussterminalen, kombinerat med ytterligare exploateringsmöjligheter gynnar Stockholm stad.

Funktionsmål och hänsynsmål

De största positiva effekterna på funktionsmålet är busstrafikens utökade kapacitet vilket medger en ökad trafikering samt att bussterminalen blir bättre integrerad i stadsmiljön. Den största negativa effekten är att möjligheten till utökad busstrafik potentiellt kan öka trafikeringskostnaderna. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Region Stockholm och Stockholms stad har gemensamt genomfört en åtgärdsvalsstudie och enats om att förorda visst utredningsalternativ (UA2a). Stockholms stad arbetar med att utforma utvecklingsprojekt Söderstaden. Det har ännu inte beslutats om vilket regelverk som planeringen ska utgå ifrån. Sannolikt Detaljplaneregler. Finansiering diskuteras mellan Region Stockholm och Stockholms stad. Gullmarsplan har tidigare varit med i länsplanen men togs bort då gemensam lösning vid den tidpunkten inte hittades. Istället flyttades Gullmarsplan till kategorin "utrymme för framtida investeringar i bytespunkter". Citat Länsplanen (sid 14): "Gullmarsplan och Brommaplan tas upp som strategiska bytespunkter inom "Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter", (se bilaga 1) som öppnar upp för ett fortsatt arbete med dessa två bytespunkter där länsplanen liksom medfinansiering från parterna fortsatt är en del i lösningen för att hitta en framkomlig väg mellan berörda parter."

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ökad turtäthet i maxtimmen ger minskad trängsel i fordonen och ökad komfort.	Förbättring
Restid	Ny utformning ger kortare promenadtider vid byten mellan kollektiva färdmedel.	Förbättring
Restid	Möjlighet till ökad turtäthet ger minskad väntetid till nästa avgång.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Ökad turtäthet ger minskad trängsel inne i fordonen, vilket gör det lättare att resa för barn, äldre och rörelsehindrade.	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafikeringskostnader	Ökad turtäthet ger ökade trafikeringskostnader samt behov av fler depåplatser.	Försämring

Trafiksäkerhet

Hälsa

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Utökad busstrafik medför en ökad energianvändning, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".	

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Markanvändning	Föreslagen lösning innebär att mark frigörs så att Stockholms stad exploatera mer i närområdet.	Förbättring

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Uppgifter saknas
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Uppgifter saknas
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgifter saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgifter saknas
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Uppgifter saknas
Resande kollektivtrafik (Mpkm/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	Bedömt
Startår (kton)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	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	6140	16
Reinvestering per år	14	0,03
Drift och underhåll per år	5,9	0,40

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

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Det uppkommer betydande promenadtidsvinster inom bytespunkten, ökad kapacitet som minskar trängseln inne i fordonen och reinvesteringen i nytt busstdäck innebär att busstrafiken till/från södra Stockholm kan fortsätta.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Ökad turtäthet ger ökade trafikeringskostnader som inte vägs upp av ökade biljettintäkter. Ökad turtäthet ger även upphov till ökade depåkostnader.	<
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa:	
Natur- och Kulturmiljö:	
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Bedömning
Föreslaget UA möjliggör exploatering av 7400 kvm markyta värderad till +167 mkr.	>
Skattefinansieringskostnad	
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	1545 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	652 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Bifogad samhällsekonomisk kalkyl indikerar att åtgärden är lönsam, givet att reinvesteringskostnaden (1 023 mkr av 1 771 mkr) räknas bort. Vidmakthållande brukar inte värderas i en samhällsekonomisk kalkyl. Merkostnaden i UA jämfört med JA, med tillägg för en exploateringsnytta á +167 mkr, uppvisar ett svagt positivt nettonuvärde.

Åtgärden initieras pga betongkonstruktionens ålder. Den billigaste lösningen är att riva betongdäcket och bygga upp ett nytt, med samma brister som tidigare. Detta kostar 1 023 mkr och utgör utredningens JA. Merkostnaden för föreslagen åtgärd uppgår till $1\,771 - 1\,023 = 748$ mkr.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Betydande tidsvinster uppkommer främst vad gäller kortare promenadsträckor vid byten mellan kollektiva färdmedel, men även pga möjlighet till ökad turtäthet. Trafikeringskostnaderna ökar men trängsel inne i fordonen minskar. Åtgärden vidmakthåller befintlig busstrafik. Mark frigörs för exploatering.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Gullmarsplan bussterminal har en nära koppling till Stockholms stads stadsutvecklingsprojekt "Söderstaden", men är inte beroende av andra pågående eller beslutade/aviserade infrastrukturprojekt. Om kapaciteten inte kan utökas vid Gullmarsplan kommer åtgärder krävas någon annanstans.

3 Fördelningsanalys

En ombyggd bussterminal vid Gullmarsplan kommer att gynna bussresenärer från södra delen av Stockholm, men även förbättra Stockholms stads stadsutvecklingsprojekt Söderstaden. En mer integrerad och mer attraktiv utformning av bussterminalen, kombinerat med ytterligare exploateringsmöjligheter gynnar Stockholm stad.

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

Möjligheten till ökad kapacitet för busstrafiken i södra Stockholm gynnar tillgängligheten för medborgarna. Gångstråken förbi Gullmarsplans bussterminal blir mer attraktiva.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Uppgifter saknas om påverkan på näringslivets transporter.

Funktionshinderades tillgänglighet

Ökad mottagningskapacitet för busstrafiken i södra Stockholm medger mindre trängsel ombord på bussarna, vilket i sin tur främjar tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning.

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

Ökad mottagningskapacitet för busstrafiken i södra Stockholm medger mindre trängsel ombord på bussarna, vilket i sin tur gynnar barns möjligheter att på ett säkert sätt använda kollektivtrafiksystemet. En mer attraktiv utformning av bytespunkten Gullmarsplan ökar tryggheten för barn som vistas i kollektivtrafknära miljöer.

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.

Ingen påverkan.

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

Ökad kapacitet inom kollektivtrafiksystemet möjliggör en ökad trafikering vilket kan leda till lägre utsläpp av koldioxid i och med en potentiell överflyttning av resor från privatbil till kollektivtrafik.

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

Marginell påverkan.

Buller och vibrationer

Marginell påverkan.

Landskap

Positiv påverkan.

Vatten

Ingen påverkan.

Material och kemiska produkter

Ingen påverkan.

Förorenade områden och masshantering

Ingen påverkan.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

De största positiva effekterna på funktionsmålet är busstrafikens utökade kapacitet vilket medger en ökad trafikering samt att bussterminalen blir bättre integrerad i stadsmiljön. Den största negativa effekten är att möjligheten till utökad busstrafik potentiellt kan öka trafikeringskostnaderna.

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

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Gullmarsplan bussterminal
Objekt-id	R-AB22
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Stockholm
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Bussterminalen vid Gullmarsplan är gammal och behöver rivas och byggas upp på nytt. Bussterminalens mottagningskapacitet är redan idag ansträngd och kommer inte klara av den ökade resandeefterfrågan som följer på förväntade exploateringar i södra Stockholm. Stockholms stad bedriver samtidigt ett stadsutvecklingsprojekt i närområdet, Söderstaden, och vill att den nya bussterminalen ska passa in bättre i stadsmiljön samt tillåta exploatering i närområdet.



Beskrivning av utvecklingsprojektet Söderstadens utbredning

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Annan anläggning (dimension)	Bussterminal
Annan anläggning (standard)	Kapacitet för ca 134 bussankomster per timme

Beskrivning av åtgärden

Befintlig bussterminal rivs och byggs upp på nytt, med högre mottagningskapacitet, med en mer attraktiv utformning som medger en bättre integrering i stadsmiljön. Ytor frigörs som möjliggör en exploatering i närområdet uppgående till 7 400 kvm.

Bytespunkten vid Gullmarsplan sammanför busstrafik från södra Stockholm med grön tunnelbana, blå tunnelbana samt tvärbanan mellan Sickla udde och Solna station. Bussterminalens mottagningskapaciteten ökar från dagens 134 bussar i förmiddagens maxtimme till 156 bussar/h.



Utformning av UA2a, gula byggnader visar potentiell exploatering. UA2a innebär en utformning med 2 kvarter, där det blir möjligt för Stockholms stad att exploatera mer på platsen.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	0
Gångvägsstandard	Åtgärden innebär kortare promenadtider för resenärer som byter mellan olika färdslag inom bytespunkten.
Gångtrafik	År 2050 förväntas ca 10 250 resenärer göra byten inom bytespunkten i förmiddagens maxtimme. Ca 22 550 000 resenärer per år.
Annan anläggning (dimension)	Bussterminal
Annan anläggning (standard)	Mottagningskapaciteten ökar till ca 156 buss-ankomster per timme

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att vidmakthålla befintlig funktion genom att riva och bygga en ny bussterminal samt att utöka kapaciteten, skapa bättre integrering i stadsmiljön och möjliggöra exploatering.

Effektmål 1: Bytespunktens förmåga att omhänderta framtidens resandeefterfrågan, utifrån befolkningsutveckling enligt Region Stockholms prognoser, ska öka. Effektmål 2: Bytespunktens integration i stadsmiljön ska förbättras.

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)
2024-09-17	2024-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	1771	531	1765	530

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	1	1545

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Den nya anläggningen förväntas medföra högre DoU-kostnader.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringskostnad	Om inte förslaget genomförs krävs reinvesteringskostnader som motsvarar 1 023 MSEK, omräknat till 893 mkr i prisnivå 2019-medel.	

Planeringsläge

Region Stockholm och Stockholms stad har gemensamt genomfört en åtgärdsvalsstudie och enats om att förorda visst utredningsalternativ (UA2a). Stockholms stad arbetar med att utforma utvecklingsprojekt Söderstaden. Det har ännu inte beslutats om vilket regelverk som planeringen ska utgå ifrån. Sannolikt Detaljplaneregler. Finansiering diskuteras mellan Region Stockholm och Stockholms stad. Gullmarsplan har tidigare varit med i länsplanen men togs bort då gemensam lösning vid den tidpunkten inte hittades. Istället flyttades Gullmarsplan till kategorin "utrymme för framtida investeringar i bytespunkter". Citat Länsplanen (sid 14): "Gullmarsplan och Brommaplan tas upp som strategiska bytespunkter inom "Utrymme för framtida investeringar i bytespunkter", (se bilaga 1) som öppnar upp för ett fortsatt arbete med dessa två bytespunkter där länsplanen liksom medfinansiering från parterna fortsatt är en del i lösningen för att hitta en framkomlig väg mellan berörda parter."

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Region Stockholms persontrafikprognos "Beslutad planering 2050" har använts.
Avvikelse från prognos persontrafik	Region Stockholms prognos har inte uppdaterats och är i linje med Trafikverkets föregående förutsättningar.
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ingen godsprognos
Avvikelse från prognos godstrafik	Ingen godsprognos
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	En samhällsekonomisk kalkyl har gjorts med förutsättningar enligt ASEK 8, men med äldre prognosförutsättningar.
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2050
Diskonteringsår	2025
Trafikstartår	2026
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	1
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Handkalkyl
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-27

Kommentar: Den kalkyl som bifogats är en differenskalkyl/rangordningskalkyl som syftar till att finna vilken lösning som bör förordas. Kalkylvärdena har kalkylvärden enligt ASEK 8, prognosen har inte uppdaterats och den nya metoden för diskontering (byggstart 2028 och uppräkningsindex) har inte tillämpats här. Trafikförvaltningen tillämpar skattefaktor 1,2, men utgår sedan från att hälften av Region Stockholms kostnader finansieras privat, via biljettintäkterna. Region Stockholm tillämpar skattefaktor på såväl våra infrastrukturkostnader och våra trafikeringskostnader.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarar på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarar 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: Gullmarsplan bussterminal har en nära koppling till Stockholms stads stadsutvecklingsprojekt "Söderstaden", men är inte beroende av andra pågående eller beslutade/aviserade infrastrukturprojekt. Om kapaciteten inte kan utökas vid Gullmarsplan kommer åtgärder krävas någon annanstans.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
	Handkalkyl för SE-kalkyl för Gullmarsplan_UA2a förordades
	GKI för R-AB22_Gullmarsplan
	Arbets-PM för SEB utan SEK
	Arbets-PM för SEA
UA2a	Klimatkalkyl för Gullmarsplan bussterminal

SEB Id för denna SEB: 8f7add24-1c3a-4acd-80bd-870bcc5b2d09

Objektnummer: R-AB22, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning