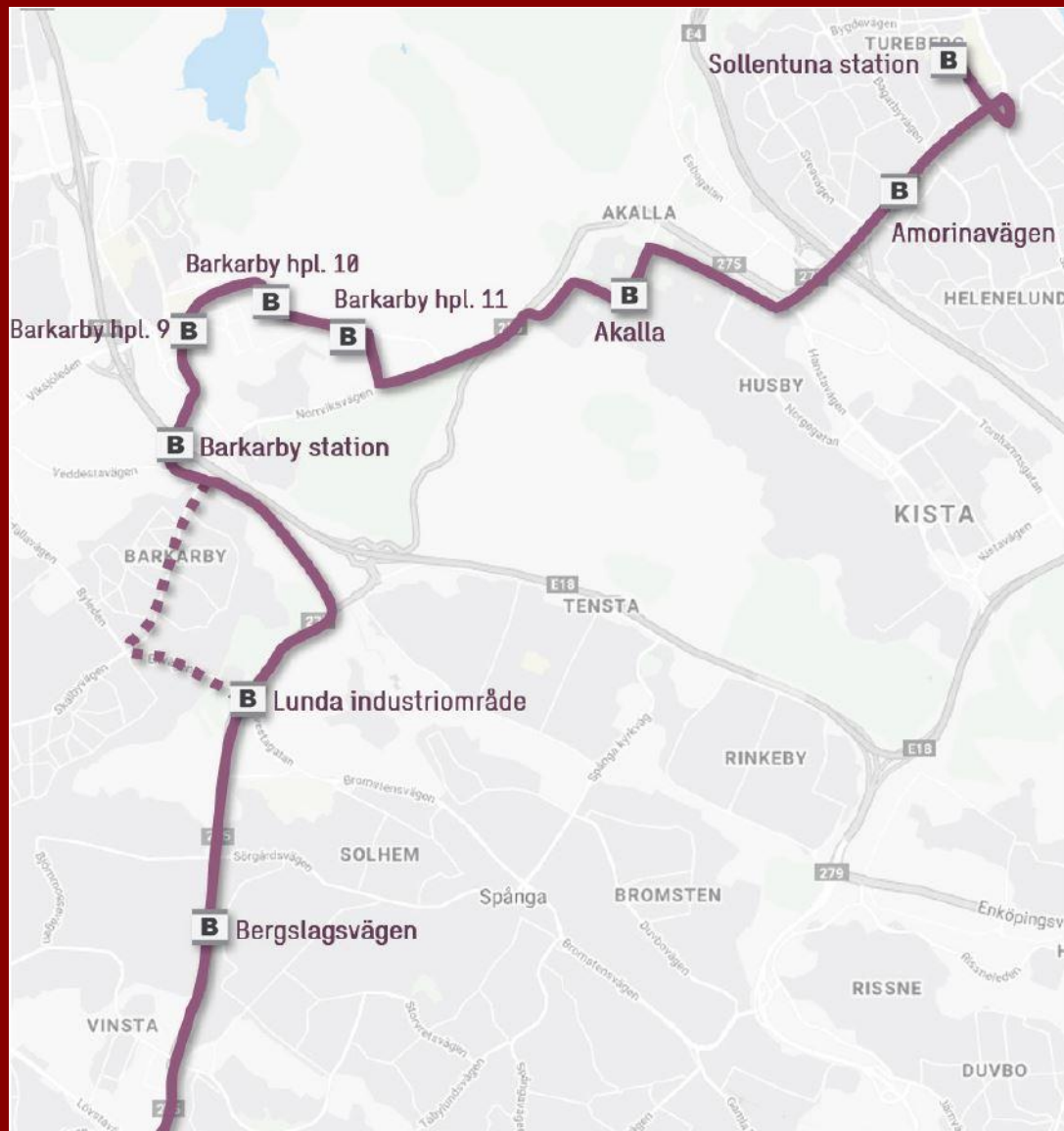


Samlad effektbedömning

Barkarby-Sollentuna, busslänk, Expressbuss linje J, statlig medf., VOR2676



Objektnummer: VOR2676, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-09-01



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-09-09

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-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 Flera kommuner: Järfälla kommun och Stockholm stad kommun.

Nuläge och brister

Framkomlighet är centralt för att expressbusstrafik ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till biltrafik. Den framtida linje J är tänkt att gå genom förbifart Stockholm och forma en tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafiklänk. För att förbättra linjens framkomlighet föreslås en bussgata i Barkarby som leder busstrafiken förbi ett bebyggt område i Barkarby med många trafikinteraktioner och låg medelhastighet. Bussgatan höjer därmed linjens hastighet och attraktivitet.

Beskrivning av åtgärden

Ny föreslagen sträckning för stombussen på separat busslänk. Byggnation av ny dubbelriktad bussgata ca 1,2km lång mellan Bergslagsvägen och Barkarby Station för expressbuss på sträckan Sollentuna - Barkarby - Kungens kurva.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och på så sätt skapa förutsättningar för erbjudande av en attraktiv standard vad gäller turtäthet och restider.

Investeringskostnad

Kostnaden är 243 mnkr i prisnivå 2023-06. Kostnaden är framtagen av Region Stockholm. I detta underlag ligger en kostnad för risk, tilläggs- och ändringsarbeten med separat, men enligt Trafikverkets metodik ska dessa ingå i respektive kostnadspost. Kostnaderna är alltså inte framtagna på ett jämförbart sätt och denna AKK avslutas därför med brist. Därmed avslutas även SEB med brist.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Den största nyttan tillfaller kollektivtrafiken genom minskade restider. Från bedömning enligt schabloner gynnar åtgärden i högre utsträckning kvinnor än män och gynnar i första hand ett regionalt kollektivtrafikresande.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärderna bidrar till en långsiktig hållbar transportförsörjning genom minskade restider för bussresenärer. Åtgärden bidrar till minskat buller och något förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som busslänken innebär ett intrång i befintliga naturliga korridorer.

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

Planeringsläge

Åtgärden har idag finansiering i Länsplan 2022-2033 i objekt Stombuss 14, Johannelund - Sollentuna, den statliga medfinansieringen uppgår till 69 miljoner kronor.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Restid	Förkortad restid för bussar som använder den dedikerade busslänken istället för att resa i blandtrafik genom Vålberga.	Förbättring
Restid	För trafik i Vålberga med bil, gång och cykel underlättas framkomligheten när busstrafiken leds förbi på busslänken.	Försumbart
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärden ger förbättrade förutsättningar för att bussarna ska kunna hålla sin tidtabell och bidrar därmed till en ökad regularitet och minskade förseningar	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Åtgärden lockar ca 26000 fler resenärer/år vilket ger ökade biljettintäkter	Förbättring
Trafikeringskostnader	I både JA och UA trafikeras sträckan av linje J var 15 minut i vardera riktningen. I UA kortas linjens restid med -5 och -8 minuter ca genom att linjerna leds över på den nya busslänken. För en högtrafikperiod (6-9 på fm) en medelvardag bedöms de kodade förutsättningarna resultera i förändrade trafikeringskostnader drivna av ca 1 timmar och 40 min minskad utbudstid. Fordonsbehovet beräknas sjunka med en buss.	Förbättring
Övrig effekt	Minskad lokal trafikstörning i Vålberga liksom förbättrad regularitet och hastighet på stomtrafik förbättrar SL:s varumärke och resenärernas nöjdhet med servicen.	Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	När bussarna inte längre går i blandtrafik med ett antal korsningar genom Vålberga utan på en dedikerad busslänk bedöms antalet olyckor minska. Effekten bedöms vara försumbar.	Försumbart
Trafiksäkerhet	Då den förbättrade stomtrafiken förväntas vinna över bilresenärer till kollektivtrafiken beräknas trafiksäkerheten öka. Effekten bedöms som försumbar.	Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Busstrafiken leds förbi Vålberga vilket leder till minskad utsatthet för buller i bostadsområdet	Försumbart
Luftkvalitet	Då den förbättrade stomtrafiken vinner över 7000 bilister per år till kollektivtrafiken beräknas hälsofarliga utsläpp minska	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Nybyggnad av väg (busslänken) kan försämra tidigare naturliga korridorer för djur och insekter. Markintrång kan ge negativa effekter för den biologiska mångfalden. Effekten bedöms vara försumbar.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	minskning
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	uppgift saknas
Energianvändning (kwh/prognosår)	uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	uppgift saknas
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	minskning
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	ökning

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-equivaler

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	804	4,0
Reinvestering per år	11	0,10
Drift och underhåll per år	2,8	0,04

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
Förkortad restid för bussar som använder den dedikerade busslänken istället för att resa i blandtrafik genom Vålberga.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Minskade trafikeringskostnader då bussarnas omloppstid kortas.	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Då stombussarna inte längre går i blandtrafik genom Vålberga och en överflyttning av bilister till buss förväntas, förväntas också antalet trafikolyckor minska.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Minskat buller i Vålberga när busstrafiken leds förbi området samt minskade hälsofarliga utsläpp då bilister lockas över till kollektivtrafik.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Nybyggnad av väg (busslänken) kan försämra tidigare naturliga korridorer för djur och insekter. Markintrång kan ge negativa effekter för den biologiska mångfalden.	≈ 0
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	211 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	211 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

Bussgatan ger sammantaget stora förbättringar. Sammantaget överstiger restidsvinster och minskade trafikeringskostnader investeringskostnaden i trafikförvaltningen samhällsekonomiska kalkyl.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

De effekter som bedöms överstiga 10 procent av investeringskostnaden är restidsvinster och minskade trafikeringskostnader. Båda dessa effekter bedöms utgöra förbättringar..

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar finns.

3 Fördelningsanalys

Den största nyttan tillfaller kollektivtrafiken genom minskade restider. Från bedömning enligt schabloner gynnar åtgärden i högre utsträckning kvinnor än män och gynnar i första hand ett regionalt kollektivtrafikresande.

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

Förbättrad framkomlighet för buss bidrar till minskade förseningar. Minskat antal bussrörelser genom Vålberga förbättrar möjligheter för gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Näringslivets transporter bedöms ej påverkas av åtgärderna.

Funktionshinderades tillgänglighet

Bedöms ej påverkas av åtgärderna.

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

En ökad kollektivtrafikandel minskar antalet bilresor i områden där barn och unga går eller cyklar till skolan.

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.

Förbättrad trafiksäkerhet när busstrafiken leds förbi Vålberga samt när resenärer byter från bil till kollektivtrafik

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

Svårt att bedöma om ökat utsläpp av koldioxid under byggtiden (försämring) är större än minskat bilresande på grund av överflyttning till buss (förbättring)

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

Påverkas inte.

Buller och vibrationer

Minskat buller för boende i Vålberga

Landskap

Intrång i naturliga korridorer när busslänk byggs

Vatten

Påverkas inte

Material och kemiska produkter

Påverkas inte

Förorenade områden och masshantering

Påverkas inte

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärderna bidrar till en långsiktig hållbar transportförsörjning genom minskade restider för bussresenärer. Åtgärden bidrar till minskat buller och något förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som busslänken innebär ett intrång i befintliga naturliga korridorer.

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

Objektnummer: VOR2676, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-09-01

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Barkarby-Sollentuna, busslänk, Expressbuss linje J, statlig medf.
Objekt-id	VOR2676
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Flera kommuner: Järfälla kommun och Stockholm stad
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Framkomlighet är centralt för att expressbusstrafik ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till biltrafik. Den framtida linje J är tänkt att gå genom förbifart Stockholm och forma en tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafiklänk. För att förbättra linjens framkomlighet föreslås en bussgata i Barkarby som leder busstrafiken förbi ett bebyggt område i Barkarby med många trafikinteraktioner och låg medelhastighet. Bussgatan höjer därmed linjens hastighet och attraktivitet.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	1,2 km
Vägstandard	1+1-fältsväg, vägbredd 8 m, skyltad hastighet 70 km/h
Vägtrafik	Bussgatan är separat från biltrafik, kvartstrafik buss i vardera riktning

Beskrivning av åtgärden

Ny föreslagen sträckning för stombussen på separat busslänk. Byggnation av ny dubbelriktad bussgata ca 1,2km lång mellan Bergslagsvägen och Barkarby Station för expressbuss på sträckan Sollentuna - Barkarby - Kungens kurva.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	1,2 km
Vägstandard	Varierande vägtyp, vägbredd och hastighet. Ny busslänk 1+1 körfält; Blandtrafik 1+1 körfält; Blandtrafik 2+2 körfält.
Vägtrafik	Kunskap saknas

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och på så sätt skapa förutsättningar för erbjudande av en attraktiv standard vad gäller turtäthet och restider.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-04-07	2024-2	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	243	73	243	73

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	211

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Marginellt minskade drift och underhållsinsatser i vägsträckan genom Vålberga där bussarna inte längre passerar	Försumbart
Drift och underhåll	Tillkommande ny busslänk innebär ökad anläggning med drift och underhållsbehov.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden har idag finansiering i Länsplan 2022-2033 i objekt Stombuss 14, Johannelund - Sollentuna, den statliga medfinansieringen uppgår till 69 miljoner kronor.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Den samhällsekonomiska kalkylen bygger på ett prognosscenario för 2045 som benämns Beslutade antaganden om kollektivtrafik, som är ett åtgärdsstyr scenario och inkluderar beslutade och finansierade åtgärder samt antaganden om beslutad trafikering. Scenariot är baserat på Trafikverkets basprognos 2024, med anpassningar för prognosåret vad gäller kollektivtrafikutbudet. Beslutade antaganden om kollektivtrafikutbud baseras på gällande politiska beslut rörande styrmedel och fysiska åtgärder samt omvärldsförutsättningar. Investeringar och beslut följer Nationell transportplan och Länstransportplan. Markanvändningen utgår ifrån SCB:s riksprognos 2022, densamma som används av Trafikverket. Markanvändningen är styrd mot Regionens mål om att bostäder lokaliseras med god tillgänglighet i kollektivtrafikenära läge. År 2045 prognostiseras 2,88 miljoner boende och 1,57 miljoner arbetsplatser i regionen.
Avvikelse från prognos persontrafik	Prognosen utgör Region Stockholms beslutade prognos för år 2045. Utgångpunkterna är samma som för Trafikverket, men prognosen är körd med Sampers 4 och Visum.
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ingen godsprognos
Avvikelse från prognos godstrafik	Ingen godsprognos
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Kalkylen bygger på Region Stockholms samhällsekonomiska kalkylmodell, SAMS 5, som är uppdaterad utifrån ASEK 8. En skillnad är att hälften av finansieringen betalas med biljettintäkter (halverad skattefaktor)
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Visum/SAMS (Region Stockholms modell)
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-30

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Inga beroenden till andra infrastruktursatsningar finns.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1	Samhällsekonomisk analys (SAMS)
Referens 2	GKI
Referens 3	Klimatkalkyl 20241115
Referens 4	Tekniskt ArbetsPM
Referens 5	ArbetsPM BCA utan Kalkyl

SEB Id för denna SEB: ff9d80a7-cd1c-4e13-98a8-41179dc46dfc

Objektnummer: VOR2676, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-09-01



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-09-09

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-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