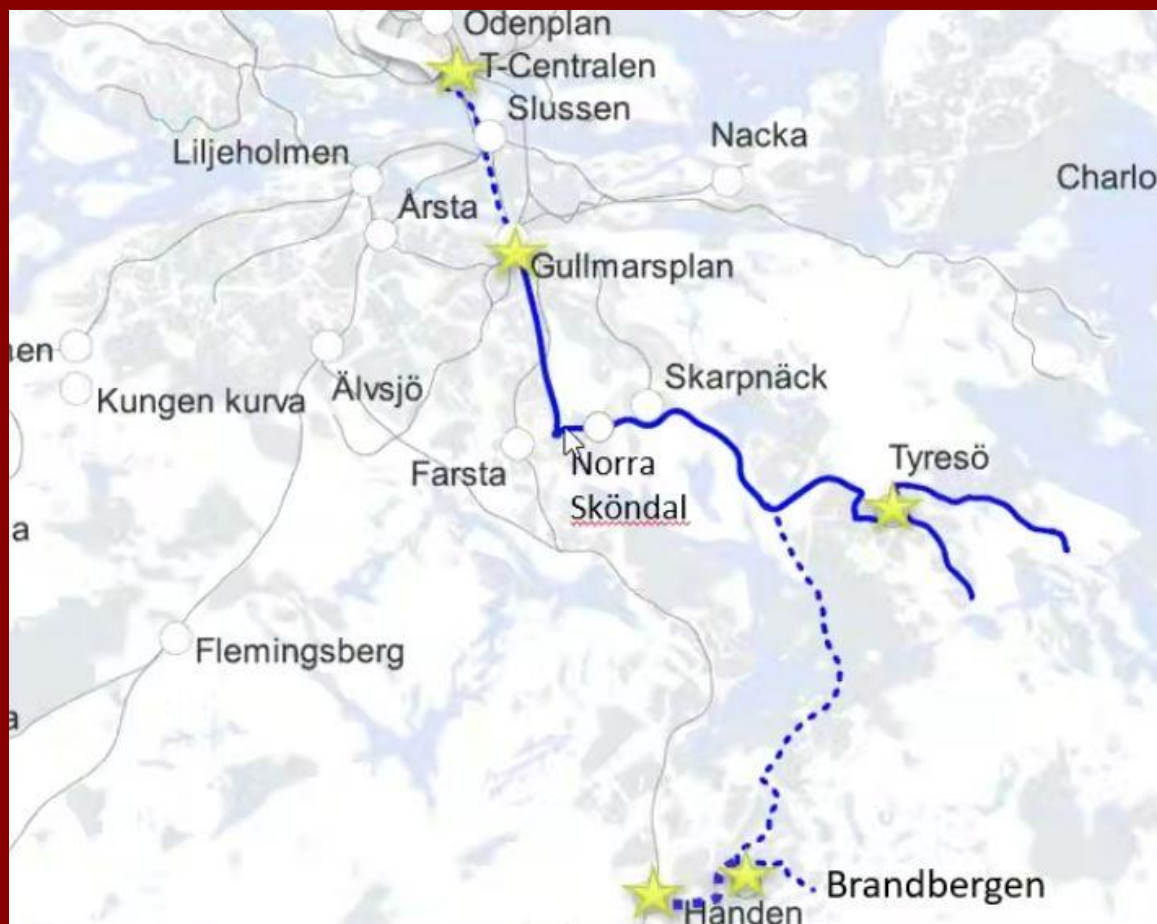


Samlad effektbedömning

Gubbängen och kollektivtrafikkörfält, påfartsramp,
Expressbuss linje I, statlig medf., VOR2677



Objektnummer: VOR2677, Ärendenummer: TRV 2024/35446

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

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-05-24

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 Stockholm kommun.

Nuläge och brister

Stråket Stockholm C – Tyresö och Brandbergen trafikeras idag med dagens stomlinje 873/875 och linje 807. Bussarna har idag ca 23 000 resor per dygn. För kollektivresenärer mellan Tyresö och Stockholm är busstrafiken enda alternativet och har således en mycket stor betydelse. Största delen av busstrafiken vänder vid Gullmarsplans bussterminal, medan några busslinjer vänder vid Cityterminalen.

Beskrivning av åtgärden

En bussramp från väg 229 föreslås leda ner på Nynäsvägen(väg 73) vid Gubbängens trafikplats. I trafikmodellen motsvarar det som kallas Stombusslinje I av linjerna 873, 875 och 807. Dessa linjer förlängs till Vattugatan i City i Utredningsalternativet. Nytt busskörfält läggs på väg 73 norr om Gubbängens trafikplats. Därutöver kortas restiden för alla linjer som påverkas av åtgärden(linjerna 801, 802, 804, 805, 806, 812, 813, 815, 818, 822, 823, 807, 873, 875) med 4 minuter och 25 sekunder.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärdens huvudsakliga syfte är att förbättra framkomligheten för expressbusstrafiken i stråket och minskar restiderna.

Investeringskostnad

Kostnaden är 249 mnkr i prisnivå 2023-06. AKK avslutas med brist. Kostnaden är framtagen av eller på uppdrag av Trafikförvaltningen, Stockholms län. Den är inte framtagen enligt Trafikverkets arbetssätt, utan det ligger en stor post under projektunikt. Denna post består av risk och ÄTA. Till detta är byggherrekostnaden låg, med trafikverksmått mätt. Kanske har Trafikförvaltningen lägre byggherrekostnader men det är värt att påtala.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst Stockholms län och i första hand regionalt kollektivtrafikresande, främst mellan Tyresö och City. Restider och framkomlighet för bilister försämras i stråket.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har en positiv effekt på restid men trafiksäkerheten påverkas samtidigt negativt. 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: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärden har idag finansiering i Länsplan 2022-2033 i objekt Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C, den statliga medfinansieringen uppgår till 135 miljoner kronor. SEB avslutas med brist eftersom det är otydligt vad som ingår i åtgärden samt om åtgärden därmed kan medföra en överflytt av biltrafik till kollektivtrafik. Vissa av beskrivningarna i målanalysen är svåra att härleda.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Åtgärden avlastar tunnelbanan och bör leda till minskad trängsel ombord	Försumbart
Restid	Restidsförlängning för bilresenärer. trafikförvaltningen Region Stockholm uppskattar effekten till ca -1,3 mdr kr	Försämring
Restid	Restidsvinst för bussresenärer. trafikförvaltningen Region Stockholm uppskattar effekten till +2,3 mdr kr	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Den dedikerade bussrampen leder till förbättrad regularitet och punktlighet för bussarna	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Ökat antal resenärer ger ökade biljettintäkter	Förbättring
Trafikeringskostnader	För en högtrafikperiod (6-9 på fm)en medelvardag bedöms de kodade förutsättningarna resultera förändrade trafikeringskostnader drivna av ca 2 timmars minskad utbudstid och 308 ytterligare fordonskm. Fordonsbehovet beräknas inte behöva ändras.	Försämring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Positiv trafiksäkerhetseffekt av bilisternas hastighetssänkning samt minskat antal bilister	Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	De förlängda expressbusslinjerna ökar antalet fordonskm utförda med buss., vilket ökar de samhällsekonomiska kostnaderna för olyckor.	Försämring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Luftkvalitet	De förlängda busslinjerna ger ökade utsläppskostnader	Försämring
Luftkvalitet	Överflyttning från bil till buss minskar antalet vägtrafikresenärer som åker med bil, vilket ger minskade hälsofarliga utsläpp	Försumbart
Övrig effekt	Minskad biltrafik och ökad busstrafik främjar ett aktivt liv med fysisk rörelse	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i nuvärdena för "Personresor" och "Persontransportföretag". Inga övriga ej beräknade effekter har identifierats.	-

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 (Mpkkm/prognosår)	minskning
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/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	508	1,0
Reinvestering per år	0,47	0,0080
Drift och underhåll per år	0,11	0,0016

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
Förbättrad restid för bussresenärer överväger restidsförlängningen för bilresenärer.	>

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
De ökade trafikeringskostnaderna överträffar de beräknade ökningarna av biljettintäkter.	<

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Ökad busstrafikering ger försämrad trafiksäkerhet, minskad biltrafik och långsammare biltrafik ger förbättrad trafiksäkerhet	≈ 0

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Ökad trafikering buss ger en försämring, minskad biltrafik och främjad aktivt liv är positivt men försumbart.	<
Natur- och Kulturmiljö:	
Klimat (övrigt): Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar 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 skattekrona.

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	216 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	216 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

I trafikförvaltningens samhällsekonomiska kalkyl har det här objektet ett nettonuvärde som är nästan tre gånger så stort som investeringskostnaden. Så bedömningen i den här seb:en utan kalkyl är att objektet är lönsamt.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

De effekter som bedöms överstiga 10 procent av investeringskostnaden är restidsvinster för bilister samt ökade trafikeringskostnader för de förlängda busslinjerna och de utsläpp som den ökade trafikeringen medför.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Inga beroenden till andra satsningar

3 Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst Stockholms län och i första hand regionalt kollektivtrafikresande, främst mellan Tyresö och City. Restider och framkomlighet för bilister försämras i stråket.

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 genom kortare och pålitligare restider ger ökad tillförlitlighet - vilket förbättrar förutsättningar för att välja kollektivtrafik

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Längre restider för biltrafiken påverkar även näringslivets transporter

Funktionshinderades tillgänglighet

De kortade restiderna för buss från rampen och bussfilen till Gullmarsplan gör att tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras samt tydligheten kring stomtrafiken ökar.

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.

Sammantaget försämras trafiksäkerheten då busslinjernas förlängning ger större negativa effekter för trafiksäkerheten än vad minskningen i bilresande och bilarnas hastighet ger.

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

Klimateffekten är främst CO₂ utsläpp under byggtid

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 förändring

Buller och vibrationer

marginell förändring

Landskap

ingen förändring

Vatten

Ej relevant

Material och kemiska produkter

Ej relevant

Förorenade områden och masshantering

Ej relevant

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har en positiv effekt på restid men trafiksäkerheten påverkas samtidigt negativt.

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: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: VOR2677, Ärendenummer: TRV 2024/35446

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

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Gubbängen och kollektivtrafikkörfält, påfartsramp, Expressbuss linje I, statlig medf.
Objekt-id	VOR2677
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

Stråket Stockholm C – Tyresö och Brandbergen trafikeras idag med dagens stomlinje 873/875 och linje 807. Bussarna har idag ca 23 000 resor per dygn. För kollektivresenärer mellan Tyresö och Stockholm är busstrafiken enda alternativet och har således en mycket stor betydelse. Största delen av busstrafiken vänder vid Gullmarsplans bussterminal, medan några busslinjer vänder vid Cityterminalen.

För bussresande söderifrån är bussarnas nedfart till Nynäsvägen vid Gubbängens trafikplats en punkt där förseningar uppstår, liksom resan i blandtrafik på Nynäsvägen. Även byte i Gullmarsplan för de som ska resa mot city tar tid i anspråk.

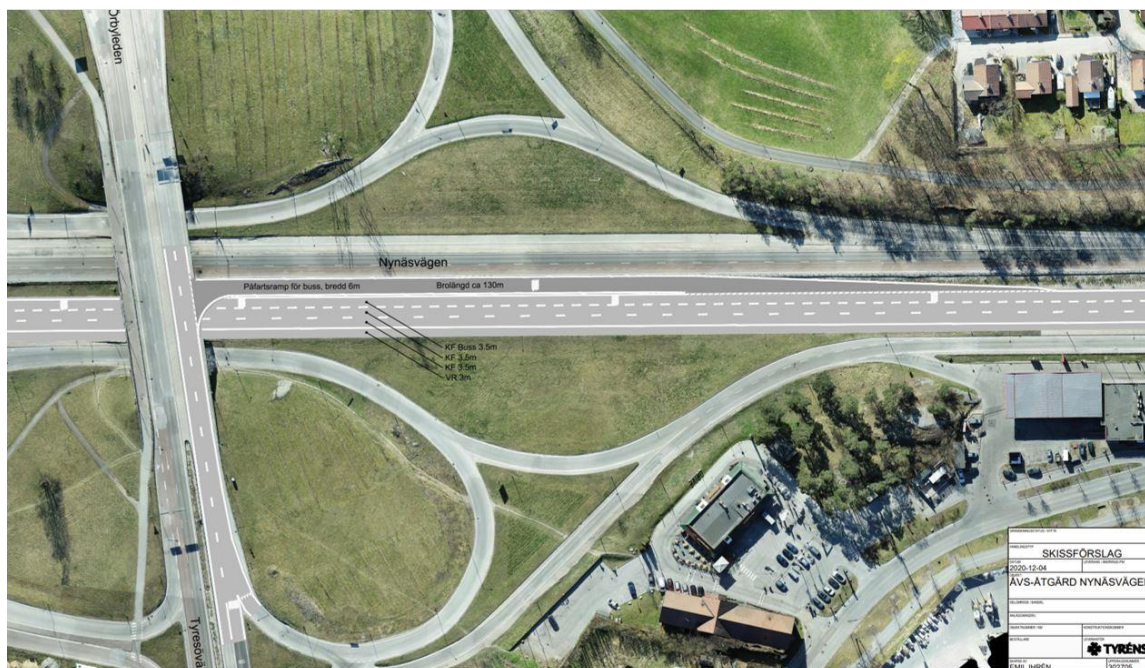
Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Busstramp och bussfil på nynäsvägen omfattar cirka 4 km
Vägstandard	Sträckan är klassificerad som motorväg eller vanlig väg där vägbredden varierar mellan 6,6-13,5 m. Skyltad hastighet är 50-70km/h.
Vägtrafik	ÅDT varierar på sträckan men är delvis >16000 samt det saknas data över lastbilsandel på stora delar av sträckan

Beskrivning av åtgärden

En bussramp från väg 229 föreslås leda ner på Nynäsvägen(väg 73) vid Gubbängens trafikplats. I trafikmodellen motsvarar det som kallas Stombusslinje I av linjerna 873, 875 och 807. Dessa linjer förlängs till Vattugatan i City i Utredningsalternativet. Nytt busskörfält läggs på väg 73 norr om Gubbängens trafikplats. Därutöver kortas restiden för alla linjer som påverkas av åtgärden(linjerna 801, 802, 804, 805, 806, 812, 813, 815, 818, 822, 823, 807, 873, 875) med 4 minuter och 25 sekunder.

Bullerskyddsåtgärder vid påfarten med Sockenvägen.



Inzoomad bild med förslag på ramp inritad



översiktsbild Gubbängens trafikplats beskrivning av ramp

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Busstramp och bussfil på nynäsvägen omfattar cirka 4 km
Vägstandard	Sträckan är klassificerad som motorväg eller vanlig väg där vägbredden varierar mellan 6,6-13,5 m. Skyltad hastighet är 50-70 km/h
Vägtrafik	ÅDT varierar på sträckan men är delvis >16000 samt det saknas data över lastbilsandel på stora delar av sträckan.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärdens huvudsakliga syfte är att förbättra framkomligheten för expressbusstrafiken i stråket och minskar restiderna.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-04-01	2024-9	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	256	77	249	75

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	216

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Tillkommande ramp ger ökad anläggning med drift och underhållsbehov.	Försumbart
Drift och underhåll	Minskad biltrafik minskar vägslitaget längs sträckan men ökat, tyngre, slitage från busstrafiken	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden har idag finansiering i Länsplan 2022-2033 i objekt Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C, den statliga medfinansieringen uppgår till 135 miljoner kronor. SEB avslutas med brist eftersom det är otydligt vad som ingår i åtgärden samt om åtgärden därmed kan medföra en överflytt av biltrafik till kollektivtrafik. Vissa av beskrivningarna i målanalysen är svåra att härleda.

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 kollektivtrafknära 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 satsningar

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Kostnads kalkyl (GKI)
2	Samhällsekonomisk analys (SAMS)
3	Samhällsekonomisk analys (Handkalkyl)
4	ArbetsPM
5	Tekniskt ArbetsPM
6	Klimatkalkyl 2024-11-22

SEB Id för denna SEB: 8387fbad-84bd-4ebd-bc8d-cfd1198cf27c

Objektnummer: VOR2677, Ärendenummer: TRV 2024/35446

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

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-05-24

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