

Samlad effektbedömning

Botkyrka, Bussbro över E4, statlig medf., VOR2679



Objektnummer: VOR2679, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-07



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-13

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.

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 Botkyrka kommun.

Nuläge och brister

På sträckan Fittja-Hallunda är linjedragningen för dagens busstrafik inte optimal då bussen behöver göra en omväg till terminalen. Vid Fittja bussterminal går det långsamt för bussar som ska in och ut ur terminalen på grund av platsbrist och konflikter med annan trafik. Många människor rör sig på platsen, leveranser nyttjar busskörfält, allmän trafik och parkeringar i området påverkar framkomligheten. Viss konflikt finns också med annan trafik vid utfart på Krögarvägen.

Beskrivning av åtgärden

Ny broförbindelse (bussbro) för dubbelriktad busstrafik och gång- och cykeltrafik anläggs över E4/E20 i Botkyrka med anslutning till och från Krögarvägen och Botkyrkaleden, total längd 182 m. Nytt hållplatsläge anläggs längs Krögarvägen vid Fittja C, med anslutning till gångbro inkl. ny gånganslutning. Bågarvägens hållplats byggs om från timglashållplats till körbanehållplats alternativt fickhållplats.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att ge bussen en körväg mellan Fittja och Hallunda som är genare och med större restidssäkerhet.

Investeringskostnad

Kostnaden är 257 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll - endast bedömd
---------------------------	---------------------------

Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst Stockholms län och i första hand Botkyrka kommun och gynnar regionalt kollektivtrafikresande. Kvinnor får störst nytta av åtgärden då kvinnor i större utsträckning än män åker kollektivt. Vuxna i arbetsför ålder samt unga vuxna gynnas i första hand av restidsvinsterna genom förbättrade möjligheter till arbets- och skolpendling.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restid och restidsosäkerhet för kollektivtrafikresenärer, gående och cyklister. Ny broförbindelse bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden men samtidigt minskade barriäreffekter för människor. Åtgärderna har en liten påverkan på överflyttning av resor från bil till kollektivtrafiken som förväntas ge en mindre positiv effekt på klimat och luftföroreningar. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärdsförslaget har sin utgångspunkt i följande studier: -Linjestudie för Expressbusslinje N Tyresö-Hallunda, Region Stockholm -ÅVS Expressbuss 2030. Region Stockholm och Trafikverket i samverkan med länets kommuner. -ÅVS - Förbättrad framkomlighet i stomnätet, 20160525. Trafikverket och SLL i samarbete med Huddinge kommun och Stockholms stad. Föreslaget objekt är ett nytt kandidat för länsplan för transportinfrastruktur i Region Stockholm.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Nya och ombyggda hållplatser bedöms ge ökad reskomfort och trygghet för kollektivtrafikresenärer.	Förbättring
Reskostnad	Förbättring för kollektivtrafiken förväntas förväntas ge en liten överflyttning av resor från motorfordon. Effekten till reskostnaden på grund av det anses som osäkert på grund av i vissa fall kan kostanden av att öka bil vara högre än kollektivtrafiks biljetten och i vissa fall lägre, beroende på parkeringsavgifter och körsträckan. Nya kollektivtrafikresande kommer behöva betala kollektivtrafiks biljetter men samtidig behöver inte betala resekostnad för bil. Effekten bedöms som försumbart	Försumbart
Restid	Broförbindelsen i kombination med nytt hållplatsläge vid Krögarvägen förkortar bussresenärers restid jämfört med nuvarande sträckning och ger också restidsminskningar för gående och cyklister. Restidsbesparing för bussresenärer är beräknat till 1,5-2 minuter per buss.	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Åtgärderna ger bussar egen infrastruktur och därmed en mindre störningskänslig väg som bidrar därmed till ökad regularitet och pålitlighet.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Biljettintäkter	Viss ökning av nettointäkt genom fler resenärer eftersom restiden med buss minskar. Effekten bedöms som försumbar i relation till investeringskostnaden.	Försumbart
Trafikeringskostnader	Restidsminskningar ger effektivare omloppstider vilket ger minskade fordonsbehov och därmed minskade trafikeringskostnader.	Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden bedöms ha en liten påverkan på överflyttning och därmed minskning av vägtrafiken. Effekten på trafiksäkerhet bedöms i sammanhanget som försumbar.	Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Åtgärden bedöms ha en liten påverkan på överflyttning och därmed minskning av vägtrafiken. Potentiellt kan ny linjesträckning för bussen leda till ökat buller på gator som saknar busstrafik idag. Med tanke på de små förändringarna i flöden för bil och buss bedöms effekten som försumbar.	Försumbart

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Luftkvalitet	Åtgärden bedöms ha en liten påverkan på överflyttning och därmed minskning av vägtrafiken. Effekten på luftföroreningar bedöms i sammanhanget som försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Ny broförbindelse bedöms minska den barriärer för människor som E4/E20 idag utgör.	Förbättring
Intrång - människor	Ny broförbindelse bedöms ge intrång i landskapsbilden	Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Förbättring för kollektivtrafiken förväntas ge en liten överflyttning av resor från motorfordon. Det skulle innebära en minskning av trafikarbete som medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Persontransportföretag". Effekten bedöms som försumbar.	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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	1562	5,0
Reinvestering per år	8,5	0,07
Drift och underhåll per år	1,9	0,02

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
Åtgärderna bidrar till minskad restid för bussresenärer, gående och cyklister samt ökad regularitet, pålitlighet och reskomfort.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Restidsminskningar ger minskade trafikeringskostnader och ökade nettointäkter	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Åtgärden bedöms ha en liten påverkan på överflyttning och därmed minskning av vägtrafiken. Effekten på trafiksäkerhet bedöms i sammanhanget som försumbar.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Beräkning
Hälsa: Åtgärderna bedöms leda till en liten minskning av vägtrafiken som bedöms ha en försumbar påverkan på luftkvalitet och buller.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Ny broförbindelse bedöms ge intrång i landskapsbild men samtidigt minskade barriäreffekter för människor. Effekten bedöms sammantaget som försumbar.	≈ 0
Klimat (övrigt): Ökad kollektivtrafikresande förväntas ge en liten överflyttning av resor från motorfordon. Det skulle innebära en minskning av trafikarbete som medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Effekten bedöms som försumbar.	
Övriga effekter	Beräkning
Skattefinansieringskostnad	
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	220 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	220 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

De sammanvägda effekterna, som framförallt består av positiva restidseffekter för kollektivtrafikresenärer, bedöms kunna värderas i samma omfattning som investeringskostnaden.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärder bidrar till minskade restider för kollektivtrafikresenärer, gående och cyklister samt minskad restidsosäkerhet i kollektivtrafiken. Ökande drift och underhållskostnaden bedöms inte överväga de positiva effekterna.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Beslut om framtida trafikering i bussnätet kan påverka nyttan av åtgärden.

3 Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst Stockholms län och i första hand Botkyrka kommun och gynnar regionalt kollektivtrafikresande. Kvinnor får störst nytta av åtgärden då kvinnor i större utsträckning än män åker kollektivt. Vuxna i arbetsför ålder samt unga vuxna gynnas i första hand av restidsvinsterna genom förbättrade möjligheter till arbets- och skolpendling.

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

Minskad restid och ökad restidssäkerhet bidrar till att göra kollektivtrafikresor mer attraktiva och konkurrenskraftiga. Detta bidrar till att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik ökar. I projektet ingår också en gång och cykelbana i bron som förbättrar också förutsättningar för gång och cykel.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ingen påverkan, eftersom åtgärden inte ger någon påverkan på godstrafik

Funktionshindrades tillgänglighet

Bedöms ej påverkas

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

Barn och unga kan inte köra bil och behöver åka kollektiv, cykla eller gå för att transportera sig själva. Åtgärden förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykel. På så sätt ökar barns möjligheter att själva använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik bedöms ge en liten minskning av vägtrafikarbete men detta bedöms inte ha någon betydande påverkan på trafiksäkerhet.

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

Åtgärderna ger minskad restid för kollektivtrafik utan att påverka restiden för bil. Detta bedöms kunna bidra till en liten överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik, som skulle innebära en liten minskning av motorbränsle.

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

Åtgärderna ger minskad restid för kollektivtrafik utan att påverka restiden för bil. Detta bedöms kunna bidra till en liten överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik, som skulle innebära en liten förbättring på luftkvalitet.

Buller och vibrationer

Åtgärden bedöms ha en liten påverkan på överflyttning och därmed minskning av vägtrafiken. Potentiellt kan ny linjesträckning för bussen leda till ökat buller på gator som saknar busstrafik idag. Med tanke på de små förändringarna i flöden för bil och buss bedöms inte att det finns en stor effekt till bullernivåerna.

Landskap

Ny broförbindelse bedöms ge intrång i landskapsbild men samtidigt minskade barriäreffekter för människor.

Vatten

Bedöms ej påverkas

Material och kemiska produkter

Bedöms ej påverkas

Förorenade områden och masshantering

Bedöms ej påverkas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restid och restidsosäkerhet för kollektivtrafikresenärer, gående och cyklister. Ny broförbindelse bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden men samtidigt minskade barriäreffekter för människor. Åtgärderna har en liten påverkan på överflyttning av resor från bil till kollektivtrafiken som förväntas ge en mindre positiv effekt på klimat och luftföroreningar.

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

Objektnummer: VOR2679, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-07



Samlad effektbedömning

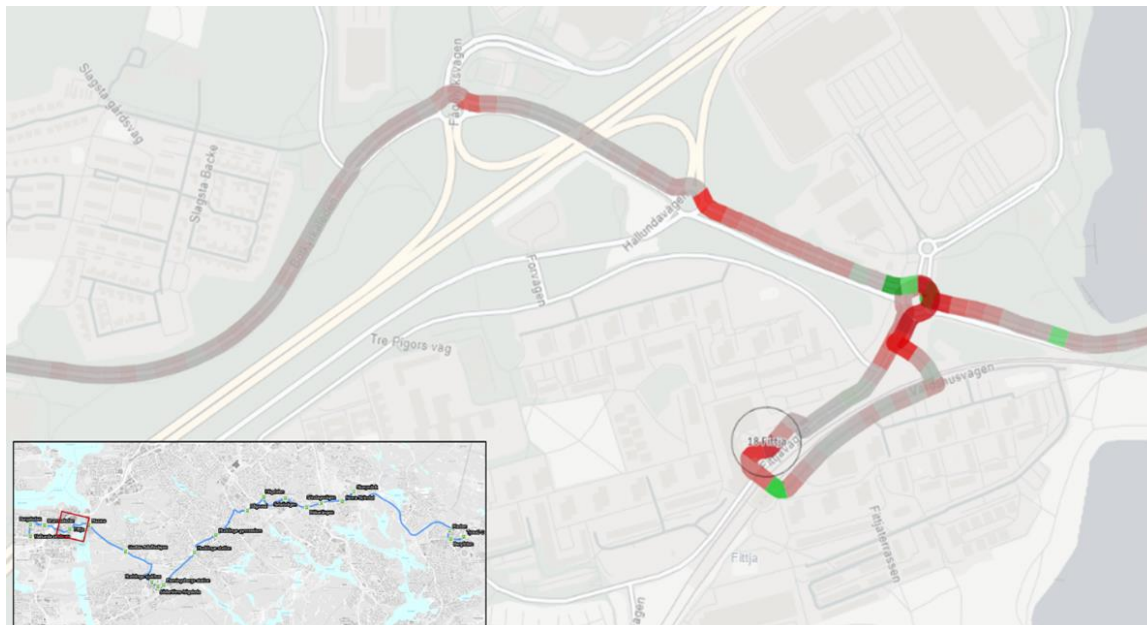
Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Botkyrka, Bussbro över E4, statlig medf.
Objekt-id	VOR2679
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Botkyrka
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister



Nuvarande sträckning för linje 172 till Fittja innebär en säckkörning

På sträckan Fittja-Hallunda är linjedragningen för dagens busstrafik inte optimal då bussen behöver göra en omväg till terminalen. Vid Fittja bussterminal går det långsamt för bussar som ska in och ut ur terminalen på grund av platsbrist och konflikter med annan trafik. Många människor rör sig på platsen, leveranser nyttjar busskörfält, allmän trafik och parkeringar i området påverkar framkomligheten. Viss konflikt finns också med annan trafik vid utfart på Krögarvägen.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	1,9 km
Vägstandard	Vanlig väg: 1+1 kf på sträckan Fittja station-väg 259, 2+2 kf på väg 259/Botkyrkaleden
Vägtrafik	På Botkyrkaleden genom tpl Fittja: 11 560 f/dygn, mätår 2022, lastbilsandel: 7 %

Beskrivning av åtgärden



Detaljerad skiss över ny broförbindelse



Översikt över de åtgärder som ingår på den berörda sträckan

Ny broförbindelse (bussbro) för dubbelriktad busstrafik och gång- och cykeltrafik anläggs över E4/E20 i Botkyrka med anslutning till och från Krögarvägen och Botkyrkaleden, total längd 182 m. Nytt hållplatsläge anläggs längs Krögarvägen vid Fittja C, med anslutning till gångbro inkl. ny gånganslutning. Bägarvägens hållplats byggs om från timglashållplats till körbانهållplats alternativt fickållplats.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	1,3 km
Vägstandard	Vanlig väg: 1+1körfält, endast bussgata på bron över E4
Vägtrafik	På Botkyrkaleden genom tpl Fittja: 11 560 f/dygn, mätår 2022, lastbilsandel: 7 %

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att ge bussen en körväg mellan Fittja och Hallunda som är genare och med större restidssäkerhet.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-01-23	2024-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	258	77	257	77

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	220

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Underhåll av ny bussbro bidrar till ökade drifts- och underhållskostnader.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärdsförslaget har sin utgångspunkt i följande studier: -Linjestudie för Expressbusslinje N Tyresö-Hallunda, Region Stockholm -ÅVS Expressbuss 2030. Region Stockholm och Trafikverket i samverkan med länets kommuner. -ÅVS - Förbättrad framkomlighet i stomnätet, 20160525. Trafikverket och SLL i samarbete med Huddinge kommun och Stockholms stad. Föreslaget objekt är ett nytt kandidat för länsplan för transportinfrastruktur i Region Stockholm.

Inom objektet E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda-Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm, ingick tidigare en sociodukt över E4/20. Denna sociodukt har lyfts ur det objektet och föreslås ersättas med den bussbro som beskrivs i denna SEB. Objekten har inga ömsesidiga beroenden och är två separata objekt.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024
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	40
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Ej relevant
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

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

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Beslut om framtida trafikering i bussnätet kan påverka nyttan av åtgärden.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
referens 1	Sams-beräkningar (OBS - endast underlag)
referens 2	GKI
referens 3	Klimatkalkyl
referens 4	Arbets-PM till SEB
referens 5	Kalkyl-PM (OBS - endast underlag)

SEB Id: d06b059f-42fd-4061-bfb7-37985470cb86

Objektnummer: VOR2679, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Nykvist David, PLöru, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-07



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-13

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