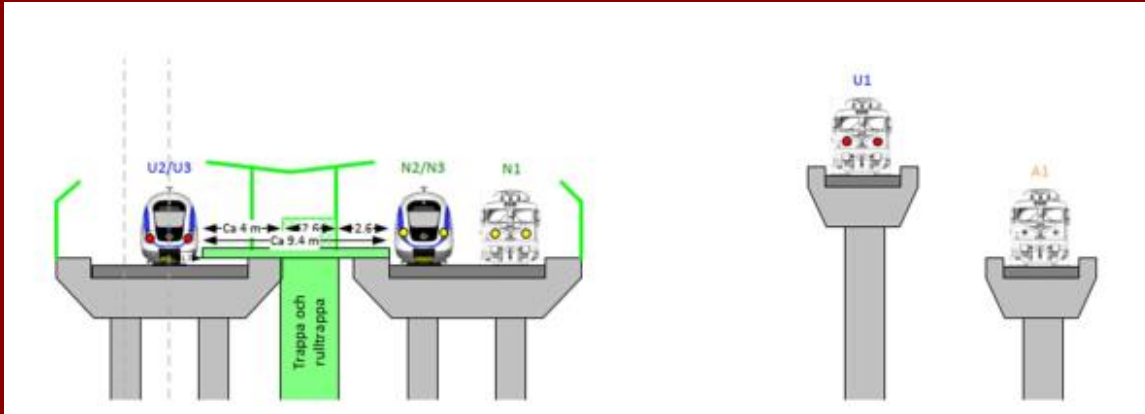


Samlad effektbedömning

Årstabergs bytespunkt, alternativ 2, VOR2684



Objektnummer: VOR2684, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Block Anders, PLöru, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-10



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Block Anders, 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

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

I dagsläget är plattform och stationsbyggnad underdimensionerad sett till resenärlöden och trängsel uppstår i rusningstrafiken samt att plattformarna är väderutsatta. En flyttad bussterminal och ny tunnelbanelinje med uppgång vid bussterminalens tidigare placering innebär ett ökat resande och risk för trängsel vilket ger ökade bytestider för resenärerna. Det finns därför ett behov av att skapa nya entréer mellan det nya busstorget och pendeltågen, för att klara dessa förändrade flöden.

Beskrivning av åtgärden

Befintlig plattform breddas och länkas med tillkommande entré med trappor till flyttad bussterminal och Tvärbana för mer effektiva byten. Bulleråtgärder, exempelvis glaspartier vid pendeltågsplattformen på brodelen inkluderas i åtgärden.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet är att förbättra byten mellan pendeltåg, buss, spårväg, tunnelbana och lokala gång- och cykelresor genom en förbättrad resandemiljö i bytespunkten.

Investeringskostnad

Kostnaden är 282 mnkr i prisnivå 2023-06. En tillkommande kostnad under genomförandeskedet är den stora trafikpåverkan som denna åtgärd innebär pga att tågtrafiken behöver reduceras från 16 till 10 tåg per timme och riktning samt att resandeutbyte inte kan ske vid Årstaberg.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Olönsam - endast bedömd
---------------------------	-------------------------

Fördelningsanalys

Pendeltågssystemets geografiska utbredning gör att störst nytta tillfaller Stockholms län och dess kommuner. Resenärer med pendeltåg gynnas mest av åtgärden och då kvinnor generellt reser mer kollektivt får de också en relativ fördel.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger upphov till bättre bytestider i Årstaberg för resenärer mellan pendeltåg, buss och Tvärbana tillsammans med en mer trafiksäker miljö. Effekter under byggtid inverkar negativt på funktionsmålet.

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

Planeringsläge

Trafikverket, trafikförvaltningen och Stockholms Stad har gemensamt genomfört en ÅVS för åtgärden som blev klar hösten 2019. En funktionsutredning för bytespunktens framtida utformning har gjorts. Arbetet drivs gemensamt av trafikförvaltningen, Stockholms stad och Trafikverket. Åtgärden är även kopplad till flytt av busstation, i vilken plattformsutbyggnaden ska integreras, samt kommande utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö via Årstaberg. Inom funktionsutredning har två olika alternativ utretts. Det alternativ som denna SEB avser benämnas i funktionsutredningen "VIT 2". Det andra utredningsalternativet "GUL 3" (JST2207 Årstabergs bytespunkt) löser delvis andra brister och syftar utöver att förbättra förutsättningar för byten och resandemiljö i bytespunkten även till att förstärka förutsättningar för en robust utveckling av pendeltågstrafiken samt öka möjligheterna till en effektiv störningshantering. SEB upprättas i samband med funktionsutredningen.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Den upplevda trängseln på plattformen minskar något till följd av bredare plattform och exempelvis resenärer med cykel får enklare och snabbare byten med mer utrymme på plattformen och i uppgångar.	Förbättring
Restid	Förbättrad gång och bytestid för resenärer på pendeltåg som byter till buss/Tvärbana i Årstaberg.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Med ny utformning av åtkomst till pendeltågsplattformarna med fler hissar förbättras tillgängligheten för funktionshindrade.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Åtgärden förbättrar möjligheterna till byten i Årstaberg och kan därmed ge upphov till en mindre överflyttning efter åtgärd.	Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	I dagsläget korsar resenärer cykelbana och spårvagnsspår för att nå spårvagnsplattform. Med åtgärd behöver färre resenärer korsa spårvagnsspår och cykelväg.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Åtgärden inkluderar buller- och vindskydd på pendeltågsplattformarna på brodelen vilket gör att negativa effekter från tågen mildras för boende i området, även om vägarna i området utgör den största effekten gällande buller. Samtidigt minskar det omgivande bullret för resenärerna på plattformen till följd av åtgärderna på bron tillsammans med utsattheten för vind.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningar för "Personresor" och "Persontransportföretag".	

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Övrig effekt	De försämrade restiderna i anläggningsskedet kan leda till en överflyttning från pendeltåg till buss alternativt bil eller ersättningstrafik. I händelse av att resenärer flyttar över till bil så blir det en förlust av biljettintäkter för persontransportföretagen. I händelse av överflyttning till buss eller ersättningstrafik så blir intäktsskillnaden mellan pendeltåg, buss eller ersättningstrafik avgörande. Sammantaget antas effekten vara försumbar.	Försumbart
Övrig effekt	Trängseln riskerar att öka, exempelvis på pendeltågen, när resenärer leds om under anläggningsskedet men det sker under en kortare period vilket gör att effekten bedöms som försumbar.	Försumbart
Övrig effekt	Anläggningsskedet leder till försämrade restider i både hög- och lågtrafik då resenärer behöver ledas om eller välja andra färdmedel. Även fordons-, spårvägs- och busstrafiken på och	Försämring

Objektnummer: VOR2684, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Block Anders, PLöru, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-10

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	längs med Årstavägen kan påverkas negativt i samband med anläggningsskedet.	

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	

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-equivallenter

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	
Prognosår (kton)	
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	

* 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	1737	4,0
Reinvestering per år	5,8	0,02
Drift och underhåll per år	0	0

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
Minskade bytestider, något minskad trängsel på plattform och i trappor samt förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade efter åtgärd bedöms innebära en förbättring totalt sett.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Förbättrade möjligheter till byten i Årstaberg efter åtgärd vilket kan ge upphov till en mindre överflyttning. Effekten bedöms som försumbar.	≈ 0
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Färre resenärer behöver korsa spårvagnsspår och cykelväg efter åtgärd. Effekten bedöms som en förbättring.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden inkluderar buller- och vindskyddsåtgärder vid pendeltågsplattformarna på brodelen, där det omgivande bullret exempelvis från vägar mildras för resenärer på pendeltågsplattformen tillsammans med utsattheten för vind. Effekten bedöms som försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö:	
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i bedömningar för "Personresor" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Bedömning
Ökade restider och större risk för trängsel under anläggningskedet, då antalet pendeltåg blir färre och resenärer behöver ledas om eller välja andra färdmedel, bedöms innebära en försämring.	<
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	252 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	252 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Olönsam - endast bedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden minskar trängsel och förbättrar bytestiden för pendlingsresenärer i Årstaberg. Samtidigt ger anläggningsskedet upphov till resenärsstörningar vilka befaras överstiga de positiva effekterna som följer av åtgärden. Den sammanvägda lönsamheten av objektet bedöms således vara olönsam.

Resenärspåverkan i samband med anläggningsskedet kan bli betydande och innebär försämringar för resenärer som nyttjar pendeltågslinjer som normalt sett stannar eller passerar Årstaberg. De resenärerna tvingas till byten och längre restider genom exempelvis omledning. Uppehåll för av- och påstigande vid Årstaberg kommer inte vara möjlig under 60-80 veckor i samband med genomförandet av åtgärden och pendeltågstrafiken behöver minska från 16 till 10 tåg per timme och riktning.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden ger upphov till något mindre trängsel på plattform och i uppgångar, bättre tillgänglighet och en förbättrad ljudmiljö vid plattformen. Det är dock effekter av mindre storlek. Anläggningsskedet innebär försämringar för resenärer med fler byten och sämre restider som väger tyngre.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden relateras till en generell utbyggnad av järnvägsnätet i Stockholmsområdet som möjliggör en tätare trafik av pendeltåg. Det rör sig exempelvis om åtgärder på sträckan Solna-Skavstaby och kurvrätningar vid Tumba samt pågående ERTMS-projekt. Vidare är åtgärden beroende av flytten av befintlig bussterminal, som antas ske i både JA och UA, samt utbyggnaden av ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö med uppgång vid Årstaberg.

3 Fördelningsanalys

Pendeltågssystemets geografiska utbredning gör att störst nytta tillfaller Stockholms län och dess kommuner. Resenärer med pendeltåg gynnas mest av åtgärden och då kvinnor generellt reser mer kollektivt får de också en relativ fördel.

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

Ombyggnaden av stationen förbättrar tiden det tar till och från plattformarna för resenärer som byter mellan pendeltåg, buss, och/eller Tvärbana. Det förbättrar medborgarnas tillgänglighet till kollektivtrafiken och minskar trängseln på plattformarna i viss grad.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden påverkar ej näringslivets tillgänglighet eller konkurrenskraft med hänsyn till godstransporter.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden förbättrar funktionshindrades tillgänglighet till kollektivtrafik exempelvis genom fler hissar som är anpassade för individer med funktionshinder.

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

Åtgärden påverkar ej barns möjlighet att själva, på ett säkert sätt, använda transportsystemet eller 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.

Färre resenärer behöver korsa cykelbanan eller Tvärbanan vid byte efter åtgärd.

Pendeltågsplattformarna blir bredare med mer utrymme för resenärer och minskar risken att individer hamnar på spåren vilket gör att trängseln därför ej bör utgöra en trafiksäkerhetsrisk efter åtgärd.

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

Åtgärden innebär att anläggningsmassan ökar, vilket leder till ökade utsläpp av CO₂.

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

Åtgärden förbättrar möjligheterna till smidiga byten mellan pendeltåg, buss och Tvärbana i Årstaberg och kan därmed underlätta överflyttning till kollektiva färdmedel i viss grad.

Buller och vibrationer

Buller- och vindskyddsåtgärder utförs vilket mildrar de negativa effekterna av buller och vind för resenärer på pendeltågsplattformen. Buller från tågen minskar för boende i området, även om buller från vägarna bör vara den största källan till störning.

Landskap

Åtgärden sker inom ett område så sedan tidigare är påverkat av infrastruktur. Eventuell påverkan är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.

Vatten

Enligt Naturvårdsverkets karttjänst (<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>) så finns inga vattenskyddsområden i närheten av åtgärdsområdet.

Material och kemiska produkter

Föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.

Förorenade områden och masshantering

Föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger upphov till bättre bytestider i Årstaberg för resenärer mellan pendeltåg, buss och Tvärbana tillsammans med en mer trafiksäker miljö. Effekter under byggtid inverkar negativt på funktionsmålet.

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

Objektnummer: VOR2684, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Block Anders, PLöru, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-10

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

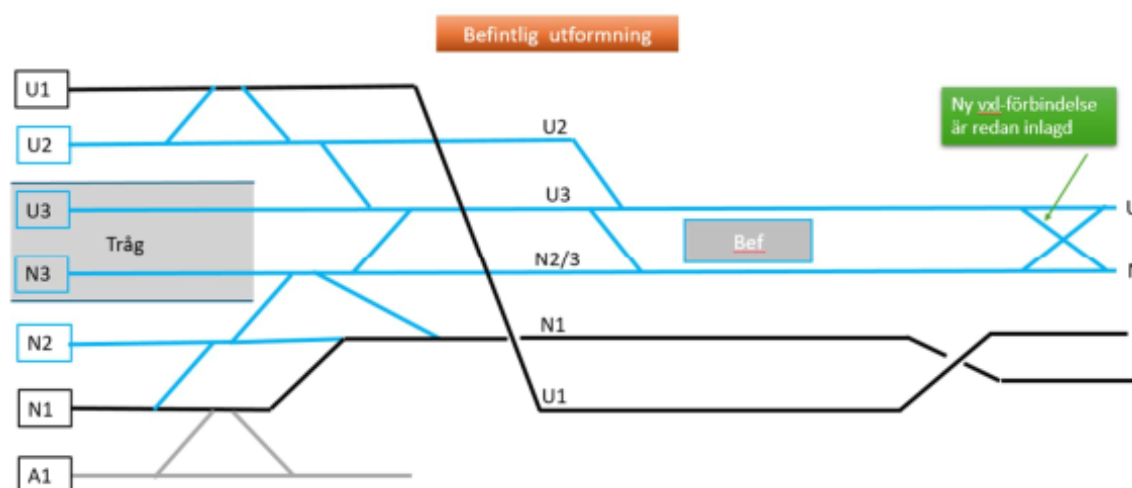
Åtgärdsnamn	Årstabergs bytespunkt, alternativ 2
Objekt-id	VOR2684
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Stockholm
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Funktionsutredning
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

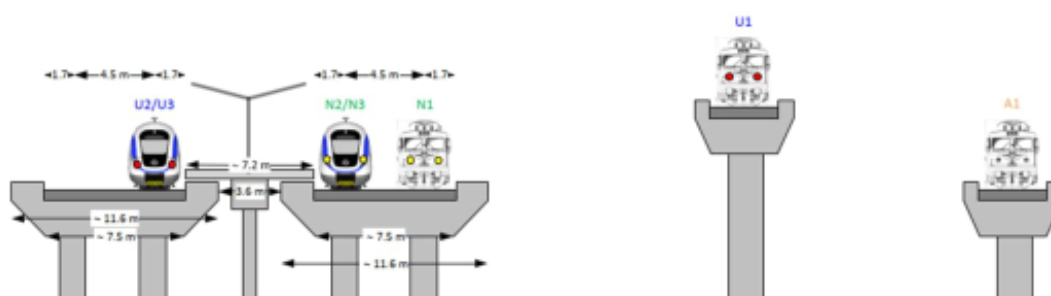
I dagsläget är plattform och stationsbyggnad underdimensionerad sett till resenärlöden och trängsel uppstår i rusningstrafiken samt att plattformarna är väderutsatta. En flyttad bussterminal och ny tunnelbanelinje med uppgång vid bussterminalens tidigare placering innebär ett ökat resande och risk för trängsel vilket ger ökade bytestider för resenärerna. Det finns därför ett behov av att skapa nya entréer mellan det nya busstorget och pendeltågen, för att klara dessa förändrade flöden.

Årstaberg är en strategiskt viktig bytespunkt med stor betydelse för kollektivtrafiksystemet ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Bytespunkten trafikeras av pendeltågslinjer från såväl den södra länshalvan mot de centrala delarna av Stockholm som från de norra länsdelarna. Tvärresande sker härifrån med buss och spårväg till närförorterna. Ny sträckning för tunnelbanan planeras mellan Älvsjö och Fridhemsplan med station i Årstaberg. Den nya tunnelbanelinjen ingår i Sverigeförhandlingen. Utöver de kollektiva färdmedlen passerar det regionala cykelstråket genom bytespunkten. Plattform och stationsbyggnad är underdimensionerad sett till resenärlöden och trängsel uppstår i rusningstrafiken. Plattformen har en entré belägen i den norra änden och i den södra änden sträcker sig plattformen över den väl trafikerade Södra länken vilket gör den buller- och väderutsatt på grund av dess höga läge ovanför Södra länken som är en stor och bred genomfartsled i anslutningen från Essingeleden mot Älvsjö, Nynäsvägen och Nacka/Värmdö. Resandeutvecklingen via bytespunkten har varit stark, mellan åren 2008 och 2018 har antalet av- och påstigande mer än fördubblats. Befintligt busstorg planeras i och med bytespunktens utveckling att flyttas till söder om Årstabergsvägen. Ny tunnelbanelinje med uppgång vid befintligt busstorgs placering ansluter till bytespunkten vilket medför att resenärer och antal byten även ökar med tunnelbaneresenärer i Årstaberg. Flytten av busstorget kommer, givet

dagens utformning av pendeltågstationen, ge längre bytestider till buss för pendeltågsresenärerna. Det är även troligt att tunnelbaneresenärerna kommer att nyttja befintlig pendeltågsentré för byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Därför finns ett behov av att skapa nya entréer mellan det nya busstorget och pendeltågen, för att klara dessa förändrade flöden.



Dagens spårutformning inklusive spårbeteckningar



Dagens befintliga plattform inklusive spårbeteckningar

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångtrafik	16 000 bytesresor VMD (2040)
Banlängd	5km
Banstandard	Dubbelspårsstation med sth 120 km/h för spår U2 och 100 km/h för spår U3 för samtliga tåg
Bantrafik	Trafikering år 2045. Västra Stambanan, Flemingsberg-Älvsjö: 724 persontåg/dygn varav 352 pendeltåg, 27 godståg/dygn. Västra Stambanan, Älvsjö-Årstaberg: 988 persontåg/dygn varav 616

Objektnummer: VOR2684, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Block Anders, PLöru, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

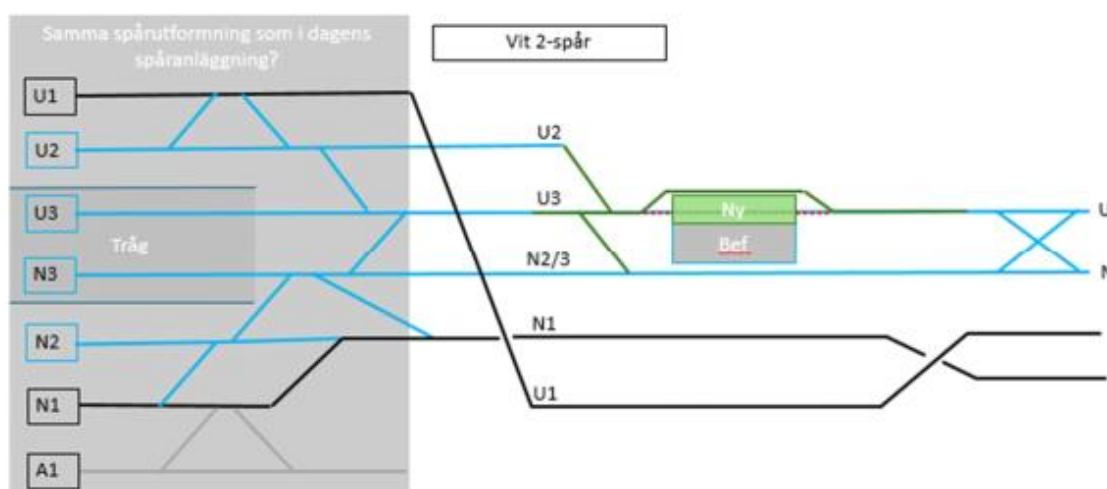
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-10

	pendeltåg, 25 godståg/dygn. Nynäsbanan, Älvsjö-Västerhaninge: 264 persontåg/dygn varav 264 pendeltåg, 10 godståg/dygn.
Banflöde	Resenärer och godsvolymer år 2045. Västra Stambanan, Flemingsberg-Älvsjö: 61 miljoner resenärer/år varav 42 miljoner regionala. 1,59 miljoner ton/år. Västra Stambanan, Älvsjö-Årsta-berg: 76,44 miljoner resenärer/år varav 57 miljoner regionala. 1,19 miljoner ton/år. Nynäsbanan, Älvsjö-Västerhaninge: 22 miljoner resenärer/år varav 22 miljoner regionala.

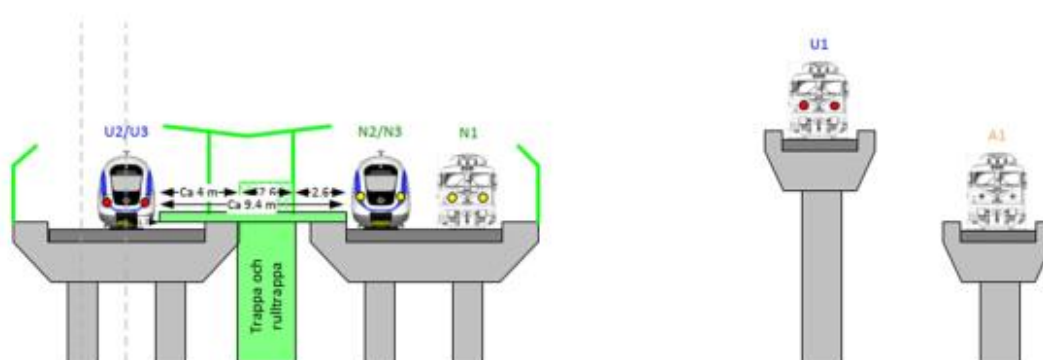
Beskrivning av åtgärden

Befintlig plattform breddas och länkas med tillkommande entré med trappor till flyttad bussterminal och Tvärbana för mer effektiva byten. Bulleråtgärder, exempelvis glaspartier vid pendeltågsplattformen på brodelen inkluderas i åtgärden.

Åtgärden avser - Befintlig plattform breddas från 7,2 till 9,4 meter. - En tillkommande entré med trappor mellan den breddade pendeltågsplattformen och bussterminalen i nytt läge med tillgång till Tvärbanan. - Bullerskyddsåtgärder anläggs vid pendeltågsplattformen på brodelen. - Befintliga spår förskjuts i sidled för att göra plats för bredare plattform.



Spårutformning (alternativ vit2) inklusive spårbeteckningar



Bredare befintlig plattform (alternativ vit2) inklusive spårbeteckningar

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångtrafik	16 000 bytesresor VMD (2040)
Banlängd	5km

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Banstandard	Dubbelspårsstation med sth 120 km/h för spår U2 och 100 km/h för spår U3 för samtliga tåg
Bantrafik	Trafikering år 2045. Västra Stambanan, Flemingsberg-Älvsjö: 724 persontåg/dygn varav 352 pen-deltåg, 27 godståg/dygn. Västra Stambanan, Älvsjö-Årstaberg: 988 persontåg/dygn varav 616 pendeltåg, 25 godståg/dygn. Nynäsbanan, Älvsjö-Västerhaninge: 264 persontåg/dygn varav 264 pendeltåg, 10 godståg/dygn.
Banflöde	Resenärer och godsvolymer år 2045. Västra Stambanan, Flemingsberg-Älvsjö: 61 miljoner resenärer/år varav 42 miljoner regionala. 1,59 miljoner ton/år. Västra Stambanan, Älvsjö-Årstaberg: 76,44 miljoner resenärer/år varav 57 miljoner regionala. 1,19 miljoner ton/år. Nynäsbanan, Älvsjö-Västerhaninge: 22 miljoner resenärer/år varav 22 miljoner regionala.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet är att förbättra byten mellan pendeltåg, buss, spårväg, tunnelbana och lokala gång- och cykelresor genom en förbättrad resandemiljö i bytespunkten.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-01-27	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	282	85	282	85

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	3	252

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Stationen ökar i storlek med ytterligare en uppgång och bredare plattform, vilket ökar behovet av drift- och underhåll.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Trafikverket, trafikförvaltningen och Stockholms Stad har gemensamt genomfört en ÅVS för åtgärden som blev klar hösten 2019. En funktionsutredning för bytespunktens framtida utformning har gjorts. Arbetet drivs gemensamt av trafikförvaltningen, Stockholms stad och Trafikverket. Åtgärden är även kopplad till flytt av busstation, i vilken plattformsutbyggnaden ska integreras, samt kommande utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö via Årstaberg. Inom funktionsutredning har två olika alternativ utretts. Det alternativ som denna SEB avser benämns i funktionsutredningen "VIT 2". Det andra utredningsalternativet "GUL 3" (JST2207 Årstabergs bytespunkt) löser delvis andra brister och syftar utöver att förbättra förutsättningar för byten och resandemiljö i bytespunkten även till att förstärka förutsättningar för en robust utveckling av pendeltågstrafiken samt öka möjligheterna till en effektiv störningshantering. SEB upprättas i samband med funktionsutredningen.

SEB har upprättats för två olika utredningsalternativ (se vidare under Planeringsläge). Det alternativ (VIT2) som ligger till grund för denna SEB är förenat med en stor trafikpåverkan under byggtid. Under anläggningsskedet på mellan 60-80 veckor kommer antalet pendeltåg att behöva minska från 16 till 10 tåg/h och riktning för att möjliggöra enkelspårsdrift på banan enligt trafikeringsalternativ 4 i den fördjupade utredningen. Vidare så kommer uppehåll i Årstaberg för pendeltåg ej vara möjligt. Det innebär bland annat att resenärer behöver byta färdmedel i Farsta strand och Sundbyberg för vidare resa på Nynäsbanan och Mälarbanan i tänkt scenario under anläggningsskedet. Övrig trafik på Västra och Södra stambanan påverkas ej av den försämrade kapaciteten i samband med enkelspårsdrift för pendeltågen. För aktuellt alternativ är det utifrån ett trafikantpåverkansperspektiv en förutsättning att tunnelbanans Hagsåtrågrenen flyttas till blå tunnelbana för att det ska finnas bättre möjligheter att hantera den stora trafikpåverkan i samband med byggnation av alternativet. Flytten av Hagsåtrågrenen förväntas ske år 2030 och möjliggör en hantering av trafikpåverkan som bygger på att leda om resenärer från Nynäsbanan till den Gröna linjens Farstagren.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos 2024-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2031
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	3
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
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: Åtgärden relateras till en generell utbyggnad av järnvägsnätet i Stockholmsområdet som möjliggör en tätare trafik av pendeltåg. Det rör sig exempelvis om åtgärder på sträckan Solna-Skavstaby och kurvrätningar vid Tumba samt pågående ERTMS-projekt. Vidare är åtgärden beroende av flytten av befintlig bussterminal, som antas ske i både JA och UA, samt utbyggnaden av ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö med uppgång vid Årstaberg.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1	Arbets-PM
Referens 2	BilagaSEB-IC9517-2025-03-28
Referens 3	investeringskostnad_omrakning_bca_2024.2_VIT2
Referens 4	promenadkalkyl 241218_1100
Referens 5	Rapport Årstaberg fördjupad utredning_V1
Referens 6	Trafikantstörning vid ombyggnation av Årstaberg_241101 (1)
Referens 7	Trafikering och beräkning_vor2684_250129_0943
Referens 8	VOR2684_Årstaberg_alt2_FU_GKI_250127

SEB Id för denna SEB: fc61e143-8ca0-4030-a9e4-148ef0e0191f

Objektnummer: VOR2684, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Block Anders, PLöru, 0771-921 921
Skede: Funktionsutredning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-06-10



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Block Anders, 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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning