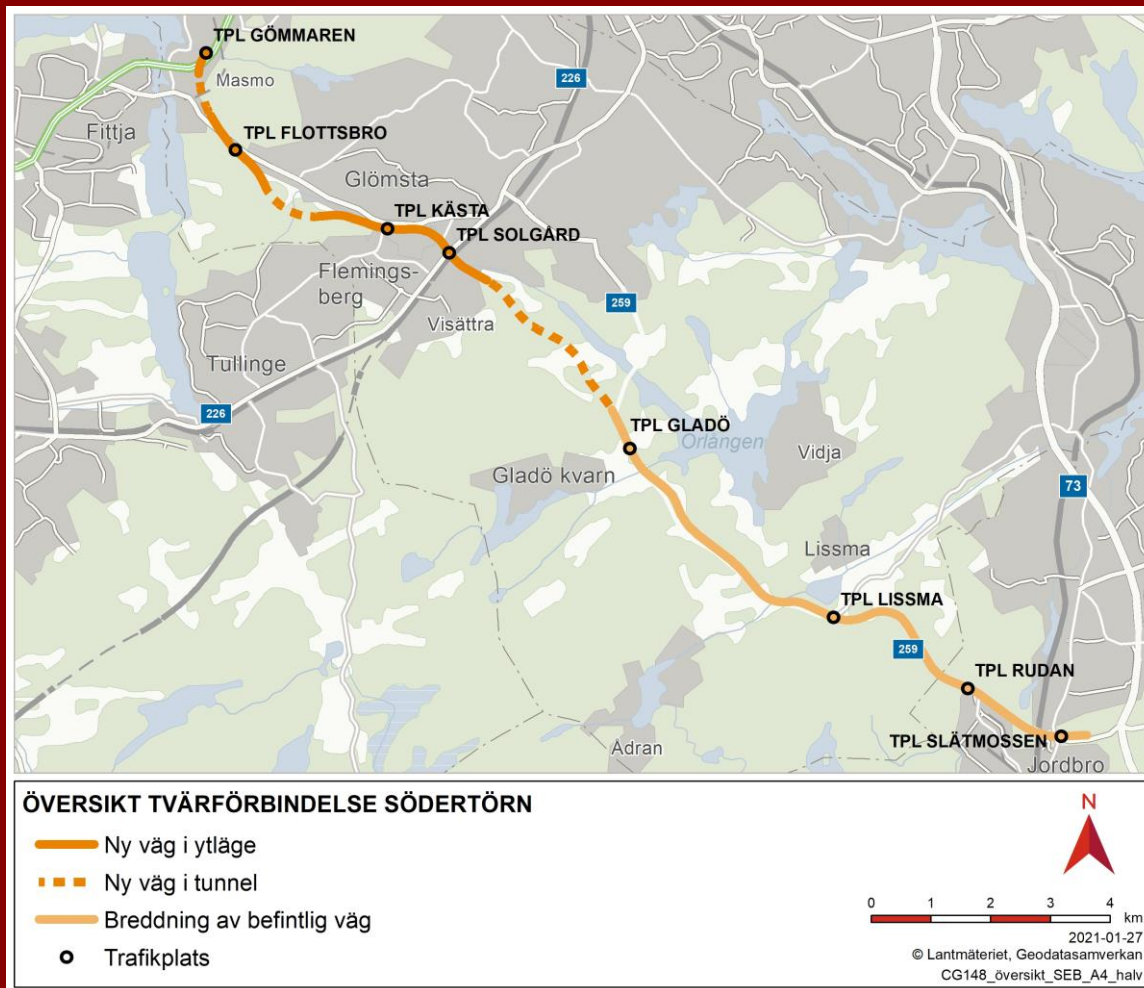


Samlad effektbedömning

E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, VST005



Objektnummer: VST005, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Stassais Söderblom Alexandra, PRyt, 0771-921 921
Skede: Varierande (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-20



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-08-22

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Stassais Söderblom Alexandra, PRyt

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.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$\text{NNV} = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrone:

$$\text{NNK} = \text{NNV} / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < \text{NNK} < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrone uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$\text{NUK} = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $\text{NUK} = \text{NNK} + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

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" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Stockholm län och berör Huddinge, Haninge, Botkyrka kommun.

Nuläge och brister

Infrastrukturnätet inom Södertörn har brister, särskilt i öst-västlig riktning, där vägnätet inte är utformat för att effektivt tillgodose framtida resandeefterfrågan. Väg 259 är redan idag hårt belastad med begränsad framkomlighet och en stor andel tung trafik. Detta resulterar i att den gods-/biltrafik och kollektivtrafik som ska i öst-västlig riktning istället belastar infrastrukturen närmare Stockholms centrala delar, alternativt andra vägar på Södertörn.

Beskrivning av åtgärden

Förslaget innebär: - En mötesfri motortrafikled med två körfält i vardera riktningen - Sex nya trafikplatser och två nya cirkulationsplatser - Hastighetsgräns 60-100 km/h - Vägen går in i tunnel genom Masmoberget, under Glömstadalen, samt under Flemingsbergsskogen. - Vägen går på bro över väg 226 och Västra stambanan. - Ny separerad gång- och cykelväg längs hela sträckningen

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med Tvärförbindelse Södertörn är en förbättrad vägförbindelse för motorfordon, gång och cykel som ger förutsättningar för säkra, effektiva och hållbara resor och transporter över Södertörn.

Investeringskostnad

Kostnaden är 22362 mnkr i prisnivå 2023-06. Kostnadsunderlag bygger på de besparingar som föreslagits av projektet och lämnats in till Regeringen den 19 maj 2025.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-199 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,01
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Fördelningsanalysen i Sampers visar på att de socioekonomiska grupper som drar störst nytta av åtgärden är män, förvärvsarbetande, personer med medelhög till hög inkomst, personer med körkort samt hushåll med bil. Geografiskt är det boende i Huddinge, Botkyrka och Haninge kommun som drar störst nytta.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men ökar barriäreffekten och påverkar luftkvaliteten och bullernivåer negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Tvärförbindelse Södertörn ingick i Stockholmsöverenskommelsen från 2007 och fanns i Nationell plan 2010-2021 som tre objekt; Södertörnsleden och Masmolänken och Haningeleden. I Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 ersattes dessa av Tvärförbindelse Södertörn. Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033 och har i samband med Trafikverkets byggstartsrapportering till regeringen i juni 2024 föreslagits för byggstart år 1-3 (2025-2027). Vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn, som även omfattar objektet VST001ba Hallunda-Vårby, delen Fittja-Vårby (Vårbybroarna), har vunnit laga kraft genom regeringsbeslut i januari 2024. En uppdaterad SEB för Tvärförbindelse Södertörn har tagits fram i syfte att utgöra ett kompletterande underlag till byggstartsrapporteringen. Under början av 2025 gav regeringen Trafikverket i uppgift att se över kostnaden för ett antal infrastrukturprojekt, där Tvärförbindelse Södertörn ingick. Detta har resulterat i bantad utformning av ett antal trafikplatser, vilket SEB:en nu har uppdaterats för att spegla. De ursprungligen planerade planskilda vägkorsningarna vid Lissma och Slätmosen har ersatts med cirkulationsplatser. Södergående ramper i Vårby har utgått, vilket är kopplat till förändringar i det angränsade objektet Vårbybroarna. Trafikplats Vårdkasen, som utgör kopplingen mellan Tvärförbindelse Södertörn och väg 226 Huddingevägen, har förändrats i sin utformning. Objektet medfinansieras av Huddinge kommun.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ny gång- och cykelbana ökar möjligheten till tryggare användning vilket kan öka efterfrågan. Ny väg med högre standard innebär också ökad trygghet. Effekten bedöms dock ej överstiga 1 % av investeringskostnaden, vilket gör att den bedöms som försumbar.		Försumbart
Reskostnad personbil, långväga	Drivmedelskostnaderna ökar på grund av ökat bilresande i området överlag. Trots att trafiken får kortare resväg, överväger denna effekt.	4,2 mnkr/år	-75
Reskostnad personbil, regionalt	Drivmedelskostnaderna ökar på grund av ökat bilresande i området överlag. Trots att trafiken får kortare resväg, överväger denna effekt.	24 mnkr/år	-433
Restid kollektivtrafik, regionalt	Införande av ny busslinje leder till kortare restider för kollektivtrafikresenärer.	-268 kptim/år	901
Restid personbil, långväga	Kortare restid till följd av ny, genare väg med högre standard.	-218 kptim/år	1018
Restid personbil, regionalt	Kortare restid till följd av ny, genare väg med högre standard.	-4594 kptim/år	13671
Vägavgifter/vägs katt personbil	Fler resenärer väljer Tvärförbindelsen och Förbifarten i stället för att åka genom centrala Stockholm och undviker därmed trängselavgifter.	-46 mnkr/år	830

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Minskade restider för godstransporter på väg tack vare högre hastighet och ökad kapacitet i vägnätet.	-3,9 mnkr/år	69
Reskostnad lastbil	Drivmedelskostnaderna ökar på grund av ökat trafikarbete för lastbil.	18 mnkr/år	-293
Reskostnad personbil yrkestrafik	Drivmedelskostnaderna ökar på grund av ökat trafikarbete för personbil i yrkestrafik.	12 mnkr/år	-209
Restid lastbil	Minskade restider för lastbilstrafiken tack vare högre hastighet och ökad kapacitet i vägnätet.	-233 kptim/år	1876
Restid personbil yrkestrafik	Minskade restider för personbil i yrkestrafik tack vare högre hastighet och ökad kapacitet i vägnätet.	-341 kptim/år	2358
Vägavgifter/vägska- r	Mer godstrafik åker via Tvärförbindelsen och Förbifarten i stället för genom centrala Stockholm och undviker därmed trängselavgifter.	-14 mnkr/år	241

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) / Bedömning
Banavgifter persontåg	Banavgifter minskar på grund av minskat tågresande.	-2,0 mnkr/år	37
Biljettintäkter	Biljettintäkter minskar på grund av överflyttning av resande från kollektivtrafik till biltrafik.	-72 mnkr/år	-1308
Fordonskostnader kollektivtrafik	Ny busslinje leder totalt sett till ökade fordonskostnader, trots att vissa minskningar i fordonskostnader sker på tågsidan till följd av överflyttning av resande från tåg till buss.	24 mnkr/år	-288

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Moms på biljettintäkter	Moms på biljettintäkter minskar på grund av att biljettintäkterna själva minskar.	-4,0 mnkr/år	74

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	För personbil finns stor osäkerhet kring storleken på de beräknade trafiksäkerhetsnyttorna. Olika metodik ger diskonterade nyttor mellan +195 och -2646 mkr. Dessa är därför inte inkluderade i de beräknade nyttorna.		-
Trafiksäkerhet	Lokala effekter för gående och cyklister fångas inte fullt ut av Sampers/Samkalk. Ny trafiksäker utformning av gång- och cykelväg separerad från motorfordonstrafiken bedöms innebära förbättrad trafiksäkerhet. Däremot bedöms effekten som försumbar i sammanhanget.		Försumbart
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Trafiksäkerhetsvinster skapas till följd av förbättrad framkomlighet och förutsättningar för jämnare hastigheter samt överflyttning av trafik från mindre trafiksäkra vägar. Nuvärdet avser vägtrafik exklusive personbil.	68 mnkr/år	900

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Åtgärden beräknas endast ha försumbar påverkan på utsläpp av avgaspartiklar.	0 ton/år	1,3
Buller	Ökade trafikvolymen ger ökat buller längs väg 259 vilket förmildras genom bullerskyddsåtgärder. Överflyttning av trafik från tätorter till tvärförbindelsen kan medföra att färre människor utsätts för höga bullernivåer. Vid passage över Huddingevägen (väg 226) finns risk för ökade bullernivåer för boende i vägens närhet. Sammantaget bedöms planförslaget ge konsekvenser på trafikbullernivåer som varierar från stora negativa till positiva i bostadsområden längs väg 259 mellan Vårby och Jordbro. Den totala effekten är svårbedömd.		Försämring
Kväveoxider	Totalt sett ökar utsläppen, men nyttan blir positiv p.g.a. att utsläppen sker längre bort från bebyggelse.	8,5 ton/år	11
Slitagepartiklar	Totalt sett ökar slitagepartiklar, men nyttan blir positiv p.g.a. att utsläppen sker längre bort från bebyggelse.	28 ton/år	925
Vattenkvalitet	Ny utformning av väg är bättre anpassad för trafik med tunga fordon, vilket minskar sannolikheten för farligt gods-olyckor och därmed risken för föroreningar som påverkar vattenkvalitet. Särskilt känsligt område anses vara Östra Mälaren Vattenskyddsområde. Dessutom genomförs skyddsåtgärder för yt- och grundvatten vilket ytterligare minskar föroreningsmängder från väg dagvattnet till vattenförekomster.		Förbättring

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Åtgärden ger måttliga till stora negativa konsekvenser. Värdefulla kulturmiljöer som påverkas är stenåldersboplatser, kommunikationsstråk samt Gladö och Lissma odlingslandskap. Vissa av fornlämningarna behöver tas bort efter en arkeologisk undersökning.		Försämring
Växt- och djurlivseffekt	Breddning av befintlig väg samt ny väg i ytläge medför förlust av livsmiljöer för djur och växter samt förstärkta barriäreffekter för djur. Ytterligare livsmiljöer kommer att förlora sitt värde för många arter till följd av störning från höga trafikvolym. Åtgärder för naturmiljö (planskilda passager för djur och bullerskyddsåtgärder) bidrar till en förmildring av dessa effekter.		Försämring
Övrig effekt	Vägen bryter mot landskapets variationsrika struktur, skala och karaktär och medför visuella barriäreffekter, som dock mildras där vägen dras i tunnel. Positivt är att Lännavägen, Ebbadalsvägen och Lissmavägen bildar en sammanhängande lokalväg som bygger på äldre vägstrukturer.		Försämring

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och		-

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
	"Persontransportföretag". Inga övriga ej beräknade effekter har identifierats.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	215,04
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	1,84
Energianvändning (kwh/prognosår)	
Godsflöde (tonkm/prognosår)	
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	320,80
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	-51,91

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)	
Prognosår (kton)	1,24
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	29,89

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-77,52
---	--------

* 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	240881	740
Reinvestering per år	1197	9,3
Drift och underhåll per år	400	11

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)	Nuvärde	NUK*
Ökad kapacitet och höjd hastighet på Tvärförbindelsen leder till förbättrade restider för personbil. Bättre kollektivtrafikutbud leder till kortare restider för kollektivtrafikresenär. Åtgärder leder dock även till högre kostnader för personbil på grund av högre trafikarbete.	15911 mnkr	0,87
Positiva effekter på reskomfort och trygghet uppstår p.g.a. ny gång- och cykelbana samt ny väg med högre standard. Effekten bedöms dock som försumbar i förhållande till investeringskostnaden.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Förbättrade restider för godstrafik leder till högre nyttor totalt sett, trots att reskostnaderna ökar.	4042 mnkr	0,22

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskade biljettintäkter och ökade fordonskostnader leder till negativa nyttor.	-1484 mnkr	
		-0,08

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Trafiksäkerhetsvinster skapas till följd av förbättrad framkomlighet och förutsättningar för jämnare hastigheter samt överflyttning av trafik från mindre trafiksäkra vägar.	900 mnkr	0,05
För personbil finns stor osäkerhet kring storleken på de beräknade trafiksäkerhetsnyttorna. Olika metodik ger diskonterade nyttor mellan +195 och -2646 mkr. Dessa är därför inte inkluderade i de beräknade nyttorna. Vissa effekter till följd av ny trafiksäker utformning av gång- och cykelväg fångas inte av Sampers/Samkalk. Dessa effekter bedöms dock som försumbara i sammanhanget.	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Totalt sett ökade utsläpp men då dessa sker längre från bebyggelse uppstår positiva nyttor.	937 mnkr	< 0,05
Hälsa: Sammantaget erhålls, enligt bedömning, en försämring avseende buller men en förbättring avseende vattenkvalitet. Nettoeffekten av detta är svårbedömd, men bedöms totalt sett som en försämring.	<	
Natur- och Kulturmiljö: Förslaget har en sammantaget försämrande effekt både på forn- och kulturlämningar, växt- och djurliv och landskapets karaktär.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter".		

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr
Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
Ökade skatteintäkter från vägtrafik på grund av ökat trafikarbete på vägar med högre hastighet leder till att nyttorna totalt sett blir positiva. Effekten dämpas av minskade intäkter från vägavgifter, banavgifter och moms på biljettköp i kollektivtrafiken.	1359 mnkr
Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-3650 mnkr
Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	18015 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	17170 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, beräknad	1044 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	18214 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-199 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,01
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

NNK ligger i intervallet -0,1 till 0,1, och ej beräknade effekter föranleder inte en annan bedömning, varför åtgärdens sammanvägda lönsamhet bedömts till nära noll. Positiva beräknade effekter uppstår främst genom minskade restider, medan negativa beräknade effekter uppstår genom minskade biljettintäkter i kollektivtrafiken. Osäkerhet råder kring de ej beräknade effekterna avseende buller och natur- och kulturmiljö. Även trafiksäkerhetseffekterna är i viss mån osäkra. Genomförda känslighetsanalyser visar att kalkylen blir olönsam vid högre investeringskostnader och lägre trafikflöden. Samtidigt blir åtgärden lönsam vid högre trafikflöden. Känslighetsanalyserna stöder på så sätt också uppfattningen att lönsamheten för åtgärden ligger nära noll.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Sampers/Samkalk bedöms vara ett lämpligt verktyg för den aktuella åtgärden där både ruttvals- och färdmedelsövergripande trafikomfördelningar uppstår. Osäkerhet finns gällande restidsberäkningar i de trafikplatser som ingår i åtgärden.

Ej beräknade effekter:

Osäkerhet råder kring värdering av negativa effekter på natur- och kulturmiljö. Även negativa effekter av ökat buller uppstår. Sammantaget bedöms de negativa effekterna ej överstiga 10 procent av investeringskostnaden. Relativt stora osäkerheter gällande personbilars trafiksäkerhetseffekter.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Objektet har en direkt koppling till objektet VST001ba E4/E20 Hallunda-Vårby delen Fittja-Vårby som ingår i samma vägplan. Objektet har även koppling till VST001 Förbifart Stockholm och VST001bb E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda-Fittja.

3 Fördelningsanalys

Fördelningsanalysen i Sampers visar på att de socioekonomiska grupper som drar störst nytta av åtgärden är män, förvärvsarbetande, personer med medelhög till hög inkomst, personer med körkort samt hushåll med bil. Geografiskt är det boende i Huddinge, Botkyrka och Haninge kommun som drar störst nytta.

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

Åtgärden medför kapacitetsförbättringar vilket ger utökad framkomlighet och bättre tillgänglighet samt mindre risk för köer. Sammanhängande och separerat gång- och cykelnät ökar tillgänglighet, framkomlighet och trygghet vilket gör dessa färdmedel mer attraktiva. Kollektivtrafikresandet minskar som konsekvens av ökat bilresande.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

En genomgående väg med hög standard och god framkomlighet leder till kortare och mer förutsägbara restider för godstrafiken jämfört med utan åtgärden. Tvärförbindelsen är en viktig länk för godstransporter samt för att stärka tillgängligheten till bland annat nya Norviks hamn och industriområdet i Jordbro.

Funktionshindrades tillgänglighet

Breddning av väg bidrar till större barriär än i dagsläget. Däremot kan bredare och mer sammanhängande gång- och cykelvägar bidra till ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Den nya gång- och cykelvägen kommer innebära förbättrad tillgänglighet avseende förbättrad standard (t.ex. lutningar och vilplan).

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

Sammanhängande och separerad gång- och cykelväg är positivt för barns vistelse i trafikmiljöer. Det kommer finnas koppling till lokala gång- och cykelvägar samt till lokala målpunkter exempelvis busshållplatser. Däremot utgör den högratifierade motortrafikleden en barriär för barn, vilken förmildras av att passager av väg 259 är planskilda.

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.

Mötesseparering och cirkulationsplatser bidrar till färre omkomna, men nya trafikplatser och ökad trafik kan leda till fler upphinnandeolyckor och därmed fler allvarligt skadade. Gående och cyklister separeras från motorfordon, vilket bidrar positivt till målet.

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

Åtgärden bedöms innebära att trafikarbetet kommer öka för biltrafik samt att mer energi förbrukas då anläggningsmassan ökar.

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

Emissioner av partiklar bedöms totalt sett öka till följd av ökad trafikmängd. Däremot innebär förbättrad framkomlighet och planskilda passager en jämnare hastighet med färre inbromsningar vilket kan förmildra de negativa effekterna något. Ökningen sker dock i områden med större avstånd från bebyggelse, där färre personer vistas.

Buller och vibrationer

Ökade trafikvolymerna ger ökat buller längs väg 259 vilket förmildras genom bullerskyddsåtgärder. Överflyttning av trafik från tätorter till tvärförbindelsen kan medföra att färre människor utsätts för höga bullernivåer. Dock finns risk för ökade bullernivåer där Tvärförbindelsen passerar väg 226 på bro. Sammantaget bedöms åtgärdsförslaget ge olika konsekvenser på trafikbullernivåer. Vissa bostadsområden längs väg 259 mellan Vårby och Jordbro får stora negativa konsekvenser, andra får positiva. Den totala effekten bedöms utgöra en försämring.

Landskap

Vägen bryter mot landskapets variationsrika struktur, skala och karaktär och medför visuella barriäreffekter som bland annat mildras där vägen dras i tunnel. Positivt är att Lännavägen,

Ebbadalsvägen och Lissmavägen bildar en sammanhängande lokalväg som bygger på äldre vägstrukturer.

Vatten

Ny utformning av väg är bättre anpassad för trafik med tunga fordon vilket kommer minska sannolikheten för att en farligt gods-olycka sker vilket minskar risken för att föroreningar påverkar vattenkvalitet. Särskilt känsligt område anses vara Östra Mälaren Vattenskyddsområde. Dessutom genomförs skyddsåtgärder för yt- och grundvatten vilket ytterligare minskar föroreningsmängder från vägdagvattnet till vattenförekomster.

Material och kemiska produkter

Kunskap saknas.

Förorenade områden och masshantering

Utredningsområdet utgörs av stora naturområden med relativ liten risk för markföroreningar. Däremot finns potentiellt förorenade områden i Vårby, Flemingsberg och Jordbro, men potentiellt förorenade områden och verksamheter kan finnas utspritt längs med hela vägsträckan. Förorenade massor kommer att hanteras på ett miljöriktigt sätt inom projektet, de massor som inte återanvänds inom projektet återanvänds på annan plats eller skickas till en godkänd deponianläggning.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men ökar barriäreffekten och påverkar luftkvaliteten och bullernivåer negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,01
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,10
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00426

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn
Objekt-id	VST005
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Huddinge, Haninge, Botkyrka
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Varierande (se Planeringsläge)
Typ av planläggning	Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Nuläge och brister

Infrastrukturnätet inom Södertörn har brister, särskilt i öst-västlig riktning, där vägnätet inte är utformat för att effektivt tillgodose framtida resandeefterfrågan. Väg 259 är redan idag hårt belastad med begränsad framkomlighet och en stor andel tung trafik. Detta resulterar i att den gods-/biltrafik och kollektivtrafik som ska i öst-västlig riktning istället belastar infrastrukturen närmare Stockholms centrala delar, alternativt andra vägar på Södertörn.

Till följd av hög belastning på övrigt trafiknät saknas förutsättningar för att utveckla en attraktiv kollektivtrafik. Godstransporterna och den tyngsta trafiken tvingas också till omvägar då bron över sjön Ormlången har låg bärighet. Längs stråket planeras en omfattande stadsutveckling med ökad persontrafik till följd. Även godstransporterna förväntas växa i omfattning bland annat till följd av utvecklingen i Norvik. Vägen upplevs som osäker och har bitvis låg trafiksäkerhetsstandard för fotgängare och cyklister. Befintligt gång- och cykelstråk behöver kompletteras för ett sammanhängande och säkrare stråk. Stockholmsregionen är en av de snabbast växande regionerna i Europa. Infrastrukturen i den södra delen av regionen (Södertörn) har inte byggts ut i samma takt som regiondelens befolkningstillväxt och utveckling i övrigt. Infrastrukturnätet inom Södertörn är särskilt bristfälligt i öst-västlig riktning, där varken standard, vägnät eller struktur är utformade för att effektivt klara den framtida efterfrågan på resor. Detta kan vidare försvåra nyetableringar av bostäder och verksamheter i området. Trafikflödena varierar från ca 8 600 ÅDT på väg 259 mellan Lissma och Jordbro till 23 400 ÅDT på Glömstavägen. Miljö kvalitetsnormen för luftburna partiklar mindre än 10 µm (PM10 >50 µg/m³) överskrids intill E4/E20 och på vägområdet från Alby-Hallunda och norrut. Inom utredningsområdet är ett stort antal hus i nära anslutning till befintliga vägar utsatta för

bullernivåer över riktvärdet 55 dB(A). Det studerade området ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, vilket innebär att skyddsföreskrifterna skall följas. Väg 259 passerar även genom flertalet naturreservat och utgör även ett riksintresse för friluftsliv.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Separat gång- och cykelväg finns längs 10 km av 24 km av stråket (mellan Masmovägen- Sundby gård).
Gångvägsstandard	Det finns både separerade och oseparatorade avsnitt, mest i form av gemensamma gång- och cykelbanor. Befintligt nätverk ej sammanhängande.
Gångtrafik	Utmed väg 259 saknas idag sammanhängande gång- och cykelvägnät. Det saknas därför till stor del uppgifter om antal gående utmed sträckan idag.
Cykelvägslängd	Separat gång- och cykelväg finns längs 10 av 24 km av stråket (mellan Masmovägen och Sundby gård). Resterande del kräver cykling i blandtrafik.
Cykelvägsstandard	Det finns både separerade och oseparatorade avsnitt, mest i form av gemensamma gång- och cykelbanor. Befintligt nätverk ej sammanhängande.
Cykeltrafik	259 cyklister/vardagsdygn, mätunkt Väg 259 mellan korsningen gamla Tullingevägen och korsningen Katrinebergsvägen. Mätår 2024.
Väglängd	21,3 km längs befintlig väg 259.
Vägstandard	1+1, 2+2, 7,5 till 13 meters bredd (NVDB), 30-80 km/h.
Vägtrafik	8600 till 23400 fordon/dygn (ÅDT), dvs 8600 fordon på väg 259 mellan Lissma och Jordbro samt 23400 fordon på Glömstavägen. Mätår 2021. 18% lastbilsandel mellan Lissma och Jordbro och 6% lastbilsandel på väg 259 (Glömstavägen). Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2021 kan vara påverkade av COVID-19.

Beskrivning av åtgärden

Förslaget innebär: - En mötesfri motortrafikled med två körfält i vardera riktningen - Sex nya trafikplatser och två nya cirkulationsplatser - Hastighetsgräns 60-100 km/h - Vägen går in i tunnel genom Masmoberget, under Glömstadalen, samt under Flemingsbergsskogen. - Vägen går på bro över väg 226 och Västra stambanan. - Ny separerad gång- och cykelväg längs hela sträckningen

En vägplan har tagits fram för Tvärförbindelse Södertörn och Vårbybroarna (Vårbybroarna behandlas i separat SEB, VST001ba E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja-Vårby, Kapacitetsförstärkning). Vägplanen omfattar en sträckning av väg E4/E20 på cirka tre kilometer och väg 259 mellan E4/E20 och väg 73 vid Jordbro, en sträcka på cirka 21 kilometer. Vägen passerar genom Botkyrka, Huddinge samt Haninge kommun. Mellan E4/E20 och Gladö kvarn anläggs ny väg. Mellan Gladö kvarn och Jordbro kommer befintlig väg 259 att breddas. Väg 259 utformas med 80 km/h som referenshastighet på större delen av sträckan. I vägplanen ingår sex nya trafikplatser och två nya cirkulationsplatser. Vägplanen omfattar nya gång- och cykelvägar som ansluts till det befintliga gång- och cykelnätet vid Huddinge för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk i det aktuella området. Ökad kapacitet kan möjliggöra för utökad kollektivtrafik, där en ny stombusslinje planeras trafikera sträckan efter utbyggnad. Åtgärder för att minimera barriäreffekter för människa och djur till följd av objektet görs genom att anlägga ca en fjärdedel av sträckan i tunnel samt anläggning av flertalet planskilda passager. Bulleråtgärder bestående av bullerskyddsskärm med absorbent minimerar bullerspridning från trafiken. Dessutom innebär sänkning av hastigheten på särskilda sträckor att påverkan på ljudmiljön minimeras till följd av ökad trafikmängd och -hastighet. Vattenskyddsåtgärder, såsom reningsanläggningar och täta diken, genomförs för att föroreningsmängderna från vägavgattnet minskar till vattenförekomster. Vägområdets utbredning varierar mellan cirka 50-250 meter beroende på vägens utformning och omgivande landskap. Vägområdet är som bredast där ny väg anläggs i ytläge samt i anslutning till trafikplatserna. Vägområdet är som smalast där ny väg anläggs i tunnel. Åtgärden i denna SEB skiljer sig jämfört med vägplanen. De ursprungligen planerade planskilda vägkorsningarna vid Lissma och Slätmosen har, av kostnadsbesparingsskäl, ersatts med cirkulationsplatser. Södergående ramper i Vårby har utgått, vilket är kopplat till förändringar i det angränsade objektet Vårbybroarna, och trafikplats Vårdkasen som utgör koppling till väg 226/Huddingevägen har förändrats i sin utformning.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Ca 20 km
Gångvägsstandard	Gångstråk. Gång- och cykelväg, 4,3 m bred längs hela sträckan förutom sträcka mellan Gladö och Jordbro med 3,25 m i bredd.
Gångtrafik	Okänt i detta skede
Cykelvägslängd	Ca 20 km.
Cykelvägsstandard	Cykelstråk av regional standard. Gång- och cykelväg, 4,3 m bred längs hela sträckan förutom

	sträcka mellan Gladö och Jordbro med 3,25 m i bredd.
Cykeltrafik	259 cyklister/vardagsdygn, mätunkt Väg 259 mellan korsningen gamla Tullingevägen och korsningen Katrinebergsvägen. Mätår 2024.
Väglängd	Ca 21,3 km, varav ca 5,6 km tunnel.
Vägstandard	Mötesfri motortrafikled med två körfält i vardera riktningen, 60-100 km/h.
Vägtrafik	8600 till 23400 fordon/dygn (ÅDT), dvs 8600 fordon på väg 259 mellan Lissma och Jordbro samt 23400 fordon på Glömstavägen. Mätår 2021. 18% lastbilsandel mellan Lissma och Jordbro och 18% lastbilsandel på väg 259 (Glömstavägen). Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2021 kan vara påverkade av COVID-19.

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med Tvärförbindelse Södertörn är en förbättrad vägförbindelse för motorfordon, gång och cykel som ger förutsättningar för säkra, effektiva och hållbara resor och transporter över Södertörn.

Syftet avser transporter över Södertörn från E4/E20 till riksväg 73 via Flemingsberg. Tvärförbindelsen ska stärka sambanden mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum så att förutsättningarna för regional utveckling förbättras. Åtgärden syftar till avlasta det regionala vägnätet. Tvärförbindelsen ska möjliggöra effektiv och pålitlig kollektivtrafik med förutsägbara restider. Tvärförbindelsen ska vara primärt stråk för tung trafik och primärled för farligt gods.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-06-25	2023-12	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	23111	3767	22362	3645

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	13	17170

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Det trafikberoende underhållet ökar när vägnätet utökas. Leder till ökade underhållskostnader som ej fångas i den samhällsekonomiska kalkylen. Bedöms underskrida 1 % av totalkostnaden varför effekten bedöms som försumbar.	Försumbart
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Mindre trafik på järnväg leder till minskade trafikberoende underhållskostnader.	37
Underhållskostnad trafikberoende väg	Åtgärden innebär ökat vägområde som kräver större underhåll.	-277
Underhållskostnad trafikberoende tunnlar	Tillkommande drift- och underhållskostnader för tunnlar fångas ej av Sampers/Samkalk. Beräkning baseras på kostnadsschablon som har hämtats från driftkalkyl för förbifart Stockholm, som även har tillämpats i Huvudstaleden och Östlig förbindelse.	-804

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Reinvesteringar	Under kalkylperioden kommer det att tillkomma reinvesteringar av tunnelsystem, som vanligtvis har en livslängd på 20-25 år. Kostnaden bedöms som mindre än en procent av investeringskostnaden.	Försumbart

Planeringsläge

Tvärförbindelse Södertörn ingick i Stockholmsöverenskommelsen från 2007 och fanns i Nationell plan 2010-2021 som tre objekt; Södertörnsleden och Masmolänken och Haningeleden. I Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 ersattes dessa av Tvärförbindelse Södertörn. Objektet ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022-2033 och har i samband med Trafikverkets byggstartsrapportering till regeringen i juni 2024 föreslagits för byggstart år 1-3 (2025-2027). Vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn, som även omfattar objektet VST001ba Hallunda-Vårby, delen Fittja-Vårby (Vårbybroarna), har vunnit laga kraft genom regeringsbeslut i januari 2024. En uppdaterad SEB för Tvärförbindelse Södertörn har tagits fram i syfte att utgöra ett kompletterande underlag till byggstartsrapporteringen. Under början av 2025 gav regeringen Trafikverket i uppgift att se över kostnaden för ett antal infrastrukturprojekt, där Tvärförbindelse Södertörn ingick. Detta har resulterat i bantad utformning av ett antal trafikplatser, vilket SEB:en nu har uppdaterats för att spegla. De ursprungligen planerade planskilda vägkorsningarna vid Lissma och Slätmosen har ersatts med cirkulationsplatser. Södergående ramper i Vårby har utgått, vilket är kopplat till förändringar i det angränsade objektet Vårbybroarna. Trafikplats Vårdkasen, som utgör kopplingen mellan Tvärförbindelse Södertörn och väg 226 Huddingevägen, har förändrats i sin utformning. Objektet medfinansieras av Huddinge kommun.

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	2041
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	13
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-05-16

Namn	Tillväxttal
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,87
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	1,1
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	0,92
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	1,1
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	0,96
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,55

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

Objektnummer: VST005, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Stassais Söderblom Alexandra, PRyt, 0771-921 921
Skede: Varierande (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-20



Samlad effektbedömning

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
17170 mnkr	1044 mnkr	18015 mnkr	-199 mnkr	-0,01

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	24038	1044	16641	-8441	-0,34
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	17170	1087	22824	4568	0,25
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	17170	1002	13300	-4871	-0,27
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	17170	1044	18835	621	0,03
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	17170	1044	18240	26	0,00
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	17170	1044	17789	-424	-0,02
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	17170	1044	17984	-230	-0,01
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	17170	1044	18483	269	0,01
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	17170	1044	17546	-667	-0,04

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

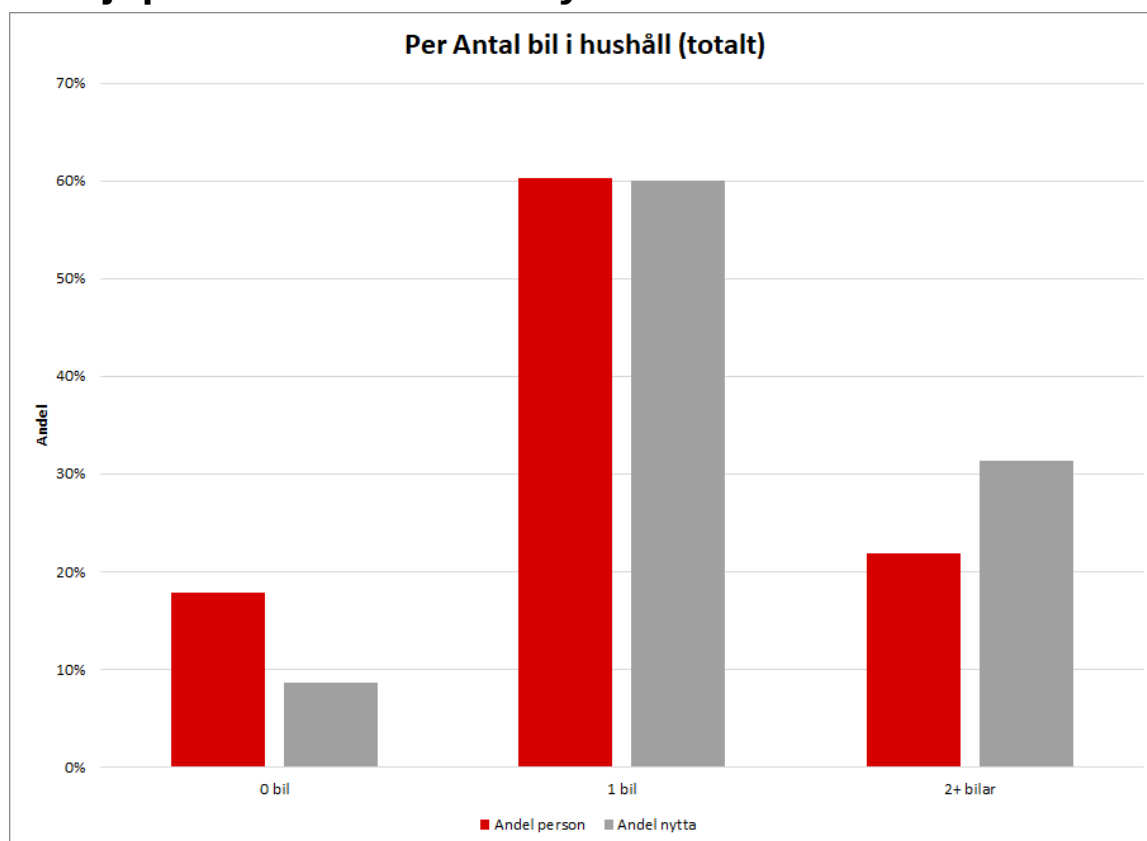
Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Objektet har en direkt koppling till objektet VST001ba E4/E20 Hallunda-Vårby delen Fittja-Vårby som ingår i samma vägplan. Objektet har även koppling till VST001 Förbifart Stockholm och VST001bb E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda-Fittja.

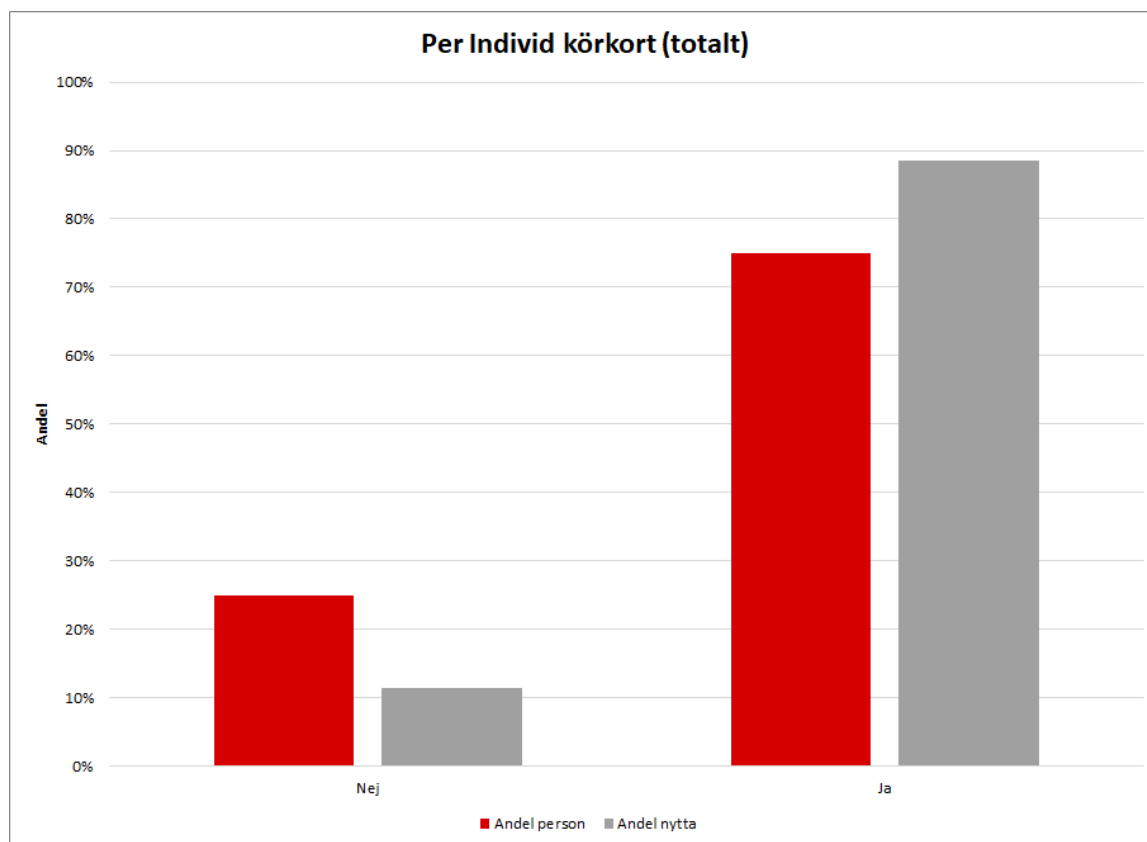
Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

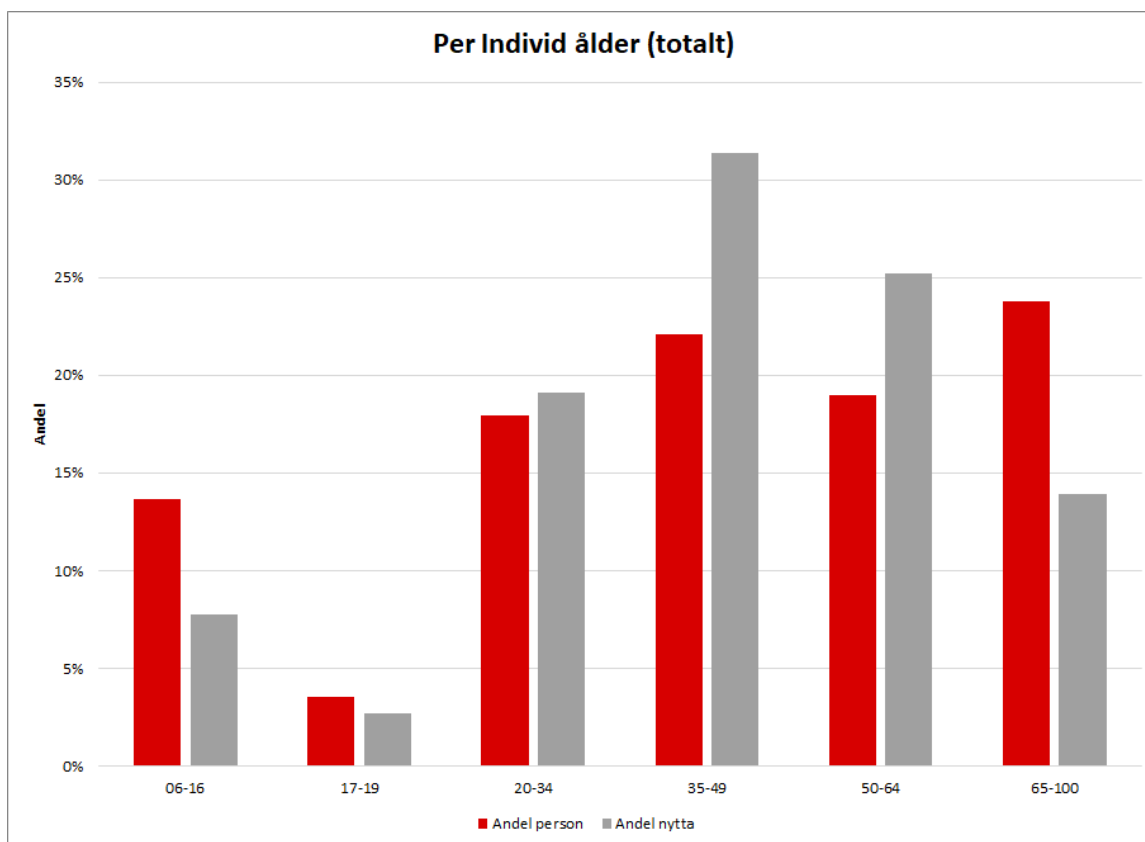
Fördjupad konsekvensanalys



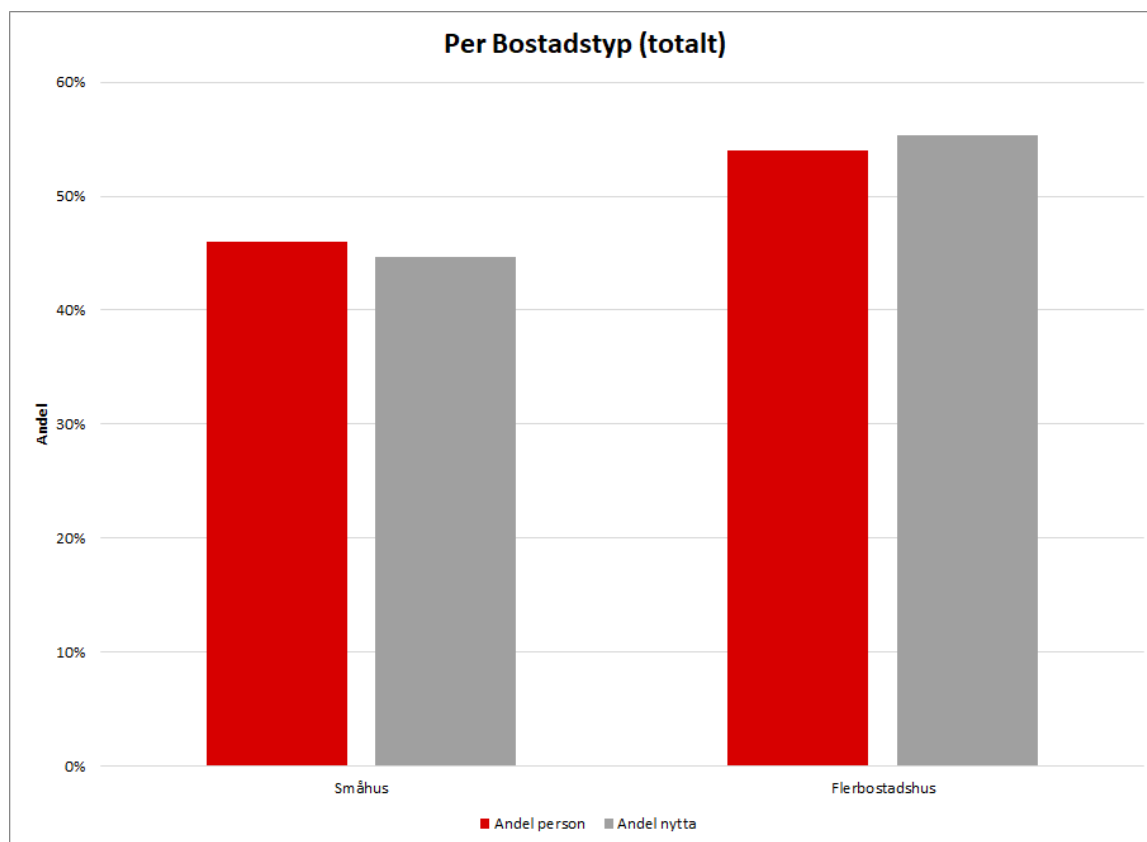
Fördelning av nytta baserat på antalet bil per hushåll.



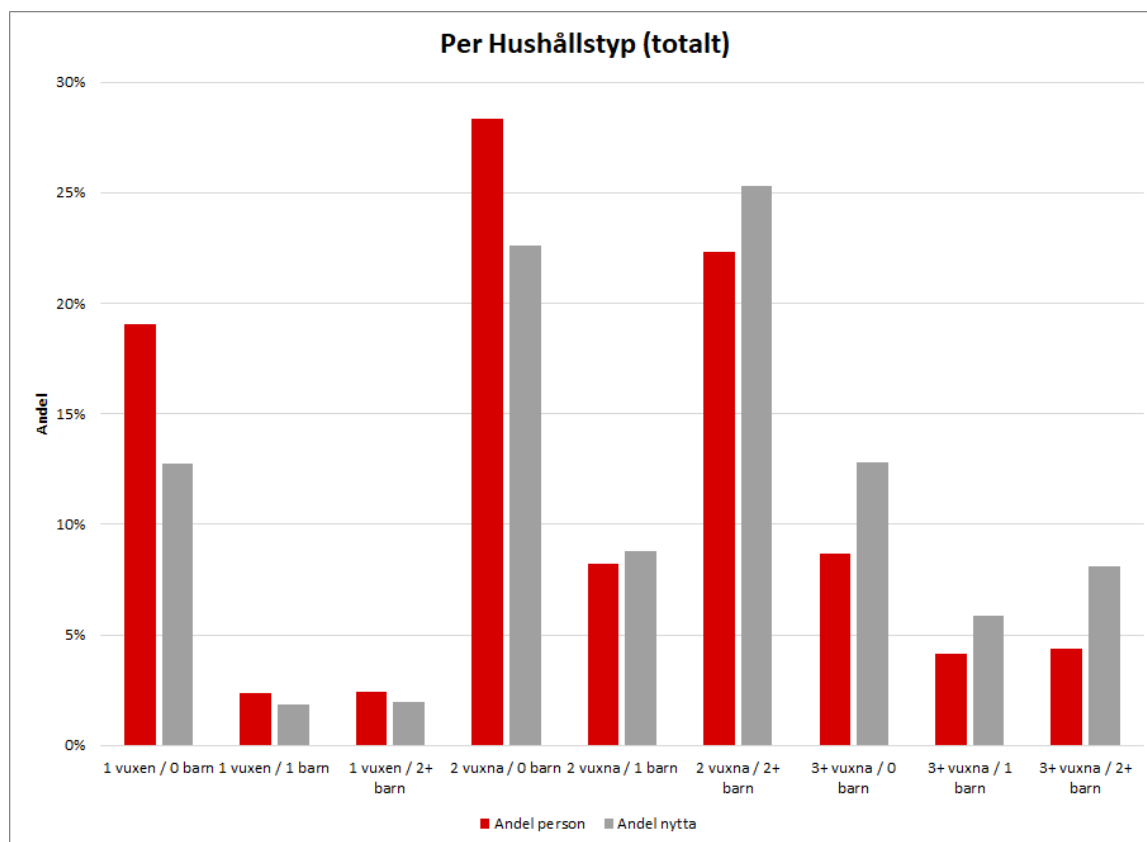
Fördelning av nytta per individ och körkortsinnehav.



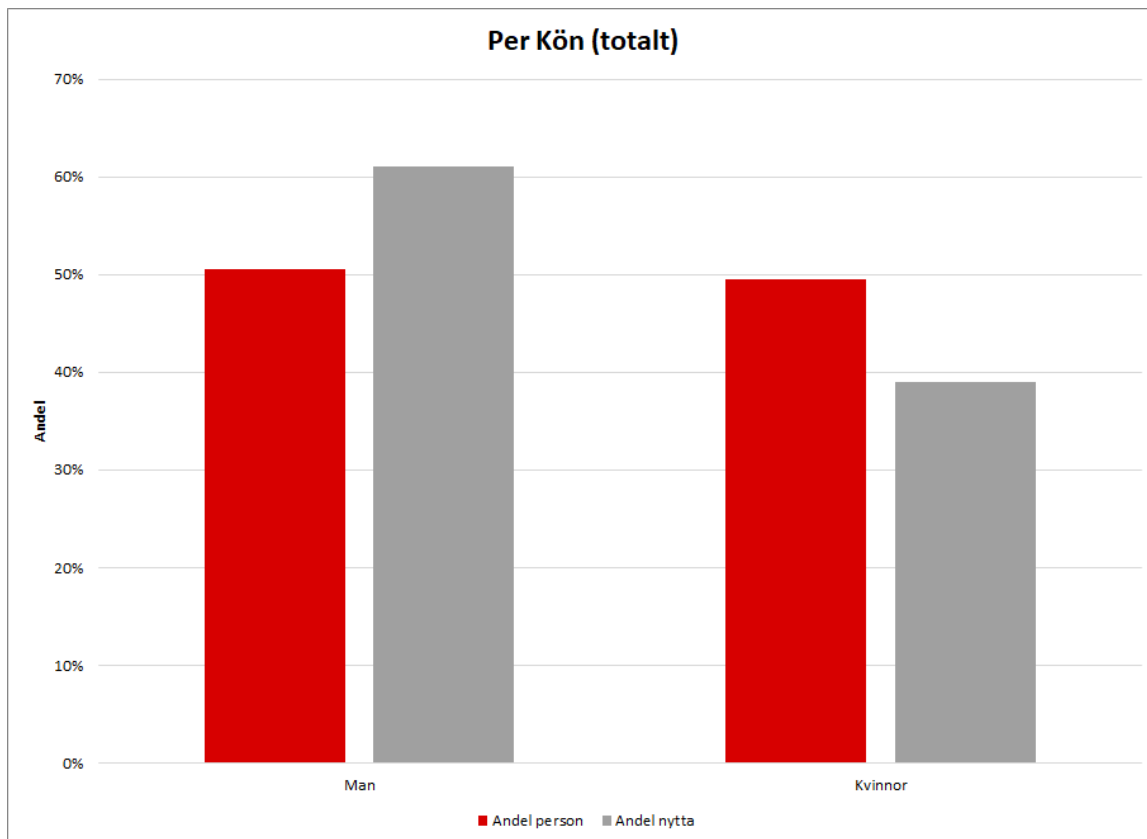
Fördelning av nytta baserat på åldersgrupp.



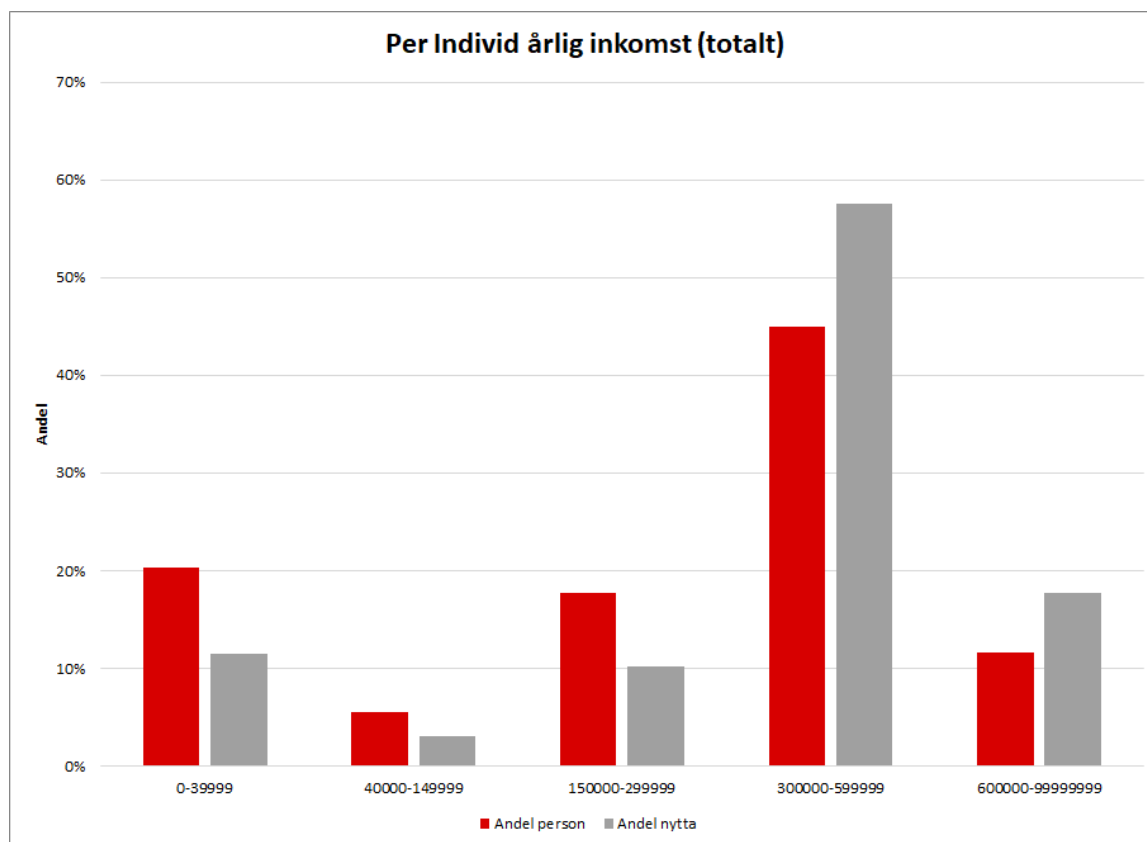
Fördelning av nytta per bostadstyp.



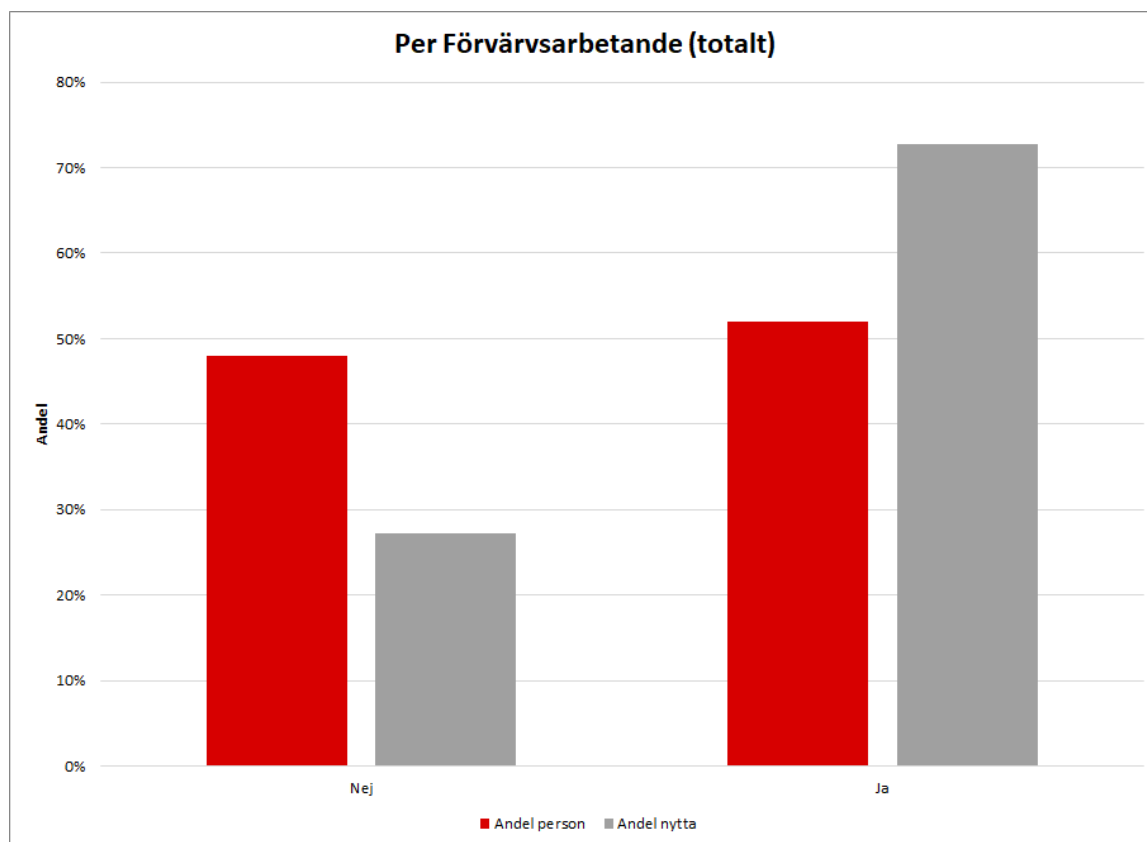
Fördelning av nytta baserat på hushållstyp.



Fördelning av nytta baserat på kön.



Fördelning av nytta baserat på inkomstgrupp.



Fördelning av nytta baserat på förvärvsarbetande eller inte.

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1.A	Arbets-PM
2.A	Klimatkalkyl 2024-12-03
2.B	Handkalkyl DoU tunnel
2.C	Fördelningsanalys
2.D	Linjeanalys
2.E	SEK-importkälla
2.F	SK-fil känslighetsanalys hög
2.G	SK-fil känslighetsanalys låg
2.H	SK-fil känslighetsanalys enhetligt tidsvärde
2.I	SEK-importkälla, justerad
2.J	SK-fil känslighetsanalys hög, justerad
2.K	SK-fil känslighetsanalys låg, justerad
2.L	SK-fil känslighetsanalys enhetligt tidsvärde, justerad
3.A	Indexomräkning investeringskostnad
3.B	Utkast till kostnadsunderlag (mejl från Kristofer)
3.C	FKS 2025-06-25

SEB Id för denna SEB: e2fce691-d78e-458c-9264-c7f5ac4abf3d

Objektnummer: VST005, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Stassais Söderblom Alexandra, PRyt, 0771-921 921
Skede: Varierande (se Planeringsläge)
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-20



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-08-22
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Stassais Söderblom Alexandra, PRyt
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