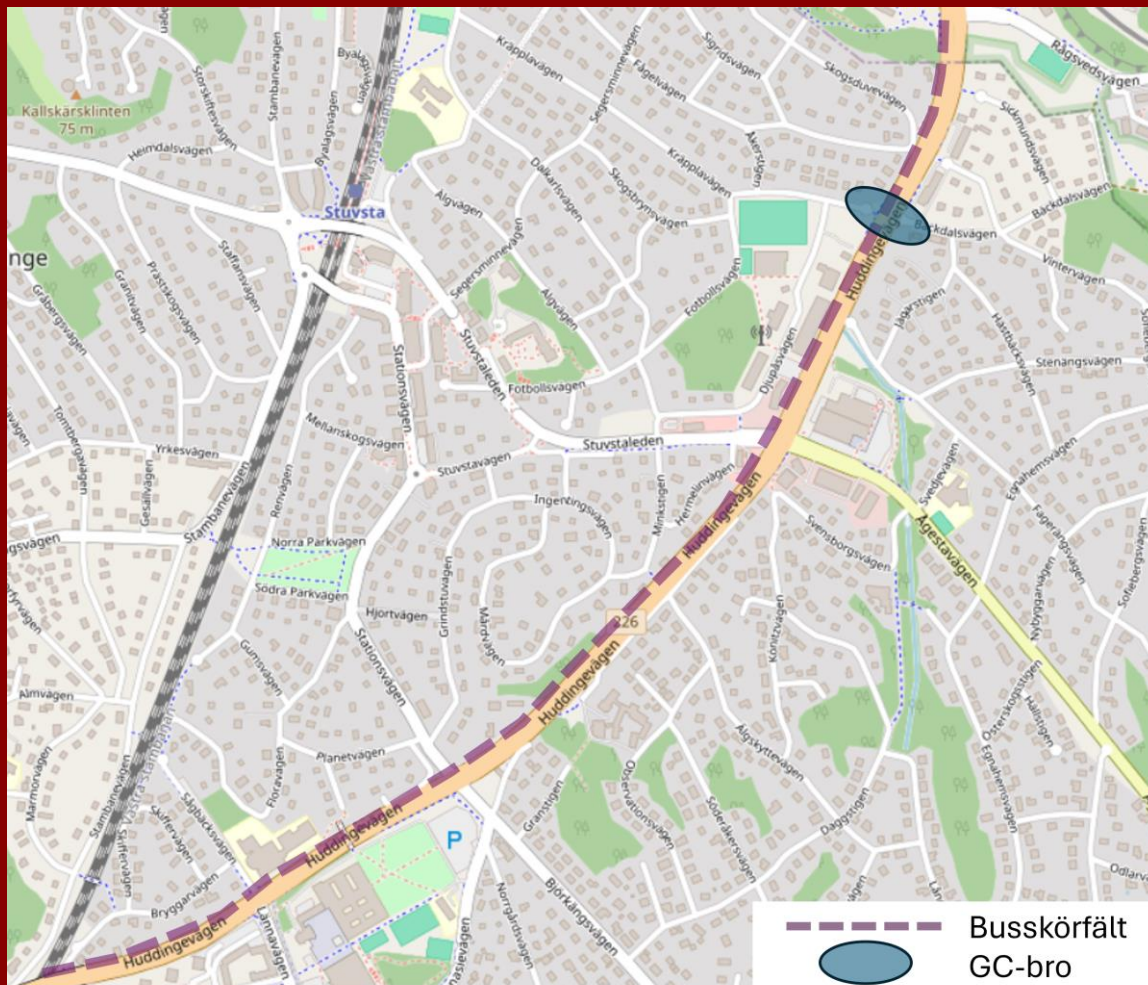


Samlad effektbedömning

Väg 226 Södergående kollkörfält-Rågsvedsvägen-västra stambanan, VST1872



Objektnummer: VST1872, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-25

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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

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 Huddinge kommun.

Nuläge och brister

Väg 226 är av riksintresse. Objektet berör den del av vägen som har störst bilreseefterfrågan, samtidigt som stombusstrafik och regional cykeltrafik prioriteras. Hastigheten är reglerad till 70 km/tim. Stomlinje 172 trafikerar sträckan och under maxtimmen är framkomligheten dålig. Det är tidskrävande för gående och cyklister att passera och utgör en barriär för omringliggande stadsdelar. Bullernivåer upplevs som höga, vilket bekräftas av mätningar.

Beskrivning av åtgärden

Vägbanan breddas från 2 till 3 körfält. Busskörfält med 3,5 meters bredd anläggs på hela sträckan med undantag för genom korsningar. En ny gång- och cykelbro anläggs som sammankopplar Kräpplavägen med den GC-bana som finns på Huddingevägens västra sida samt Bäckdalsvägen. Cykelbana tas bort på hela sträckan. Gångbana blir kvar med undantag för en sträcka där gångtrafik hänvisas till lokalgata. Det inkluderas också ombyggnad av en hållplats och nybyggnad av en hållplats.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Förbättra framkomligheten för kollektivtrafikresenärer samt skapa en säkrare och framkomligare passage över vägen för gång- och cykeltrafikanter.

Investeringskostnad

Kostnaden är 194 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst Stockholms län och i första hand regionalt kollektivtrafikresande. Även lokala gångresor inom Huddinge kommun gynnas. Det är förhållandevis flera kvinnor än män som åker kollektivt och därför anses kvinnor få större nytta av åtgärden. Vuxna i arbetsför ålder samt unga vuxna gynnar i första hand av restidsvinsterna genom förbättrade möjligheter till arbets- och skolpendling.

Funktionsmål och hänsynsmål

Restidsvinster för kollektivtrafikresenärer samt förbättrad reskomfort och trygghet för gående och cyklister förbättrar förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel. Åtgärderna ger en viss försämrad framkomlighet för övrig vägtrafik som inte överväger positiva restidseffekterna. Åtgärden bidrar positivt till trafiksäkerheten för gående och cyklister på grund av den nya passagen. Mindre negativa effekter i form av intrång till landskap bedöms inte överväga de positiva effekterna relaterade till trafiksäkerheten och därför bedöms att sammanvägd bidrar åtgärden till hänsynsmålet positivt. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Det finns indikationer på att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Planeringsläge

Åtgärden är ett namngivet objekt med finansiering i länsplan. Vägplan ej beställd. Åtgärdsförslagen har sitt ursprung i tre åtgärdsvalsstudier för sträckningen: ÅVS - Väg 226 Vårsta-Södra länken 20160429. Trafikverket och SLL tillsammans med kommunerna Botkyrka och Huddinge, samt Stockholms stad. ÅVS - Väg 226 Huddingevägen, delen Västra stambanan-Rågsvedsvägen 2014-02-10. Trafikverket i samarbete med Huddinge kommun och Trafikförvaltningen. ÅVS - Förbättrad framkomlighet i stomnätet, 20160525. Trafikverket och SLL i samarbete med Huddinge kommun och Stockholms stad. Ombyggnaden av den aktuella sträckan av Huddingevägen, väg 266, mellan Rågsvedsvägen och Västra stambanan, är indelad i tre olika etapper. Etapp 1 och 2 innebär busskörfält anläggs i norrgående riktning och att befintlig gång- och cykelbana breddas till regional standard. Etapp 1 är redan färdigställd. Etapp 2.2 (Ågestavägen-Rågsvedsvägen) går in i produktion 2025. Etapp 2.1 (Västra stambanebron- Huddinge gymnasium) är kommer att utredas vidare. Etapp 3 är sträckan som detta objekt avser alltså södergående riktning.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ny gång- och cykelbro ger mer framkomliga och säkra korsningsmöjligheter för gående och cyklister.	Förbättring
Restid	Busskörfält ger minskad restid för kollektivtrafikresenärer. Restiden ökar för gående och cyklister längs med sträckan genom att den långsgående gång- och cykelbanan försvinner. Försämrade framkomlighet för övrig vägtrafik ger längre restid för personbil. De negativa effekterna bedöms inte överväga de positiva restidseffekterna för kollektivtrafikresenärer. Sammanvägd bedöms att det finns positiva effekter angående resenärers restid.	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Busskörfält ger ökad regularitet och pålitlighet.	Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Transporttid	Åtgärder ger en viss försämrade framkomlighet för lastbilstrafik men effekten bedöms i sammanhanget som försumbar.	Försumbart

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Åtgärden bedöms ge ökat resande med kollektivtrafik vilket ger ökade biljettintäkter, men effekten bedöms som försumbar i relation till investeringskostnaden.	Försumbart
Trafikeringskostnader	Framkomlighetsåtgärder ger effektivare omloppstider vilket ger minskade fordonsbehov och därmed minskade trafikeringskostnader.	Förbättring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Den planskilda passagen ger positiv trafiksäkerhetseffekt i form av säkrare korsningsmöjligheter för gående och cyklister.	Förbättring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Luftkvalitet	Åtgärderna bidrar till en potentiell överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik och minskar mängden personbilstrafik. Potentiell minskning av personbilstrafik kommer innebära mindre utsläpp. Effekten av överflyttningen förväntas inte vara stor och därför bedöms det som försumbart.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Intrång - människor	Breddningen innebär en större intrång till landskap. Däremot bedöms den som försumbart i förhållande till investeringskostnaden	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden kunna innebära en överflyttning från personbil till buss som skulle medföra en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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	Bedömt
Startår (kton)	uppgift saknas
Prognosår (kton)	uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	uppgift saknas

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	653	3,0
Reinvestering per år	5,6	0,06
Drift och underhåll per år	2,4	0,03

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
Busskörfält ger restidvinster för kollektivtrafikresenärer. Ny gång- och cykelbro ger förbättrad resekomfort och trygghet för gående och cyklister. Försämrade framkomlighet för övrig vägtrafik ger längre restid för personbil, men denna effekt bedöms inte överväga de positiva restidseffekterna för kollektivtrafikresenärer.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärder ger en viss försämrade framkomlighet för lastbilstrafik men effekten bedöms i sammanhanget som försumbar.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden ger ökade biljettintäkter och minskade fordonskostnader.	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Den planskilda passagen ger positiv trafiksäkerhetseffekt i form av säkrare korsningsmöjligheter för gående och cyklister.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärderna bidrar till en potentiell överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik och minskar mängden personbilstrafik. Potentiell minskning av personbilstrafik kommer innebära mindre utsläpp. Effekten av överflyttningen förväntas inte vara stor och därför bedöms det som försumbart.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Breddningen innebär en större intrång till landskap. Däremot bedöms den som försumbart i förhållande till investeringskostnaden	≈ 0
Klimat (övrigt): Åtgärden kunna innebära en överflyttning från personbil till buss som skulle medföra en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	
Övriga effekter	Bedömning
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	168 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	168 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bedöms ge relativt små restidsvinster för kollektivtrafiken i förhållande till den höga investeringskostnaden. Det verifieras också från stödberäkningar som noterar att effekterna är lägre än investeringskostnaden. Det råder osäkerheter om beräkningar på grund av de är genomförda i en icke av Trafikverket godkänt verktyg men med tanke på att de snarare överskattar än underskattar nyttor anses att bedömningen olönsam kan ses som säkerställt.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärderna bidrar till förbättrad restid och restidssäkerhet för kollektivtrafikresenärer, samt reskomfort, trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Negativa effekter i form av ökande DoU och mindre försämring i restider för övrig trafik bedöms inte överväga positiva effekterna.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden utgör etapp 3 av en ombyggnad i tre etapper, vilket speglas i denna SEB. Effekterna samspelar med etapp 1 och 2 av utbyggnaden av stråket. En större effekt väntas ges när samtliga etapper är utbyggda.

3 Fördelningsanalys

Åtgärderna gynnar främst Stockholms län och i första hand regionalt kollektivtrafikresande. Även lokala gångresor inom Huddinge kommun gynnas. Det är förhållandevis flera kvinnor än män som åker kollektivt och därför anses kvinnor få större nytta av åtgärden. Vuxna i arbetsför ålder samt unga vuxna gynnar i första hand av restidsvinsterna genom förbättrade möjligheter till arbets- och skolpendling.

Kollektivtrafikresenärer som reser till/från/inom Huddinge kommun, Stockholms stad och Tyresö kommun vinner mest på framkomlighetsåtgärderna.

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

Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken bidrar till att göra kollektivtrafikresor mer attraktiva och konkurrenskraftiga. En ny planskild passage skapar förbättrad resekörför och trygghet för gående och cyklister. Sammantaget bidrar detta till att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ökar.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Restiden för lastbilstrafiken längs med Huddingevägen bedöms försämrats. Effekten på restider för tung trafik anses dock vara små.

Funktionshindrades tillgänglighet

Bedöms ej påverkas.

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

Förbättrade möjligheter att korsa vägen på ett trafiksäkert sätt och förbättrade möjligheter att åka kollektivt för barn och unga utan tillgång till bil. Sammantaget bidrar detta till positivt till barns resor.

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.

Ny gång- och cykelpassage ger trafiksäkra korsningsmöjligheter för gående och cyklister.

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

Åtgärderna bidrar till en potentiell överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik och minskar mängden personbilstrafik. Effekten av överflyttningen förväntas inte vara stor.

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 bidrar till en potentiell överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik och minskar mängden personbilstrafik. Effekten av överflyttningen förväntas inte vara stor.

Buller och vibrationer

Sannolikt ingen påverkan. Den förändring som kommer ske vad gäller trafikflöden och hastigheter ger ingen effekt på bullernivåerna.

Landskap

Breddningen innebär en större intrång till landskap. Däremot bedöms det vara begränsat med tanke på befintlig miljön kring åtgärden.

Vatten

Ingen påverkan

Material och kemiska produkter

Ingen påverkan

Förorenade områden och masshantering

Ingen påverkan

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Restidsvinster för kollektivtrafikresenärer samt förbättrad reskomfort och trygghet för gående och cyklister förbättrar förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel. Åtgärderna ger en viss försämrad framkomlighet för övrig vägtrafik som inte överväger positiva restidseffekterna. Åtgärden bidrar positivt till trafiksäkerheten för gående och cyklister på grund av den nya passagen. Mindre negativa effekter i form av intrång till landskap bedöms inte överväga de positiva effekterna relaterade till trafiksäkerheten och därför bedöms att sammanvägd bidrar åtgärden till hänsynsmålet positivt.

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

Objektnummer: VST1872, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Väg 226 Södergående kolkörfält-Rågsvedsvägen-västra stambanan
Objekt-id	VST1872
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Huddinge
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Väg 226 är av riksintresse. Objektet berör den del av vägen som har störst bilreseefterfrågan, samtidigt som stombusstrafik och regional cykeltrafik prioriteras. Hastigheten är reglerad till 70 km/tim. Stomlinje 172 trafikerar sträckan och under maxtimmen är framkomligheten dålig. Det är tidskrävande för gående och cyklister att passera och utgör en barriär för omringliggande stadsdelar. Bullernivåer upplevs som höga, vilket bekräftas av mätningar.

Stombusslinje 172 går mellan Skarpnäck och Norsborg och trafikerar sträckan Huddinge station - Rågsved längs väg 226. Stomlinjens medelhastighet på sträckan ligger idag under 30 km/tim. Väg 226 är idag också utmärkt som en sekundär led för farligt gods. Gång- och cykelvägar går parallellt på båda sidor om vägen med passager över angränsande tvärgator i plan. Det saknas räcken mellan gång- och cykelbana och körbana, vilket kan upplevas otryggt p.g.a. bilarnas höga hastighet. Korsningspunkterna mellan Huddingevägen och angränsande tvärgator är idag reglerade med trafiksignaler. Vid maxtimmen är dessa korsningar kraftigt överbelastade både på Huddingevägen och på angränsande tvärgator, vilket ger låg framkomlighet för samtliga trafikslag. Korsningar på sträckan är överbelastade vid maxtimmen. Bullernivåerna längs hela Huddingevägen upplevs som för höga, vilket också stämmer överens med en utredning gjord 2012 av Huddinge kommun. Det finns en oro för miljökonsekvenserna av buller och avgaser. Förroreningar via dagvatten bedöms vara hög.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Gångvägslängd	Ca 1,9 km
Gångvägsstandard	Separerad gång- och cykelväg, ca 3-3,5 m bred
Cykelvägslängd	Ca 1,9 km
Cykelvägsstandard	Separerad gång- och cykelbana, ca 3-3,5 m bred
Väglängd	Ca 2,3 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 södergående körfält med mötesseparering mot norrgående körfält, 70 km/tim, vägbredd 7,5 m.
Vägtrafik	ÅDT ca 35 000 - 40 000 ($\pm 7\%$), andel tung trafik 11 % ($\pm 8\%$) enligt mätningar gjorda 2017

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångvägslängd	Ca 1,9 km
Gångvägsstandard	Gångbana ca 2meter bred
Gångtrafik	Ingen uppgift
Väglängd	Ca 2,3 km
Vägstandard	Vanlig väg: 2 södergående körfält med mötesseparering mot norrgående körfält, 70 km/tim, vägbredd 7,5 m.
Vägtrafik	ÅDT ca 35 000 - 40 000 ($\pm 7\%$), andel tung trafik 11 % ($\pm 8\%$) enligt mätningar gjorda 2017

Syfte och viktigaste effekt

Förbättra framkomligheten för kollektivtrafikresenärer samt skapa en säkrare och framkomligare passage över vägen för gång- och cykeltrafikanter.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-18	2024-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	194	58	194	58

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	168

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Åtgärden bidrar till ökat vägsitage på grund av fler körfält med ökade drifts- och underhållskostnader som följd.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Åtgärden är ett namngivet objekt med finansiering i länsplan. Vägplan ej beställd. Åtgärdsförslagen har sitt ursprung i tre åtgärdsvalsstudier för sträckningen: ÅVS - Väg 226 Vårsta-Södra länken 20160429. Trafikverket och SLL tillsammans med kommunerna Botkyrka och Huddinge, samt Stockholms stad. ÅVS - Väg 226 Huddingevägen, delen Västra stambanan-Rågsvedsvägen 2014-02-10. Trafikverket i samarbete med Huddinge kommun och Trafikförvaltningen. ÅVS - Förbättrad framkomlighet i stomnätet, 20160525. Trafikverket och SLL i samarbete med Huddinge kommun och Stockholms stad. Ombyggnaden av den aktuella sträckan av Huddingevägen, väg 266, mellan Rågsvedsvägen och Västra stambanan, är indelad i tre olika etapper. Etapp 1 och 2 innebär busskörfält anläggs i norrgående riktning och att befintlig gång- och cykelbana breddas till regional standard. Etapp 1 är redan färdigställd. Etapp 2.2 (Ågestavägen-Rågsvedsvägen) går in i produktion 2025. Etapp 2.1 (Västra stambanebron- Huddinge gymnasium) är kommer att utredas vidare. Etapp 3 är sträckan som detta objekt avser alltså södergående riktning.

Beslut gällande hastighetsgräns efter åtgärd inte har fattats. I analysen antas den vara oförändrad jämfört med nuläget.

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	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
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: Åtgärden utgör etapp 3 av en ombyggnad i tre etapper, vilket speglas i denna SEB. Effekterna samspelar med etapp 1 och 2 av utbyggnaden av stråket. En större effekt väntas ges när samtliga etapper är utbyggda.

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
Referens 1	Arbets-PM till SEB
referens 2	GKI
referens 3	Klimatkalkyl
Referens 4	Kalkyl-PM för beräkningar med Visum och sams
Referens 5	utredningens presentation

SEB Id för denna SEB: 1fdbbe10-16ec-478a-80e0-80b0960c96a9

Objektnummer: VST1872, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-25
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Johansson Mårten, PLörst
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader