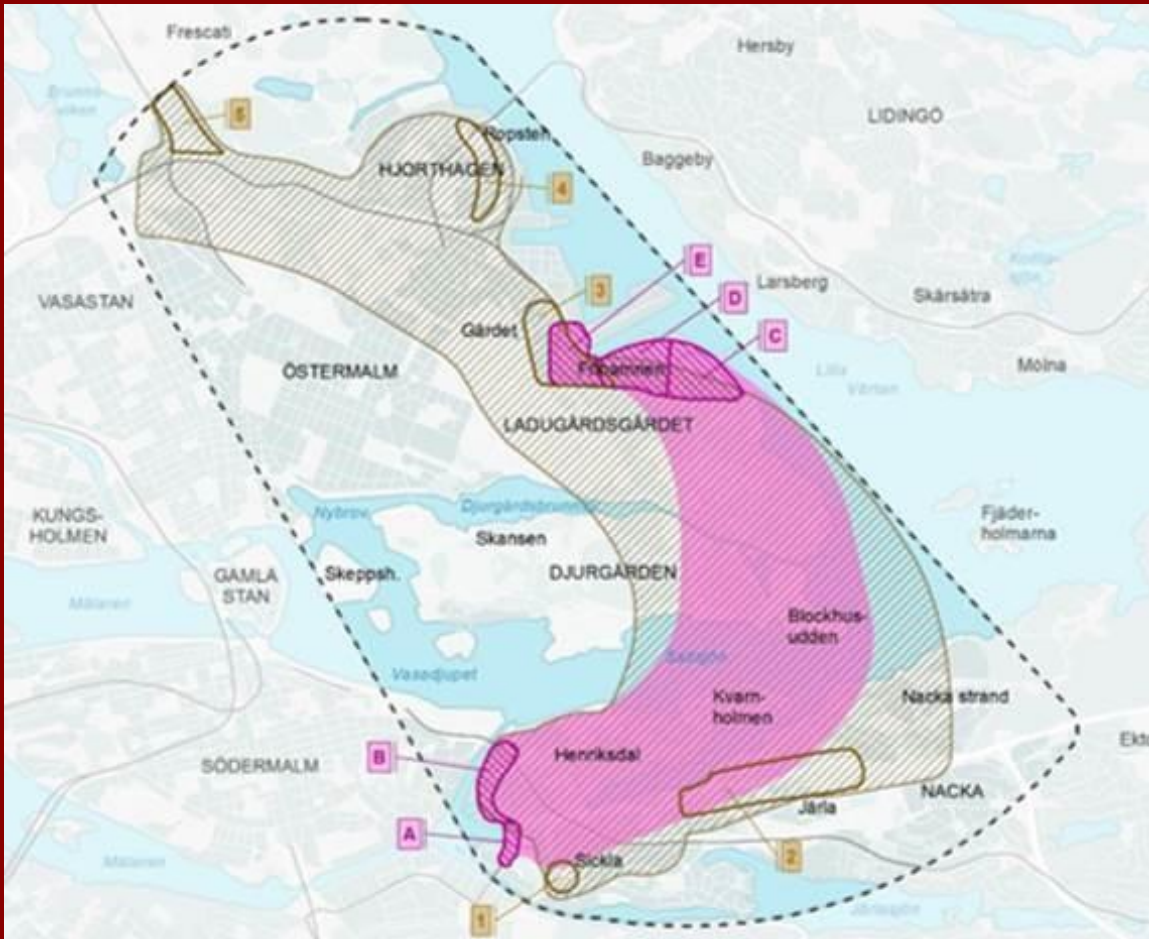


# Samlad effektbedömning

Östlig förbindelse, bergtunnelalternativet med spår, VST208



Objektnummer: VST208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: []

Utskriftsdatum: 2025-09-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

# Innehåll

## Sammanfattning

### 1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

### 2. Samhällsekonomisk lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomisk 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, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll

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

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

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 skattekrona 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: Förklarar på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarar på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

# Sammanfattning

## Geografi

Åtgärden ligger i Stockholm län och berör Stockholm, Nacka kommun.

## Nuläge och brister

Till följd av befolkningstillväxten i Nacka och Värmdö väntas trafiken på väg 222 och väg 75 öka, vilket ytterligare belastar infrastrukturen. Redan idag märks växande köer, längre restider och ökad restidsosäkerhet för kollektivtrafik, personresor och godstransporter, främst under högtrafikperioderna.

## Beskrivning av åtgärden

Ny väg- och spårförbindelse som förläggs i tunnel under Saltsjön och Djurgården. Vägen ansluter i norr mot Norra länken och Roslagsvägen och i söder mot Södra länken. Anslutande trafikplatser planeras vid Ropsten och Värmdöleden. Den nya vägförbindelsen är ca 8 km lång med 3 körfält i vardera riktningen på huvuddelen av sträckan. En ca 7 km lång spårväg med dubbelspår planeras mellan Sickla udde och Frihamnen utan vidare koppling till annan spårinfrastruktur i norr.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med Östlig förbindelse är att skapa ökad tillgänglighet och framkomlighet, framförallt mellan de sydöstra och norra delarna i länet genom att göra väg- och kollektivtrafiksystemet mer robust.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 33849 mnkr i prisnivå 2023-06. Prisenivå enligt Indexkorg ÖF.

## Analysresultat

### Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-24987 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,89
Ej beräknade effekter	Förbättring
Slutligt bedömd lönsamhet	Robust olönsam

## 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, hushåll med bil, personer med körkort och periodkort i kollektivtrafiken. Geografiskt är det boende i Nacka som drar störst nytta av åtgärden, men även boende i Värmdö, Huddinge, Botkyrka, Stockholms stads västra och sydvästra delar och Lidingö drar nytta av åtgärden. Samtidigt påverkas boende i Täby och Danderyd negativt av åtgärden. Notera att effekterna av långväga resor inte ingår i fördelningsanalysen.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden har positiv påverkan på tillgänglighet och framkomlighet över Saltsjö-Mälarsnittet vilket ökar trafiksystemets tillförlitlighet och robusthet. Däremot kan åtgärden stärka bilens konkurrenskraft gentemot andra färdmedel och medföra ökade utsläpp.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

## Planeringsläge

Som underlag för prövning till Nationell plan för planperioden 2018–2029 samt som underlag till Sverigeförhandlingen, togs år 2017 en samlad effektbedömning inklusive kostnad fram för alternativa utformningar av objektet Östlig förbindelse. För Östlig förbindelse är just passagen av Saltsjön och kopplingen till nationalstadsparken styrande för det markanspråk som anläggningen kräver. I samband med lokaliseringsutredning togs år 2018 ytterligare kostnadsunderlag fram för fem olika utredningsalternativ, bland annat alternativet ”BrunRosa” som består av en bergtunnelförlagd väg- och spårförbindelse. Med anledning av regeringens beslut om Nationell plan för Transportsystemet 2018–2029, där Östlig förbindelse inte fanns med, så avbröt Trafikverket pågående lokaliseringsutredning. Under hösten och vintern 2018/2019 tog Trafikverket fram underlag för en riksintresseprecisering av Östlig förbindelse, vilket inkluderade systemval för trafikplatser, kollektivtrafik, ovanmarksanläggningar och tunnellösning för passage av Saltsjön. Trafikverket bedömde att det inte fanns grund för att inkludera spårvägsförbindelse som riksintresse, vilket innebär att riksintresset endast omfattar vägförbindelsen. Riksintresset omfattar därmed vägförbindelse mellan väg 222, Värmdöleden/Södra länken i söder och E20/E18 i norr, samt trafikplatser och ramper som förbinder Östlig förbindelse med övriga vägar och gator. Under 2024 har Trafikverket aktualitetsprövat och uppdaterat riksintressepreciseringen. Den 13 mars 2025 gav regeringen en förhandlingsperson i uppdrag att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget ingick även att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse. Trafikverket har bistått med underlag till förhandlingen. Beställningen av underlag har bl.a. omfattat en uppdaterad kostnad för bergtunnelalternativet med spår. Den 20 mars 2025 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafiklagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. I direktivet framgår att ”Trafikverket ska ta fram

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Objektnummer: VST208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30

nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm motsvarande de krav som anges för namngivna objekt...” Med anledning av denna skrivelse tas en uppdaterad samlad effektbedömning fram.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ökad komfort för kollektivtrafikresenärer i och med fler alternativa resvägar över Saltjö-Mälarsnittet vilket kan medföra färre byten och minskad trängsel.		Förbättring
Reskostnad personbil, långväga	Efterfrågan för långväga resor förändras inte i modellen, därav ger en förbättrad vägförbindelse för motorfordon kortare resväg och minskad användning av drivmedel för befintliga resenärer.	-2,7 mnkr/år	53
Reskostnad personbil, regionalt	En förbättrad vägförbindelse för motorfordon ger ökat resande och ökad användning av drivmedel.	10 mnkr/år	-205
Restid kollektivtrafik, regionalt	En förbättrad förbindelse med förbättrad buss- och spårvägstrafikering ger tidsvinster för kollektivtrafiken.	-378 kptim/år	762
Restid personbil, långväga	En förbättrad vägförbindelse för motorfordon ger tidsvinster.	-92 kptim/år	464
Restid personbil, regionalt	En förbättrad vägförbindelse för motorfordon ger tidsvinster.	-1425 kptim/år	4681
Restidsosäkerhet och förseningar	Ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet minskar risken för förseningar och ger nya alternativ i väg- och kollektivtrafiksystemet vilket medför högre robusthet vid händelser i systemet.		Förbättring
Vägavgifter/vägs katt personbil	En ny vägförbindelse för motorfordon leder till förändrade ruttval innebärande att vissa	-206 mnkr/år	4073

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
	resenärer kommer välja vägar utan trängselskatt.		

### Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet minskar risken för förseningar och ger högre robusthet i vägsystemet vid våghändelser.		Förbättring
Godstidskostnad väg	En förbättrad vägförbindelse för motorfordon ger minskad transporttid.	-0,80 mnkr/år	16
Reskostnad lastbil	Vägförbindelsen blir snabbare för motorfordon men blir samtidigt längre vilket medför ökad användning av drivmedel.	3,1 mnkr/år	-57
Reskostnad personbil yrkestrafik	Vägförbindelsen blir snabbare för motorfordon men blir samtidigt längre vilket medför ökad användning av drivmedel.	2,6 mnkr/år	-50
Restid lastbil	En förbättrad vägförbindelse för motorfordon ger tidsvinster.	-49 kptim/år	423
Restid personbil yrkestrafik	En förbättrad vägförbindelse för motorfordon ger tidsvinster.	-109 kptim/år	807
Vägavgifter/vägskatt	En ny vägförbindelse för motorfordon leder till förändrade ruttval innebärande att vissa transporter kommer att välja vägar utan trängselskatt.	-33 mnkr/år	640

## Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Banavgifter persontåg	Ny linje på den nya spårvägsförbindelsen innebär ökade banavgifter för persontransportföretag.	3,1 mnkr/år	-55
Biljettintäkter	Minskade biljettintäkter uppstår främst till följd av överflyttning av resor från kollektivtrafik till vägtrafik.	-36 mnkr/år	-681
Fordonskostnader kollektivtrafik	Ökade fordonskostnader uppstår till följd av nya kollektivtrafiklinjer som den nya väg- och spår förbindelsen möjliggör.	22 mnkr/år	-372
Moms på biljettintäkter	Minskade moms på biljettintäkter i och med minskade biljettintäkter.	-2,0 mnkr/år	39

## 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 -886 och +1548 mkr. Dessa är därför inte inkluderade i de beräknade nyttorna.		
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Trafiksäkerhetsvinster skapas till följd av förbättrad framkomlighet och förutsättningar för jämnare hastigheter samt att genomfartstrafik flyttas från centrala Stockholm till vägar där färre oskyddade trafikanter verkar.	8,3 mnkr/år	169

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Avgaspartiklar	Nyttorna uppkommer framförallt till följd av att trafiken flyttas ut från tätortsmiljöer till miljöer där färre människor utsätts. Däremot ökar trafikarbetet och hastigheterna vilket medför ökat utsläpp av partiklar.	0 ton/år	0,34
Buller	Ökade trafikvolymen längs Östlig förbindelse ger ökat buller där vägen går i ytläge vilket påverkar anslutningar mot Södra länken och Värmdöleden vid Sickla samt kring trafikplats Ropsten. Trafikbuller vid Sickla mildras av bulleråtgärder. Överflyttning av trafik från innerstaden medför att färre människor utsätts för höga bullernivåer. Bullerstörningar i omgivningarna är i förhållandevis till trafikflödena små till följd av att den största delen av trafikleden är tunnelförlagd.		Försumbart
Kväveoxider	Nyttorna uppkommer framförallt till följd av att trafiken flyttas ut från tätortsmiljöer till miljöer där färre människor utsätts. Däremot ökar trafikarbetet och hastigheterna vilket medför ökat utsläpp av kväveoxider.	8,0 ton/år	7,3
Slitagepartiklar	Nyttorna uppkommer framförallt till följd av att trafiken flyttas ut från tätortsmiljöer till miljöer där färre människor utsätts. Däremot ökar trafikarbetet och hastigheterna vilket medför ökade mängder slitagepartiklar.	22 ton/år	504

## Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Anläggning av förbindelsen går igenom Nationalstadsparken som bland annat har flertalet forn- och kulturlämningar. Till stor del undviks effekter på kulturmiljön då förbindelsen till störst del går i tunnel samt att ramper och tunnelmynningar förläggs i befintliga tätortsmiljöer.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Skogsområdena norr om Värmdöleden samt vid Ropsten och Nationalstadsparken har höga naturvärden och kan påverkas. Till stor del undviks effekter på naturmiljön då förbindelsen till störst del går i bergtunnel samt att ramper och tunnelmynningar förläggs i befintliga tätortsmiljöer.		Försämring

## Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av koldioxid. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". Se avsnittet "Kompletterande indikatorer" för mer information.		

## Övriga effekter

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	155,98
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	0,41
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	228,61
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	-16,69

## 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 CO<sub>2</sub>-equivaler

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	1,10
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	45,27

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-122,59
---	---------

\* 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	365263	1225
Reinvestering per år	2153	10
Drift och underhåll per år	442	24

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*
En förbättrad vägförbindelse för motorfordon ger tidsvinster. Regionala resor ökar vilket innebär ökad användning av drivmedel. Förändrade ruttval innebär att trängselportaler kan undvikas.	9828 mnkr	> 0,35
Ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet minskar risken för förseningar, ger högre robusthet i väg- och kollektivtrafiksystemet samt ger ökad komfort.	>	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
En förbättrad vägförbindelse för godstransporter ger tidsvinster och minskade transporttider samtidigt som åtgärden blir längre vilket medför ökad användning av drivmedel. Förändrade ruttval innebär att trängselskatteportaler kan undvikas.	1779 mnkr	> 0,06
Ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet minskar risken för förseningar och ger högre robusthet i vägsystemet vid väghändelser.	>	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Minskade biljettintäkter och moms på biljettintäkter till följd av överflyttning från kollektivtrafik till vägtrafik. Ökade fordonskostnader uppstår till följd av den ny buss- och spårvägslinje.	-1069 mnkr	-0,04

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Trafiksäkerhetsvinster skapas till följd av förbättrad framkomlighet och förutsättningar för jämnare hastigheter samt att genomfartstrafik flyttas från centrala Stockholm till vägar där färre oskyddade trafikanter befinner sig.	169 mnkr	0,01
För personbil finns stor osäkerhet kring storleken på de beräknade trafiksäkerhetsnyttorna. Olika metodik ger diskonterade nyttor mellan -886 och +1548 mkr. Dessa är därför inte inkluderade i de beräknade nyttorna.		

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Nyttorna uppkommer framförallt till följd av att trafiken flyttas ut från tätortsmiljöer till miljöer där färre människor utsätts för hälsorelaterade utsläpp.	511 mnkr	0,02
Hälsa: Åtgärden bedöms medföra ökat buller till följd av ökad trafik och högre hastigheter. Däremot flyttas trafik från tätortsmiljöer till miljöer där färre människor utsätts.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Anläggning av förbindelsen går genom Nationalstadsparken som bland annat har rikt naturliv och flertalet forn- och kulturlämningar. Till stor del undviks effekter på natur- och kulturmiljön då förbindelsen till störst del går i tunnel samt att ramper och tunnelymningar förläggs i befintliga tätortsmiljöer.	<	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Klimat (övrigt): Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		
<b>Övriga effekter</b>	<b>Nuvärde</b>	
	mnkr	
<b>Skatte- och avgiftsintäkter</b>	<b>Nuvärde</b>	
Ökade intäkter från banavgifter och skatter på drivmedel. Minskade avgifter från moms på biljetter och trängselavgifter.	-2337 mnkr	
<b>Skattefinansieringskostnad</b>	<b>Nuvärde</b>	
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-5636 mnkr	
<b>Sammanfattning</b>		
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	3245 mnkr	
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	0,1	

\*nyttor/utgifter

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	26841 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	1391 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
<b>Totala utgifter</b>	<b>28232 mnkr</b>

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-24987 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,89
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Robust olönsam

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärd har bedömts som mycket olönsam i HA och har  $NNK < -0,1$  i samtliga KA. Sammanvägningen av de ej beräknade effekterna visar på förbättring avseende minskade risker för förseningar och färre människor som utsätts för buller. Nyttorna är därför något större än vad som är beräknat. Nyttorna väger däremot inte upp den mycket stora kostnaden för objektet vilket innebär att den slutliga bedömningen blir robust olönsam

Att restidsnyttorna blir låga i förhållande till investeringskostnaden beror på flera samverkande effekter. Nedan följer några identifierade orsaker till att nyttan inte blir tillräckligt stor för att motivera objektet som samhällsekonomiskt lönsamt. År 2030 öppnas Förbifart Stockholm för trafik och detta kommer att avlasta Essingeleden. Det gör i sin tur att vägar genom Stockholms innerstad såsom Centralbron och Västerbron också avlastas. Det innebär i förlängningen att det enligt prognoserna inte kommer att finnas samma behov att avlasta dessa, vilket i sin tur innebär att Östlig förbindelse inte får samma nytta som avlastande länk. Trots att det finns en stor efterfrågan på resor i Östlig förbindelse gör flaskhalsar i resterande delar av vägnätet att kapaciteten på östlig förbindelse inte kan nyttjas fullt ut; trafiken kommer inte fram till förbindelsen på grund av brister i omgivande vägnät. Stockholms bebyggelsestruktur gör att Östlig förbindelse passerar genom en relativt glesbebyggd sträcka. Essingeleden, som jämförelse, passerar genom en tät bebyggelsemiljö där vägen genom sina många trafikplatser tillför mycket tillgänglighet och där den, i kombination med att fungera som genomfartsled, också fyller ett lokalt tillgänglighetsbehov. Östlig förbindelse får snarare karaktären av en förbifart och fyller som sådan ett regionalt tillgänglighetsbehov, mer än ett lokalt sådant.

### Kvalitetsbedömning

#### Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Sampers-Samkalk bedöms fånga de samhällsekonomiska nyttorna på ett tillförlitligt sätt. De totala nyttorna tillfaller till största del motorfordonstrafiken.

#### Ej beräknade effekter:

Ej beräknade effekter visar på minskade risker för förseningar och högre robusthet i transportsystemet. Färre människor bedöms utsättas för buller. Däremot kan åtgärden påverka växt- och djurliv främst i Nationalstadsparken. Åtgärden medför även drift- och underhållskostnader för spårväg i tunnel.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Direkta beroende finns till: - Ny tunnelbanelinje (blå linje) mellan Kungsträdgården, Nacka och Söderort som planeras vara klar år 2030. - Spårväg City mellan Djurgårdsbron och Ropsten. Avsiktförklaring undertecknad för att koppla samman spårväg City med Lidingöbanan. Andra projekt som påverkar Östlig förbindelse innefattar: - Stadsutvecklingsprojekt vid Norra Djurgårdsstaden (Södra Värtan), Kvarnholmen, Nacka Strand och Sickla. - Ny tunnelbanelinje (gul linje) mellan

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Fridhemsplan och Älvsjö med planerad byggstart 2025 och färdigställd 2034. - E4 Förbifart Stockholm inkl. sex nya trafikplatser som planeras var klart 2030. - Väg 222, Värmdöleden, trafikplats Kvarnholmen. Västgående ramper i trafikplatsen är färdigställda. - Väg 222, Värmdöleden, Skurubron öppnad för trafik 2023.

## 3 Fördelningsanalys

Fördelningsanalysen i Sampers visar på att de socioekonomiska grupper som drar störst nytta av åtgärden är män, förvärvsarbete, personer med medelhög till hög inkomst, hushåll med bil, personer med körkort och periodkort i kollektivtrafiken. Geografiskt är det boende i Nacka som drar störst nytta av åtgärden, men även boende i Värmdö, Huddinge, Botkyrka, Stockholms stads västra och sydvästra delar och Lidingö drar nytta av åtgärden. Samtidigt påverkas boende i Täby och Danderyd negativt av åtgärden. Notera att effekterna av långväga resor inte ingår i fördelningsanalysen.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på [www.trafikverket.se](http://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

Ny väg- och spårförbindelse ger restidsnyttor, minskar restidsosäkerheten och ökar tillgängligheten över Saltsjö-Mälarsnittet för både personbilsresor och kollektivtrafik. Ökad framkomlighet för vägtrafiken kan stärka personbilens konkurrensfördel gentemot kollektivtrafiken.

#### Näringslivets tillgänglighet

##### Stärkt internationell konkurrenskraft

Ökad tillgänglighet och framkomlighet över Saltsjö-Mälarsnittet medför att Essingeleden och de centrala genomfartslederna i Stockholm innerstad avlastas samtidigt som förbindelsen skapar genare transportvägar till Stockholms hamnar för lastbilstrafiken. Detta bidrar till ökad tillförlitlighet och robusthet, minskad restidsosäkerhet och förbättrad kvalitet i transportsystemet. Däremot finns risk för ökat trafikarbete på längre sikt vilket mildrar åtgärdens positiva bidrag på näringslivets tillgänglighet.

#### Funktionshindrades tillgänglighet

Förbindelsen bidrar till ett mer tillförlitligt och kapacitetsstarkt transportsystem, där fler kollektivtrafikresor kan ske utan byten, vilket gör nätet mer användbart för funktionshindrade.

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

Ökad biltrafik innebär generellt inskränkande på barns rörelsefrihet. Förbindelsen bidrar till ett mer tillförlitligt och kapacitetsstarkt transportsystem, där fler kollektivtrafikresor kan ske utan byten, vilket gör nätet mer användbart för barn och unga.

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

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt läs om fördelningseffekter på [www.trafikverket.se/seb](http://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 förbindelse förbättrar trafiksäkerheten för motortrafik genom förbättrad framkomlighet och förutsättningar för jämnare hastigheter, och för oskyddade trafikanter genom att genomfartstrafik flyttas från centrala Stockholm till vägar där färre personer befinner sig. Däremot ger högre hastigheter ökat krockvåld om olyckor inträffar. Det totala bidraget till hänsynsmålet bedöms därför som osäkert.

**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 och hastigheten kommer öka för biltrafik vilket leder till ökade utsläpp. 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***

Åtgärden bedöms medföra ökat trafikarbete och högre hastigheter vilket i sin tur leder till ökade emissioner av kväveoxider och partiklar. Däremot kan förbättrad framkomlighet innebära jämnare hastighet med färre inbromsningar vilket kan förmildra de negativa effekterna något. Stor del av förbindelsen förläggas i tunnel vilket innebär att störst lokal påverkan sker vid tunnelmynningar.

### ***Buller och vibrationer***

Bullernivån kan förväntas öka med åtgärden till följd av ökad trafik och högre hastigheter på vägen. Däremot förläggas stor del av förbindelsen i tunnel vilket minskar bullerproblematiken och bullerskyddsåtgärder begränsar den negativa påverkan i Sickla. Överflyttning av trafik från centrala genomfartsleder i Stockholm till Östlig förbindelse och den blivande ringleden kan medföra att färre människor utsätts för höga bullernivåer.

### ***Landskap***

Effekterna på det visuella landskapet är generellt små då stor del av förbindelsen går i tunnel. De delar som går ovan mark kan innebära negativa konsekvenser, men planeras intill befintliga trafikleder vilket mildrar påverkan.

### **Vatten**

Åtgärden förläggs i bergtunnel vilket medför små eller inga effekter på vattenkvalitet eller vatten som livsmiljö trots att delar av sträckningen går under vatten.

### **Material och kemiska produkter**

Kunskap saknas.

### **Förorenade områden och masshantering**

Inga utpekade förorenade områden inom utbyggnadsområdet. Eventuella förorenade massor hanteras på ett miljöriktigt sätt inom projektet och de massor som inte återanvänds inom projektet kan återanvändas på annan plats eller skickas till en godkänd deponianläggning.

## **4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier**

Åtgärden har positiv påverkan på tillgänglighet och framkomlighet över Saltsjö-Mälarsnittet vilket ökar trafiksystemets tillförlitlighet och robusthet. Däremot kan åtgärden stärka bilens konkurrenskraft gentemot andra färdmedel och medföra ökade utsläpp.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Osäker slutsats: Hänsynsmålets nyttoutgiftskvot är överskattad med avseende på effekter som inte kan beräknas.

<b>Mål</b>	<b>NUK</b>
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUK <sub>fm</sub> )	>0,37
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUK <sub>hm</sub> )	<0,02
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUK <sub>klimat</sub> )	-0,00434

Objektnummer: VST208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30

## Fördjupat underlag

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Östlig förbindelse, bergtunnelalternativet med spår
Objekt-id	VST208
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Stockholm, Nacka
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

## Nuläge och brister

Till följd av befolkningstillväxten i Nacka och Värmdö väntas trafiken på väg 222 och väg 75 öka, vilket ytterligare belastar infrastrukturen. Redan idag märks växande köer, längre restider och ökad restidsosäkerhet för kollektivtrafik, personresor och godstransporter, främst under högtrafikperioderna.

Idag omsluts Stockholm innerstad av Norra länken i norr, Essingeleden i väst och Södra länken i syd. I väster tillkommer också Förbifart Stockholm som kommer utgöra ytterligare en koppling mellan länets norra och södra delar. Det finns i dagsläget inte någon kapacitetsstark förbindelse som binder ihop regionens norra och södra delar öster om Stockholm. Kapaciteten för persontransporter är i dagsläget begränsad under högtrafikperioderna och i Södra länken och på väg 222 uppstår ofta trängsel, vilket även påverkar kollektivtrafiken med ökad restidsosäkerhet till följd. En stor del av regionens arbetsplatser finns idag norr om Saltsjö-Mälarsnittet men enbart ungefär hälften av regionens arbetsföra befolkning bor där. Den demografiska obalansen ställer stora krav på en väl fungerande infrastruktur som tillåter ett flöde av människor mellan regiondelarna. Befolkningstillväxten i den sydöstra delen av regionen, men även i andra delar av regionen, kommer att leda till en ökad efterfrågan på resor som kan behöva hanteras genom exempelvis nya infrastrukturåtgärder, ett utökat kollektivtrafikutbud eller via styrmedel.

## Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

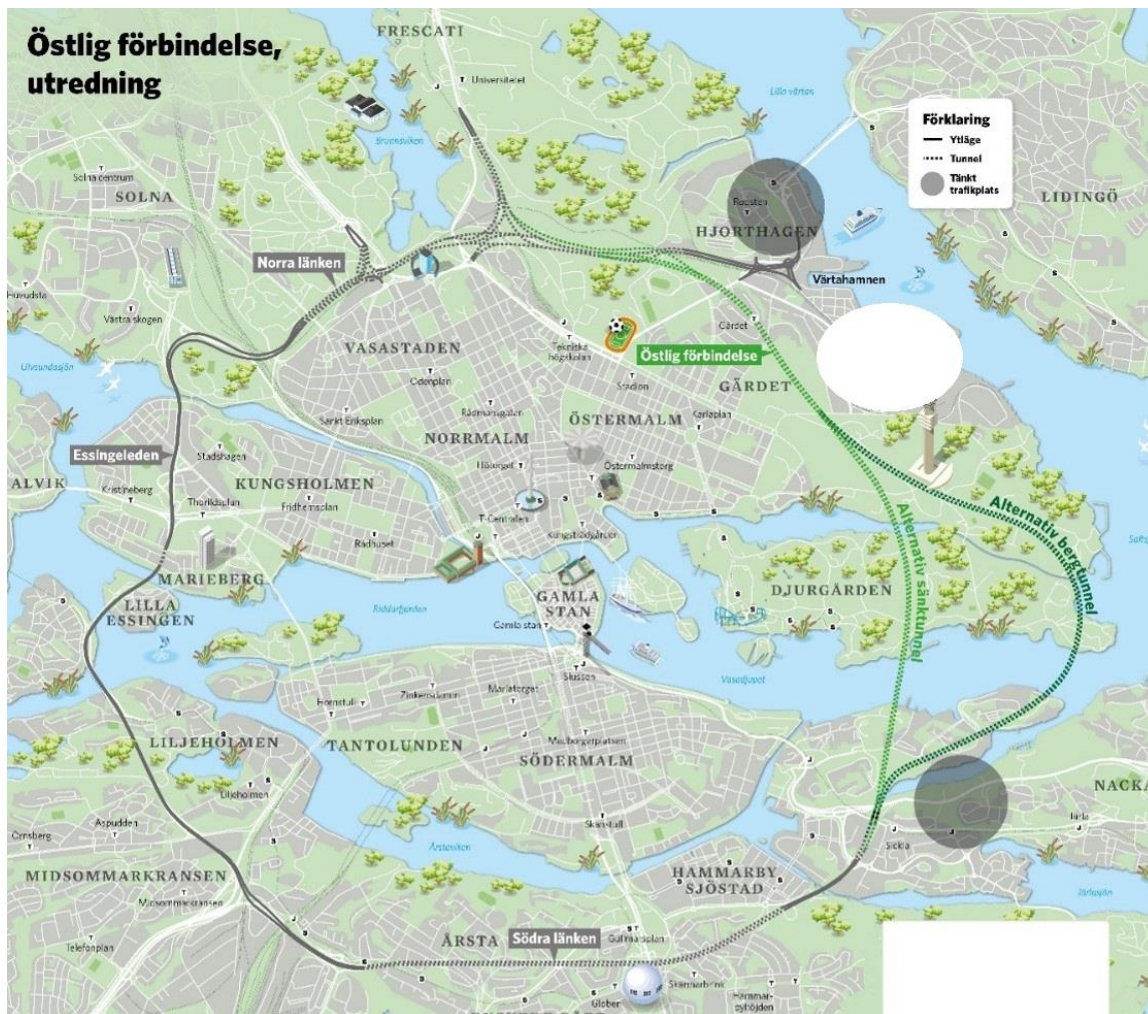
Objektnummer: VST208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30

Väglängd	Ej relevant
Vägstandard	Ej relevant
Vägtrafik	Ej relevant
Banlängd	Ej relevant
Banstandard	Ej relevant
Bantrafik	Ej relevant
Banflöde	Ej relevant

## Beskrivning av åtgärden

Ny väg- och spårförbindelse som förläggs i tunnel under Saltsjön och Djurgården. Vägen ansluter i norr mot Norra länken och Roslagsvägen och i söder mot Södra länken. Anslutande trafikplatser planeras vid Ropsten och Värmdöleden. Den nya vägförbindelsen är ca 8 km lång med 3 körfält i vardera riktningen på huvuddelen av sträckan. En ca 7 km lång spårväg med dubbelspår planeras mellan Sickla udde och Frihamnen utan vidare koppling till annan spårinfrastruktur i norr.

Det har i tidigare utredningar studerats fler olika alternativ för en östlig förbindelse. Denna SEB avser ett alternativ med ny väg- och spårförbindelse som förläggs i bergtunnel under Saltsjön och Djurgården. Vägen ansluter i norr mot Norra länken och Roslagsvägen och i söder mot Södra länken. Anslutande trafikplatser planeras vid Ropsten och Värmdöleden. Den nya vägförbindelsen är ca 8 km lång med 3 körfält i vardera riktningen på huvuddelen av sträckan. Tillsammans med Norra länken, Södra länken och Essingeleden bildar Östlig förbindelse en ringled runt Stockholm innerstad. En ca 7 km lång spårväg med dubbelspår planeras mellan Sickla udde och Frihamnen. I det alternativ som denna SEB avser saknas i huvudalternativet koppling till annan spårinfrastruktur i norr men möjligheten finns att koppla spårvägen till en eventuellt förlängd Spårväg city. Hastigheten förutsätts bli 80 km/h i huvudtunneln och 60 km/h på rampanslutningarna. Väg- och spårvägstunnlar samförläggs mellan Finnboda och Södra Djurgården. Under Södra Djurgården viker de av åt varsitt håll för att möjliggöra en väganslutning mot Norra länken och spårvägsanslutning vid Loudden. Spårvägen saknar koppling till annan spårinfrastruktur i norr, men möjlighet att byta till buss finns. Tillkommande hållplatser för spårväg planeras förläggas mellan Sickla Allé och Frihamnen. Bullerskyddsåtgärder för spårvägen i form av ca 800 m bullerplank planeras för i Sickla.



Förslag till lokalisering av vägtunnel (i bilden benämnd "Alternativ bergtunnel").

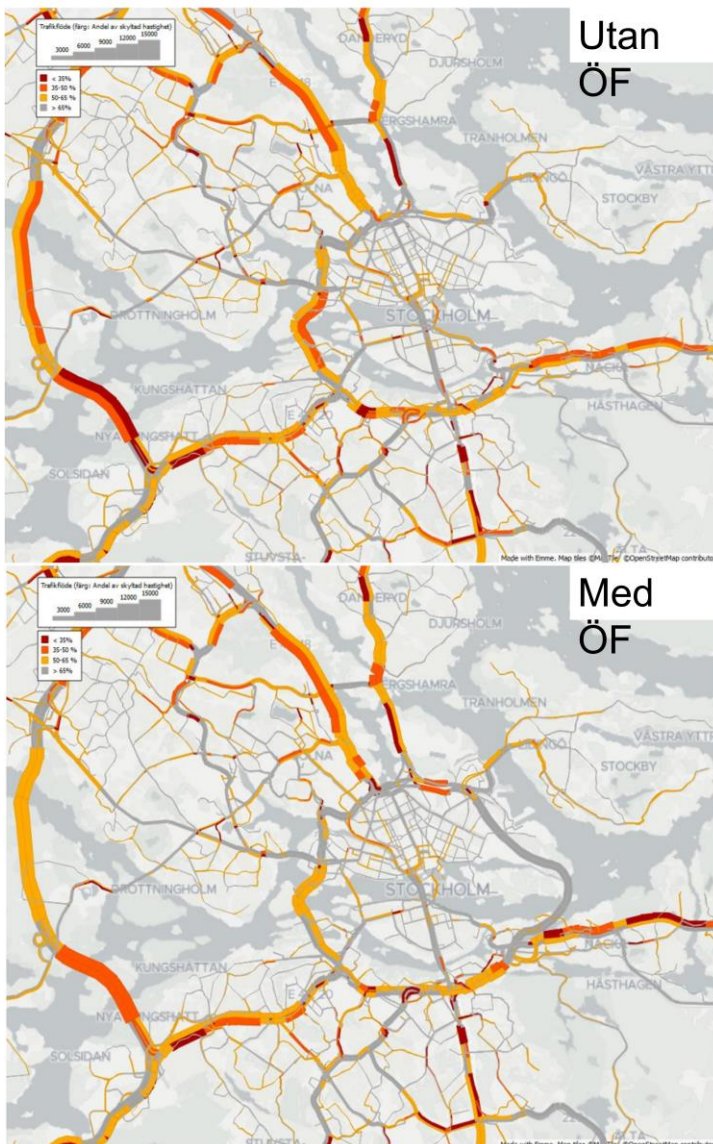


Bild som visar nedsatt hastighet, uttryckt som procent av skyltad hastighet, utan, respektive med Östlig förbindelse. Ju mörkare färg, desto lägre hastighet. Bilderna avser en förmiddag i oktober år 2045.

### Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Ca 8 km
Vägstandard	Motorväg 3 kf, varav ett kf för kollektivtrafik, i vardera riktningen
Vägtrafik	Prognosticerat trafikflöde år 2045 är 62 200 ÅDT. 1% lastbilstrafik (Lbu, Lbs)
Banlängd	Ca 7 km
Banstandard	Dubbelspår för spårvägstrafik (lokalbana)
Bantrafik	288 tåg per vardagsmedeldygn
Banflöde	1 610 000 resenärer per år

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Syfte och viktigaste effekt

Syftet med Östlig förbindelse är att skapa ökad tillgänglighet och framkomlighet, framförallt mellan de sydöstra och norra delarna i länet genom att göra väg- och kollektivtrafiksystemet mer robust.

Väg- och kollektivtrafikförbindelsen binder ihop regionens södra och norra delar, öster om Slussen, genom att sammanlänka Södra och Norra länken med varandra. Tillsammans med Norra länken, Södra länken och Essingeleden bildar Östlig förbindelse en ringled runt Stockholm innerstad. Detta bidrar till: - förbättrad tillgänglighet över Saltsjö-Mälarsnittet öster om Slussen för personresor och godstransporter, - minskad sårbarhet i transportsystemet över Saltsjö-Mälarsnittet, - stärkt kollektivtrafik över Saltsjö-Mälarsnittet öster om Slussen. Åtgärden syftar även till att avlasta Stockholms innerstad från personbilstrafik.

## Kostnader

### Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-04-24	2025-2	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	35000	10500	33849	10155

### Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	10	26841

### Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	Tillkommande drift- och underhållskostnader för spårvägstunnel fångas ej av Sampers/Samkalk. Trafikoberoende drift och underhåll för spårväg är svår att uppskatta, men med ledning av kostnaden för väg kan denna post bedömas ha en negativ påverkan.	Försämring

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

Drift- och underhållskostnad tunnel	Tillkommande drift- och underhållskostnader för vägtunnel fångas ej av Sampers/Samkalk. Beräkning avser väg i tunnel och baseras på kostnadsschablon som har hämtats från driftkalkyl för förbifart Stockholm, som även har tillämpats i Huvudstaleden och tvärförbindelse Södertörn.	-1143
Underhållskostnad trafikberoende järnväg	Ny spårvägsförbindelse innebär ökade underhållskostnader.	-55
Underhållskostnad trafikberoende väg	Ny vägförbindelse och ökad vägtrafik innebär ökade underhållskostnader.	-194

## Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

## Planeringsläge

Som underlag för prövning till Nationell plan för planperioden 2018–2029 samt som underlag till Sverigeförhandlingen, togs år 2017 en samlad effektbedömning inklusive kostnad fram för alternativa utformningar av objektet Östlig förbindelse. För Östlig förbindelse är just passagen av Saltsjön och kopplingen till nationalstadsparken styrande för det markanspråk som anläggningen kräver. I samband med lokaliseringsutredning togs år 2018 ytterligare kostnadsunderlag fram för fem olika utredningsalternativ, bland annat alternativet "BrunRosa" som består av en bergtunnelförlagd väg- och spår förbindelse. Med anledning av regeringens beslut om Nationell plan för Transportsystemet 2018–2029, där Östlig förbindelse inte fanns med, så avbröt Trafikverket pågående lokaliseringsutredning. Under hösten och vintern 2018/2019 tog Trafikverket fram underlag för en riksintresseprecisering av Östlig förbindelse, vilket inkluderade systemval för trafikplatser, kollektivtrafik, ovanmarksanläggningar och tunnellsättning för passage av Saltsjön. Trafikverket bedömde att det inte fanns grund för att inkludera spårvägsförbindelse som riksintresse, vilket innebär att riksintresset endast omfattar vägförbindelsen. Riksintresset omfattar därmed vägförbindelse mellan väg 222, Värmdöleden/Södra länken i söder och E20/E18 i norr, samt trafikplatser och ramper som förbinder Östlig förbindelse med övriga vägar och gator. Under 2024 har Trafikverket aktualitetsprövat och uppdaterat riksintressepreciseringen. Den 13 mars 2025 gav regeringen en förhandlingsperson i uppdrag att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget ingick även att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse. Trafikverket har bistått med underlag till förhandlingen. Beställningen av underlag har bl.a. omfattat en uppdaterad

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

kostnad för bergtunnelalternativet med spår. Den 20 mars 2025 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. I direktivet framgår att ”Trafikverket ska ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm motsvarande de krav som anges för namngivna objekt...” Med anledning av denna skrivelse tas en uppdaterad samlad effektbedömning fram.

Komplex projekt i storstadsmiljö med risk för långt planläggningsarbete. En innehållsmässig skillnad jämfört med tidigare utredningsalternativ, är att i det alternativ som denna SEB avser har Trafikplats Frihamnen utgått. Detta då det i beslutet om en reviderad riksintresseprecisering i januari 2025 framgår att Trafikverket ser att trafikplats Frihamnen i första hand har en lokal- och regional funktion och därmed inte uppfyller kriterier för att vara utpekad riksintresse. En viktig avgränsning är att objektskostnaden endast omfattar åtgärder inom utredningsområdet. Eventuella behov av följdinvesteringar i omkringliggande vägnät/infrastruktur har inte analyserats och ingår därmed inte.

# Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos Person2045_240610_v04
Avvikelse från prognos persontrafik	Ja
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos Person2045_240610_v04
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	2038
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	10
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Samkalk
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2025-06-05

Namn	Tillväxttal
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2019-2045, % per år	0,96
Väg Personbil (Pb) period 2019-2045, % per år	1,1
Kollektivtrafik period 2019-2045, % per år	0,54
Väg Personbil (Pb) period 2045-2065, % per år	0,87
Väg Gods (Pby, Lbu, Lbs) period 2045-2065, % per år	0,55
Kollektivtrafik period 2045-2065, % per år	0,44

Kommentar: Avvikelse från prognos persontrafik avser: - Dubbelriktade parkeringsstraff i Stockholm i syfte att minska trafiktillväxten över innerstadssnittet relativt basåret - Justering av skaft i kollektivtrafiknätet (120% av fågelavstånd mellan centroid och hållplats) - Uppdaterade indatafiler avseende trängselskatt - Rättning av @lbf (sätts till 0 i Norra och Södra länken) - Rättning av @ntyp i två noder - Justering av kapacitet (del av Roslagsvägen, del av Södra länken, ramper i Norrtull mot Norra länken)

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

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

## Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
26841 mnkr	1391 mnkr	3245 mnkr	-24987 mnkr	-0,89

## Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	37577	1391	1098	-37870	-0,97
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	26841	1416	5405	-22852	-0,81
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	26841	1361	1398	-26804	-0,95
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	26841	1391	3460	-24772	-0,88
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	26841	1391	3288	-24944	-0,88
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	26841	1391	3203	-25029	-0,89
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	26841	1391	3196	-25036	-0,89
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	26841	1391	3501	-24731	-0,88
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	26841	1391	2990	-25242	-0,89

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: Direkta beroende finns till: - Ny tunnelbanelinje (blå linje) mellan Kungsträdgården, Nacka och Söderort som planeras vara klar år 2030. - Spårväg City mellan Djurgårdsbron och Ropsten. Avsiktförklaring undertecknad för att koppla samman spårväg City med Lidingöbanan. Andra projekt

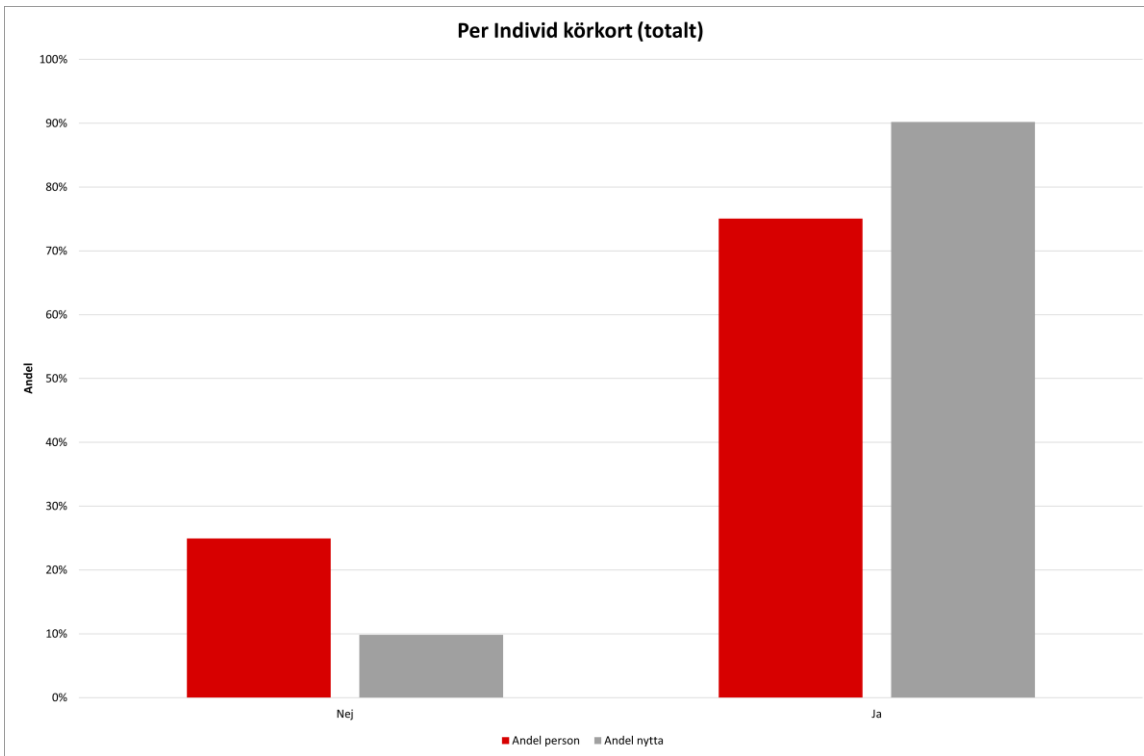
**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

som påverkar Östlig förbindelse innefattar: - Stadsutvecklingsprojekt vid Norra Djurgårdsstaden (Södra Värtan), Kvarnholmen, Nacka Strand och Sickla. - Ny tunnelbanelinje (gul linje) mellan Fridhemsplan och Älvsjö med planerad byggstart 2025 och färdigställd 2034. - E4 Förbifart Stockholm inkl. sex nya trafikplatser som planeras var klart 2030. - Väg 222, Värmdöleden, trafikplats Kvarnholmen. Västgående ramper i trafikplatsen är färdigställda. - Väg 222, Värmdöleden, Skurubron öppnad för trafik 2023.

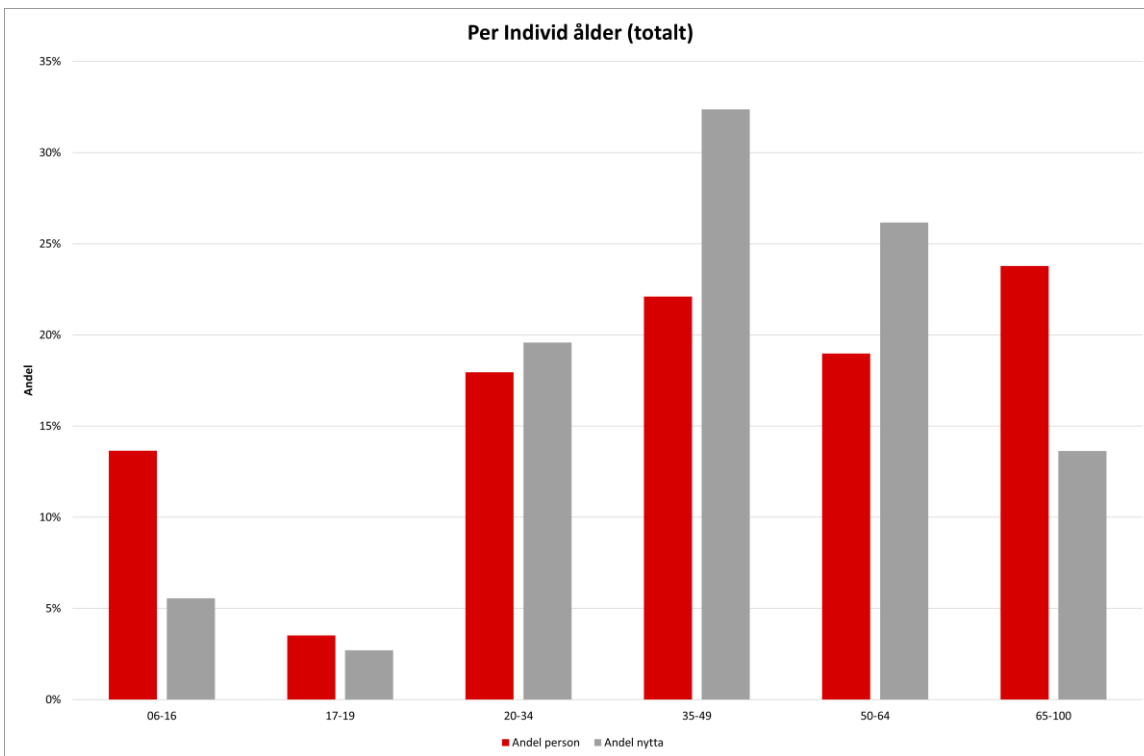
## Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Namn	Totala utgifter	Nettonuvärde	NNK
Östlig förbindelse med trängselskatt	28195	-22313	-0,79
Östlig förbindelse med parkeringsstraff enligt basprognosen	28255	-24754	-0,88

## Fördjupad konsekvensanalys

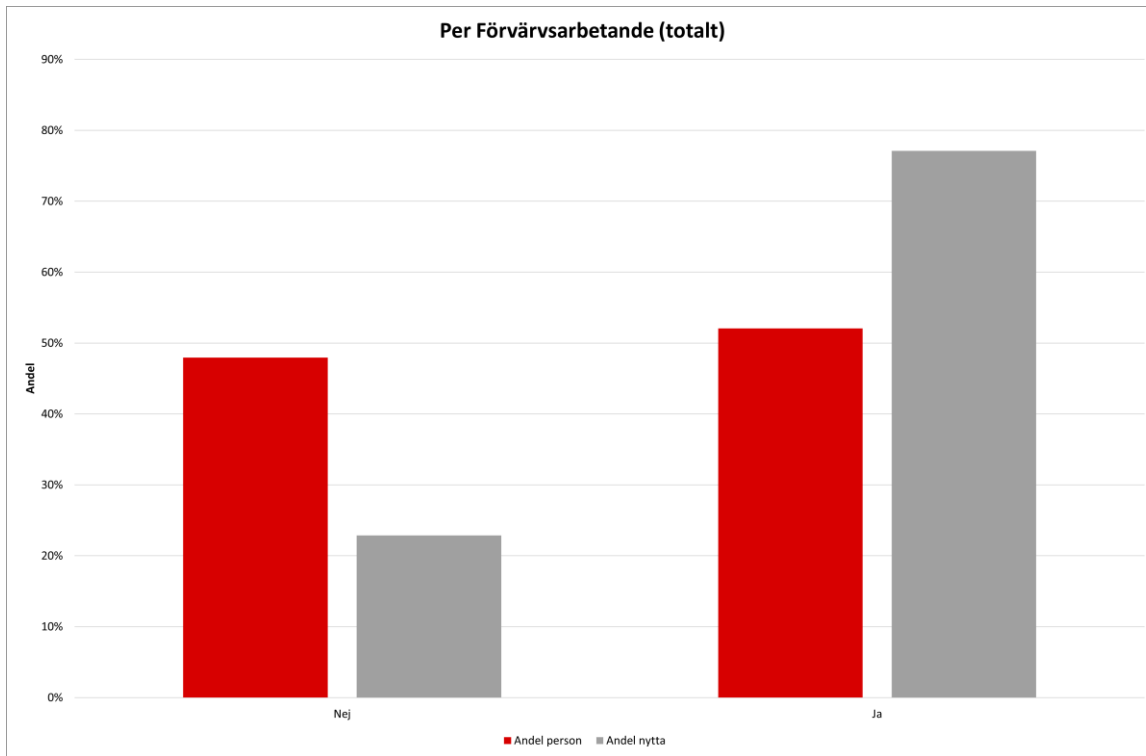


Per individ körkort

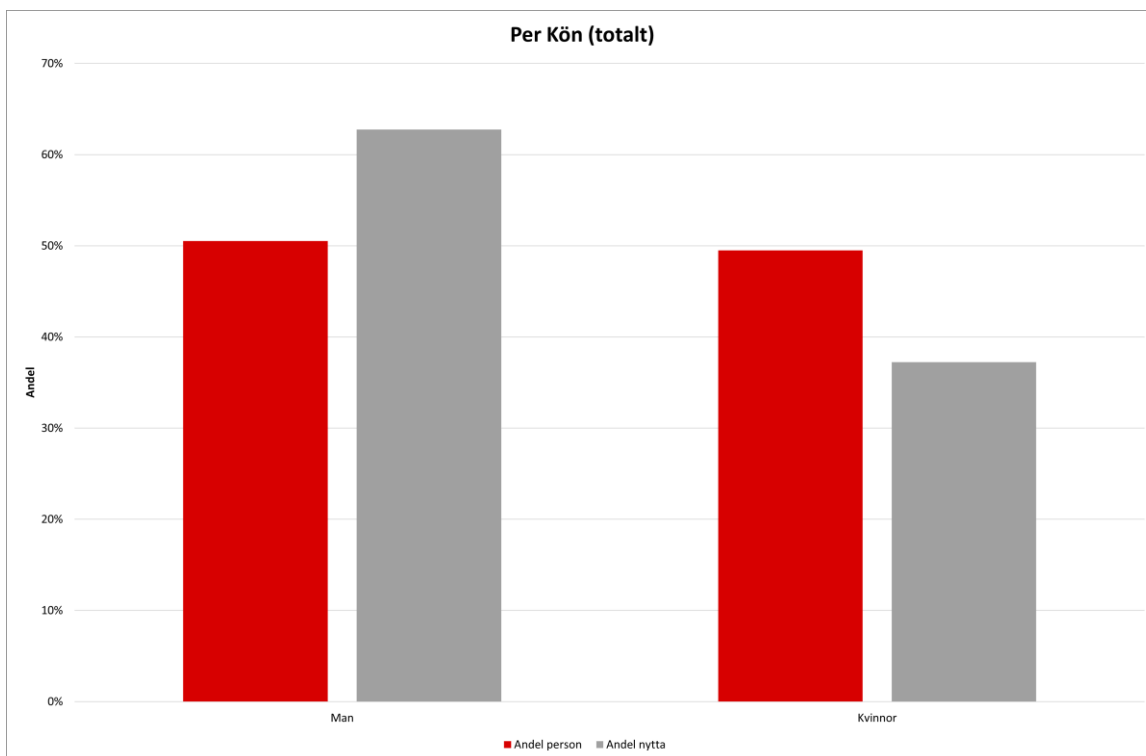


Per individ ålder

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

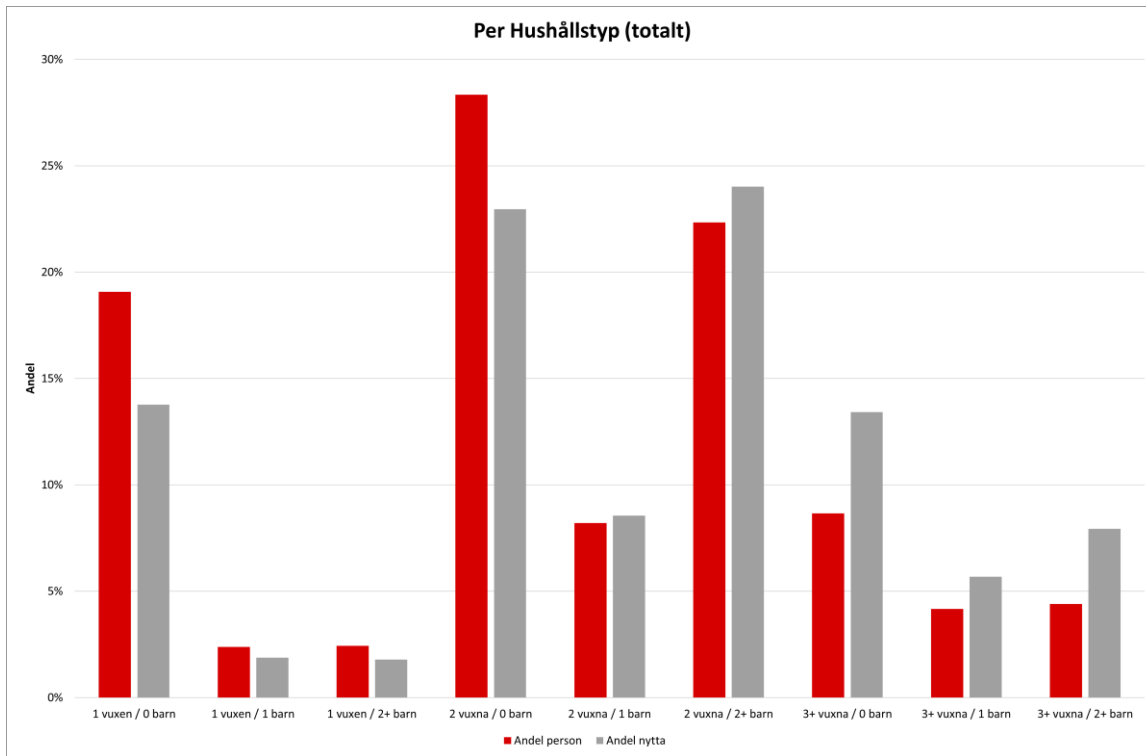


Per förvärsarbetande

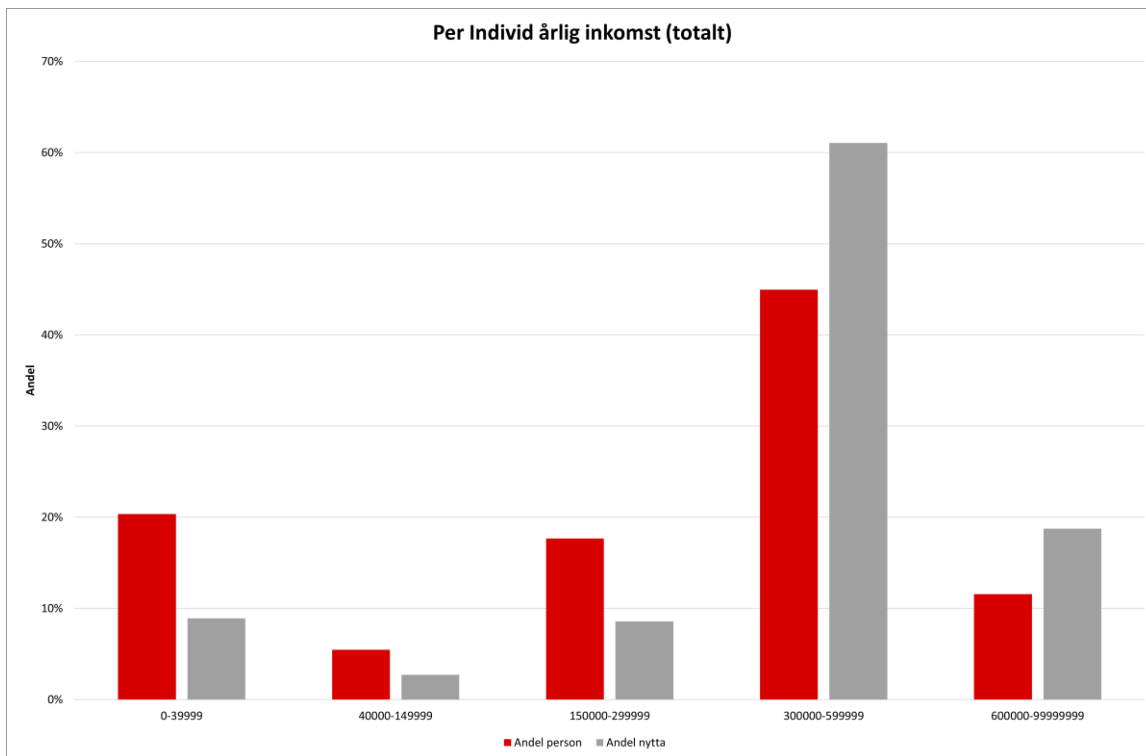


Per kön

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

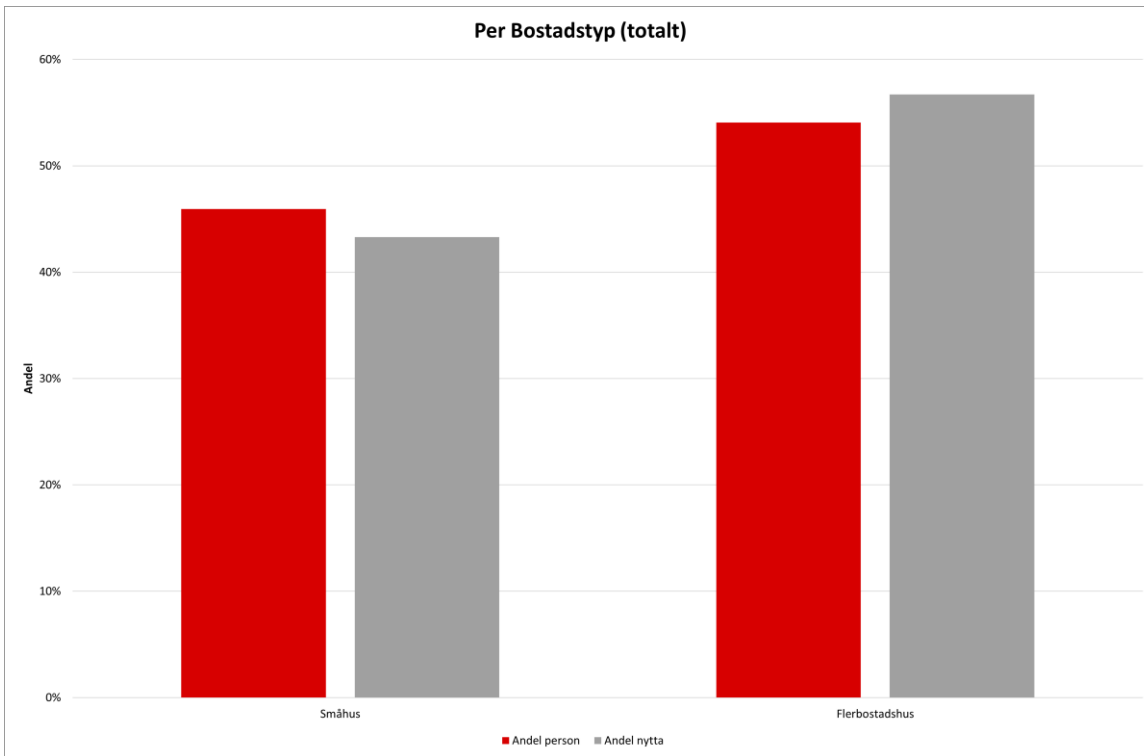


Per hushållstyp

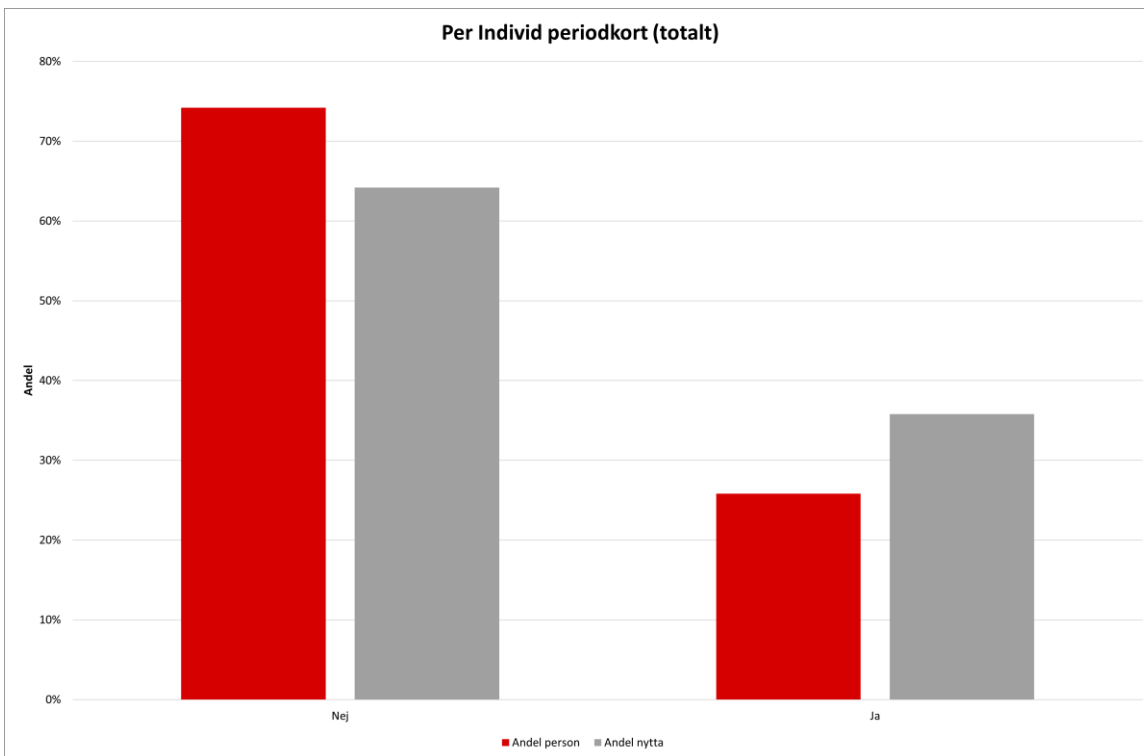


Per individ årlig inkomst

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

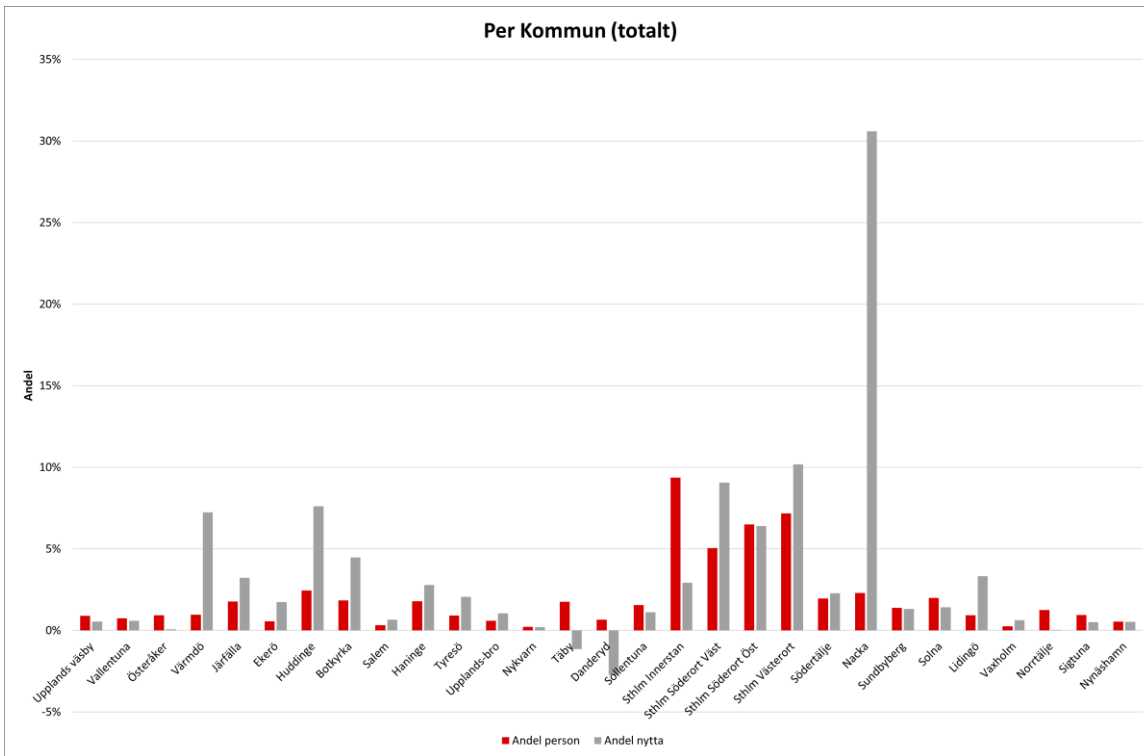


Per bostadstyp

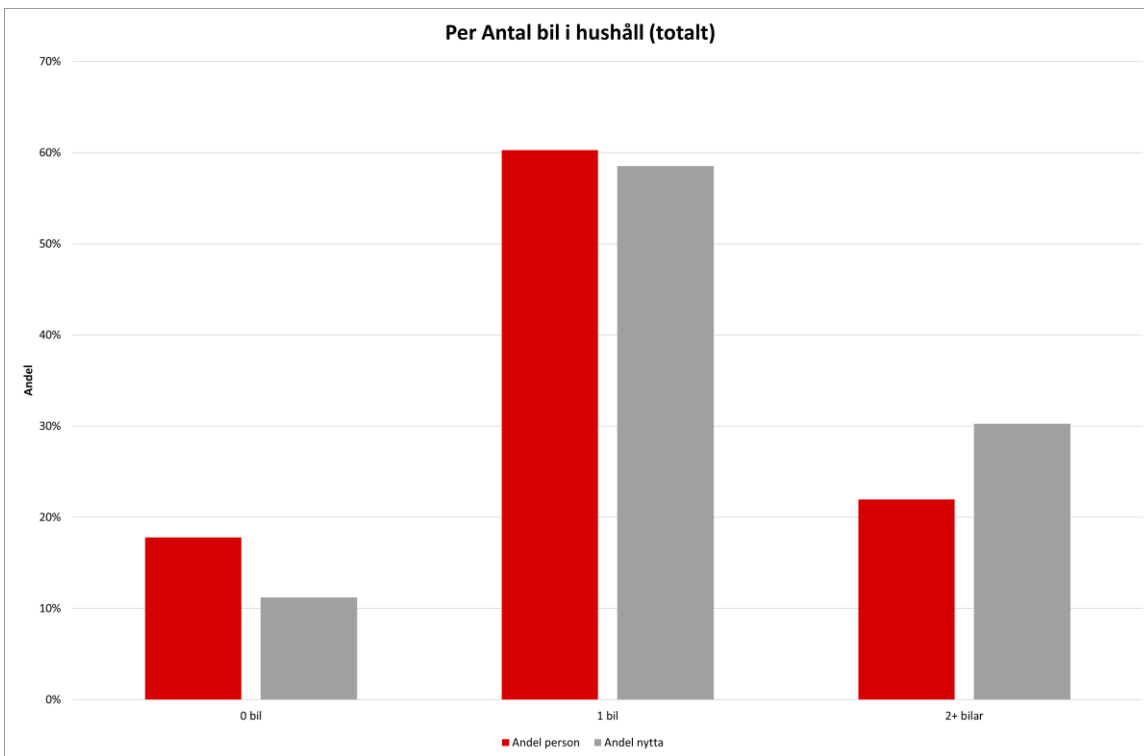


Per individ periodkort

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**



Per kommun i Stockholms län



Per antal bil i hushåll

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1.A	GKI (grov kostnadsindikation)
2.A	Klimatkalkyl 2025-08-18
3.A	Arbets-PM 2025-08-27
3.B	SK-fil, HA
3.C	SK-fil, KA +20%
3.D	SK-fil, KA -20%
3.E	SK-fil, KA tidsvärde
3.F	SK-fil, UA1 med avgift
3.G	SK-fil, UA2 med parkeringsstraff enligt BP
3.H	Fördelningsanalys
3.I	Handkalkyl DoU-kostnader vägtunnel 2025-06-16

SEB Id för denna SEB: 0022ca5e-467b-4249-8a6e-1e3130fab77

Objektnummer: VST208, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-09-30  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst  
Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1  
Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**