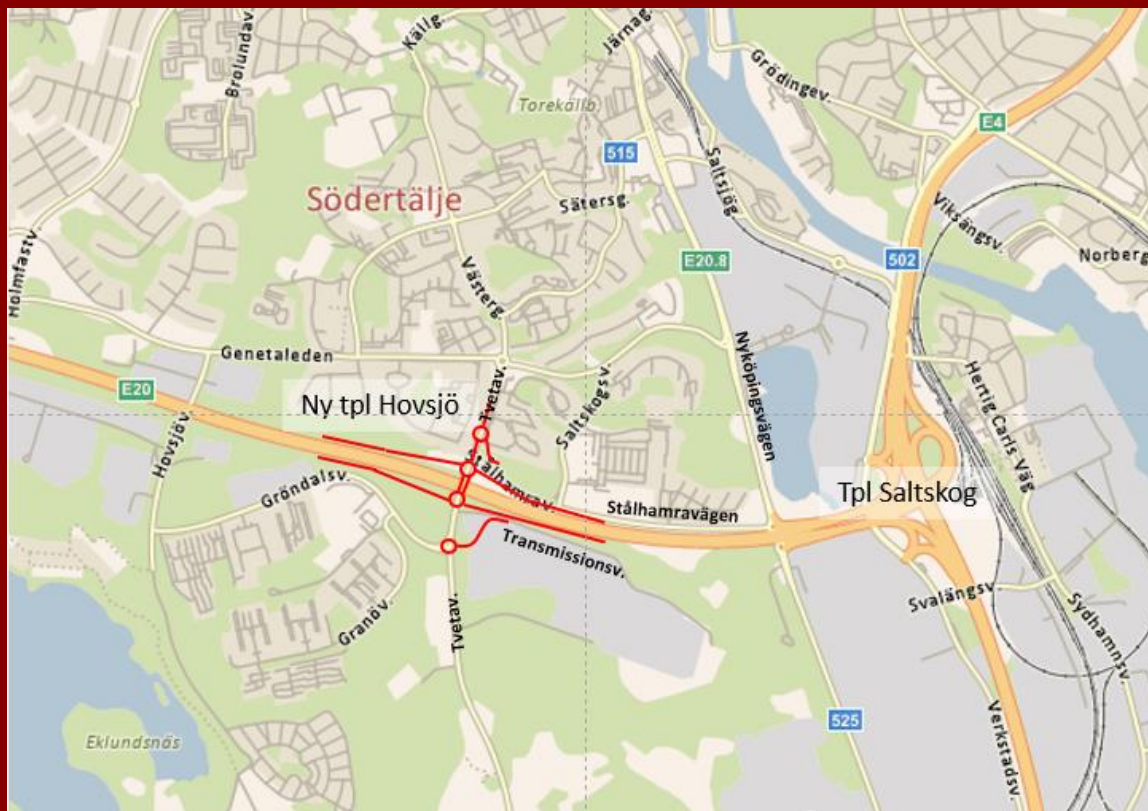


Samlad effektbedömning

E20 trafikplats Hovsjö, VST2207



Objektnummer: VST2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sandberg Lars, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-03-31

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sandberg Lars, IVörv2

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.

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 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: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Stockholm län och berör Södertälje kommun.

Nuläge och brister

Bristerna handlar framförallt om tillgänglighets- och framkomlighetsproblem. Tvetavägen är en naturlig in- och utfartsled från Södertäljes centrala delar. Trafikplats Saltskog västra saknar idag ramper för trafik västerut/västerifrån vid Nyköpingsvägen, denna brist medför köer och kapacitetsproblem i trafikplats Saltskog västra. Dessutom förväntas trafiken till/från Scantias nya gjuteri i Tveta industriområde att öka.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att en ny trafikplats Hovsjö byggs i korsningspunkten E20/Tvetavägen. Nya ramper på både norra och södra sidan av E20 byggs samt droppar byggs för anslutning av ramperna till vägnätet. På norra sidan rivs den cirkulationsplats som finns och en ny anläggs lite längre norrut på Tvetavägen. På södra sidan byggs en ny cirkulationsplats för korsningen med Gröndalsvägen dit också Transmissionsvägen dras. Transmissionsvägen behöver dras om för att ansluta i ny cirkulationsplats.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Trafikplats Hovsjö syftar till att avlasta trafikplats Saltskog och att öka tillgängligheten till/från E20 från Södertälje kommun. Dessutom syftar det också att öka tillgängligheten lokalt vid Hovsjö.

Investeringskostnad

Kostnaden är 280 mnkr i prisnivå 2023-06. Det finns ett medfinansierings avtal med Södertälje kommun som betalar ca 50%. Det är bara hälften av kostnaden som belastar Nationell Plan.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	53 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	0,22
Ej beräknade effekter	Försämring
Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst biltrafik lokalt men även godstransporter med start/mål i Södertäljes centrala delar via E20. Då åtgärden gynnar bilister är det främst vuxna som får nytta av den. Då fler män än kvinnor generellt åker mer bil gynnar åtgärden i första hand män. Lokalt får gång och cykel en försämring på grund av tillkommande ramper och cirkulationsplatser, gäller särskilt för barn och unga på väg till närliggande skola.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden bidrar positivt till funktionsmålet genom kortare körsträckor mellan bostäder och arbetsplatser i området kring trafikplatsen, vilket förbättrar tillgänglighet och restid för motorfordon samt minskar belastningen på närliggande trafikplatser. Däremot kan tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik försämrats lokalt. Åtgärden bidrar negativt till hänsynsmålet eftersom trafiksäkerheten för gång och cykel försämrats.

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

Planeringsläge

E20 Trafikplats Hovsjö, ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022–2033 och har därigenom finansiering via planen. Samlad effektbedömning för objektet uppdateras inom Åtgärdsplaneringen. Tidigare SEB togs fram som en del i Åtgärdsvalsstudie Sårbarhet och bristande framkomlighet, E4/E20 Södertäljebroarna, tpl Saltskog, tpl 142. Trafikverket och Södertälje kommun tog i samband med detta fram en avsiktsförklaring (VST2207) om kommunal medfinansiering. Medfinansieringsavtal med Södertälje kommun har ännu inte tecknats (medfinansierar 50%). Åtgärd samordnas med närliggande kommunala och statliga åtgärder (kring Södertäljebron) med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad	Åtgärden ger mindre tid i kö vilket minskar bränsleförbrukningen och kostnad för drivmedel.		Förbättring
Restid	Tillgänglighet för gång och cykel försämras lokalt i och med fler passager vid ramper och cirkulationsplatser. Lokalt vid trafikplatsen kan även tillgängligheten till busshållplatsen Vibergen försämras på grund av de nya anslutande ramperna från motorvägen med tillhörande cirkulationsplatser.		Försämring
Restid personbil	Positiv restidsnytta för persontrafik. Med nya trafikplatsen ökar tillgängligheten till motorvägsystemet som medför minskade köer lokalt.		296
Restidsosäkerhet och förseningar	Incidenter inträffar regelbundet i eller i närheten av närliggande trafikplats Saltskog som leder till förseningar. Vägtrafik får i och med den tillkommande trafikplatsen ökade valmöjligheter och kan därmed i högre utsträckning undvika köer vid tillfälliga trafikstörningar. Effekten bedöms dock som försumbart i förhållande till investeringskostnaden.		Försumbart

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Förseningar	Incidenter inträffar regelbundet i eller i närheten av närliggande trafikplats Saltskog som leder till förseningar. Vägtrafik får i och med den tillkommande trafikplatsen ökade valmöjligheter och kan därmed i högre utsträckning undvika köer vid tillfälliga trafikstörningar. Effekten bedöms dock som försumbart i förhållande till investeringskostnaden		Försumbart
Godstidskostnad	Viss positiv godskostnad för tung trafik.		2,1
Restid lastbil	Positiv restidsnytta för lastbilar. Med nya trafikplatsen ökar tillgängligheten till motorvägsystemet som medför minskade köer lokalt.		46

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafikeringskostnader	Flera busslinjer kan trafikerar gator genom, eller i anslutning till, tillkommande Trafikplats Hovsjö, befintlig Trafikplats Saltskog samt E20. Tillkommande cirkulationsplatser bedöms försämra för busstrafiken samtidigt som ny koppling till E20 kan ge möjlighet till effektivare trafikupplägg. Summan av negativa och eventuellt positiva effekter för trafikföretag bedöms som försumbart.		Försumbart

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten för gång och cykel försämras kring trafikplats Hovsjö till följd av åtgärden. Ökade vägtrafikflöden till följd av trafikplatsen innebär ökade risker för gående och cyklister på befintliga passager. Det saknas underlag avseende antalet oskyddade trafikanter som rör sig genom området men angränsande bostadsområden, skola, idrottsplatser och övriga verksamheter gör att försämringen kan bli stor. Dessutom innebär den nya trafikplatsen fler konfliktpunkter med motorfordon vid ramper och tillkommande cirkulationsplatser. För vägtrafiken ökar antalet konfliktpunkter med motorfordon vid ramper och tillkommande cirkulationsplatser. Trafikplatser har generellt dock en hög trafiksäkerhet för motorfordon samtidigt som avlastning av Trafikplats Saltskog minskar olycksrisken i denna punkt. Trafikplatsen kan innebära kortare körsträcka i lokalvägnätet vilket generellt bedöms öka trafiksäkerheten. Effekten kan dock uppvägas av ökad trafik i och med den ökade tillgängligheten till motorvägsnätet. Sammantaget bedöms trafiksäkerhetseffekten som en försämring. Omfattningen av de negativa effekterna avgörs i hög grad av antalet fotgängare och cyklister som kommer att färdas genom eller i nära anslutning till trafikplatsen.		Försämring

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	En ny trafikplats leder till att trafik kommer att omfördelas. Detta innebär att trafikbuller både kan öka och minska beroende på plats. Sammanvägd anses effekten som försumbart.		Försumbart
Förorenade områden	Åtgärd kräver inlösen av drivmedelstation och biltvätt på den nordöstra sidan av korsningen E20/Tvetavägen. Detta innebär behov av sanering av drivmedelstationens område vilket innebär att förorenat mark tas om hand på ett miljöriktigt sätt.		Förbättring
Luftkvalitet	För befintlig vägtrafik minskar körsträckan marginellt. Det är dock troligt att transportarbetet totalt sett ökar till följd av nygenererad trafik som inte ingår i beräknade trafikeffekter. Lokala effekter kan bli såväl positiva som negativa beroende på var utsläppen ökar eller minskar. Sammantaget bedöms effekten som försumbar.		Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Intrång - människor	Utbyggnaden av trafikplatsen innebär intrång i landskapet och uppförs i en miljö där många människor kan påverkas. Området är dock även i nuläget trafikstört vilket minskar den negativa effekten jämfört med åtgärder i helt orörd mark och därför bedöms effekten som försumbart i förhållande till investeringskostnaden.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Klimat (övrigt)	Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid, till följd av minskad restid och minskad tid i kö. Dock kan total trafik öka, vilket ökar utsläpp. Värdet av detta ingår i nuvärdena för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		-

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Minskar
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Minskar
Energianvändning (kwh/prognosår)	Uppgift saknas
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Uppgift saknas
Resande personbil (Mpkm/prognosår)	Minskar
Resande kollektivtrafik (Mpkm/prognosår)	Oförändrat

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-evivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	Uppgift saknas
---	----------------

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

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

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	1378	9,0
Reinvestering per år	15	0,19
Drift och underhåll per år	7,2	0,09

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 identifierades

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Positiv restidsnytta för persontrafik, framför allt för personbil.	296 mnkr	1,22
Vägtrafik får i och med den tillkommande trafikplatsen ökade vägvalsmöjligheter vilket bedöms ge minskad restidsosäkerhet vid tillfälliga/oregelbundna trafikstörningar men effekten bedöms som försumbara i förhållande till investeringskostnaden. Restidsnyttor ger mindre tid i kö och därmed minskad reskostnad. Dock medför åtgärd en försämring för gång och cykel till följd av fler passager vid ramper och cirkulationer. Även tillgänglighet till kollektivtrafik kan försämrast. Sammanvägt bedöms effekt som försumbar.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Viss positiv godskostnad för tung trafik samt restidseffekter för lastbilstrafik	48 mnkr	0,20
Vägtrafik får i och med den tillkommande trafikplatsen ökade valmöjligheter vilket bedöms ge minskad restidsosäkerhet samt förkortad restid vid tillfälliga/oregelbundna trafikstörningar. Åtgärdens effekt på dagligen återkommande trängsel ingår i beräknade kalkylposter för godskostnad/restid och effekten på restidsosäkerhet och förseningar bedöms som försumbara i förhållande till dessa poster.	≈ 0	

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
Flera busslinjer kan trafikerar gator genom, eller i anslutning till, tillkommande Trafikplats Hovsjö, befintlig Trafikplats Saltskog samt E20. Tillkommande cirkulationsplatser bedöms försämrast för busstrafiken samtidigt som ny koppling till E20 kan ge möjlighet till effektivare trafikupplägg. Summan av negativa och eventuellt positiva effekter för trafikföretag bedöms som försumbart.	≈ 0	0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
Åtgärd medför en försämring av trafiksäkerheten för gång och cykel till följd av ökad biltrafik och fler konfliktpunkter mellan trafikslagen. Antal konfliktpunkter mellan motorfordon ökar också men eftersom trafikplatser generellt har god säkerhet och att åtgärd innebär avlastning av trafikplats Saltskog medför åtgärd en minskad olycksrisk. Åtgärd medför även minskade körsträckor på lokala vägnätet vilket generellt bedöms öka trafiksäkerheten. Omfattningen av de negativa effekterna avgörs i hög grad av antalet fotgängare och cyklister som kommer att färdas genom eller i nära anslutning till trafikplatsen.	<	< 0

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa:	mnkr	0
Hälsa: För befintlig vägtrafik minskar körsträckan marginellt. Det är dock troligt att transportarbetet totalt sett ökar till följd av nygenererad trafik som inte ingår i	≈ 0	

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
beräknade trafikeffekter. Lokala effekter kan bli såväl positiva som negativa beroende på var utsläppen ökar eller minskar. Sammantaget bedöms effekten som försumbar.		
Natur- och Kulturmiljö: Utbyggnaden av trafikplatsen innebär intrång i landskapet och uppförs i en miljö där många människor kan påverkas. Området är dock även i nuläget trafikstört vilket minskar den negativa effekten jämfört med åtgärder i helt orörd mark och därför bedöms effekten som försumbart i förhållande till investeringskostnaden.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-49 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	296 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,2

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	243 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	0 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	<
Totala utgifter	243 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	53 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	0,22
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försämring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Lönsam

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Sammantaget förbättrar åtgärden tillgänglighet och restider genom kortare körsträcka till bostäder och arbetsplatser i området kring trafikplatsen. För närliggande trafikplats Saltskog bedöms åtgärden innebära en viss avlastning då mindre trafik behöver väva eller växla körfält i östergående riktning. Beräknade restidseffekterna innebär en NKK på 0,22. Ej beräknade effekter innebär en försämring eller bedöms som försumbara men överväger inte den förbättring som beräknade effekter bedöms medföra. Det bedöms att även beaktande ej beräknade effekterna är åtgärden fortfarande lönsam.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Restidsresultaten är en god skattning av restidsvinsterna under de simulerade perioderna, som inkludera både för- och eftermiddags rusningsperioderna samt lågtrafik.

Ej beräknade effekter:

Trafiksäkerheten påverkas negativt till följd av ökad trafik och fler konfliktpunkter i anslutning till den nya trafikplatsen. Landskapsbilden försämras, dock sker påverkan i en redan trafikstörd miljö. Drift- och underhållskostnader ökar i och med en större anläggning.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Åtgärden har övergripande samband med projektet E4 Förbifart Stockholm. Beroende finns med VST001 (E4/E20 Södertäljebon, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm). I fall Södertäljebon blir finansierat förväntas effekterna vara större.

3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar främst biltrafik lokalt men även godstransporter med start/mål i Södertäljes centrala delar via E20. Då åtgärden gynnar bilister är det främst vuxna som får nytta av den. Då fler män än kvinnor generellt åker mer bil gynnar åtgärden i första hand män. Lokalt får gång och cykel en försämring på grund av tillkommande ramper och cirkulationsplatser, gäller särskilt för barn och unga på väg till närliggande skola.

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

En ny trafikplats vid Hovsjö ökar valmöjligheterna för vägtrafikanter mellan Södertälje och E20 samtidigt som den minskar belastningen på andra närliggande trafikplatser och bidrar därmed till ökad tillgänglighet. Pendlingsresenärer från regionens centrala/norra delar till de centrala/västra delarna av Södertälje får kortare körsträcka till bostäder och arbetsplatser i området kring till trafikplatsen. Lokalt vid den nya trafikplatsen försämras dock trygghet och bekvämlighet för oskyddade trafikanter.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

En ny trafikplats vid Hovsjö ökar valmöjligheterna för näringslivets transporter mellan Södertälje och E20 samtidigt som den minskar belastningen på andra närliggande trafikplatser och bidrar därmed till ökad tillförlitlighet i transportsystemet.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden bedöms inte påverka tillgängligheten för funktionshindrade.

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

Fler anslutningar till motorvägsnätet bedöms generellt minska trafiken på lokalvägnätet i Södertälje vilket förbättrar trafikmiljön för barn och unga. Lokalt vid trafikplatsen kommer trafiken på lokalgatorna att öka samt att trafikplatsens ramper utgör en ny barriär för oskyddade trafikanter vilket innebär sämre möjligheter för barn och unga att vistas i trafikmiljön. Skolbarnens väg till närliggande skola försämras.

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.

Trafiksäkerheten bedöms påverkas negativt kring trafikplatsen. Ökade trafikflöden till följd av trafikplatsen innebär ökade risker för gående och cyklister på befintliga passager. Dessutom innebär den nya trafikplatsen fler konfliktpunkter med motorfordon vid ramper och tillkommande cirkulationsplatser. För vägtrafiken ökar antalet konfliktpunkter i och med den tillkommande trafikplatsen. Trafikplatser har generellt dock en hög trafiksäkerhet för motorfordon samtidigt som avlastning av Trafikplats Saltskog minskar olycksrisken i denna punkt. Trafikplatsen kan innebära kortare körsträcka i lokalvägnätet vilket generellt bedöms öka trafiksäkerheten. Effekten kan dock uppvägas av ökad trafik i och med den ökade tillgängligheten till motorvägsnätet.

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

Åtgärden innebär marginellt kortare resväg för befintliga vägtrafikanter. Förbättrad tillgänglighet till motorvägsnätet kan leda till nygenererad trafik, vilket bedöms innebära att antalet fordonskilometrar sammantaget ökar för biltrafiken. Åtgärden bidrar till viss avlastning av trafikplats Saltskog och därmed minskar risken för köbildning vilket innebär ett jämnare trafikflöde och effektivare energianvändning per fordonskilometer. Tillkomsten av en ny trafikplats innebär ökad energianvändning för drift och underhåll. Att bygga väginfrastruktur innebär energiförbrukning.

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 innebär marginellt kortare resväg för befintliga vägtrafikanter, som innebär en minskning av trafikarbete. Förbättrad tillgänglighet till motorvägsnätet skulle kunna leda till ökning av trafikefterfrågan och därmed ökning av trafikarbetet. Sammanvägt bedöms att luftkvaliteten inte påverkas.

Buller och vibrationer

En ny trafikplats leder till att trafik kommer att omfördelas. Detta innebär att trafikbuller både kan öka och minska beroende på plats. Sammanvägt anses åtgärden inte innebära någon större effekt på vägtrafikbuller.

Landskap

Åtgärden innebär att nya ramper och cirkulationsplatser tillkommer i landskapet samt att skogsmark och industrimark kommer att tas i anspråk. En bensinstation med tillhörande biltvätt kommer att lösas in.

Vatten

Åtgärden görs på befintlig väg och påverkar inga dricksvattentäkter.

Material och kemiska produkter

Underlag för bedömning saknas.

Förorenade områden och masshantering

Inlösen och rivning av en bensinstation med tillhörande biltvätt ingår i åtgärden. Bensinstationens markområde kommer att saneras, vilket innebär att förorenat mark tas om hand på ett miljöriktigt sätt.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden bidrar positivt till funktionsmålet genom kortare körsträckor mellan bostäder och arbetsplatser i området kring trafikplatsen, vilket förbättrar tillgänglighet och restid för motorfordon samt minskar belastningen på närliggande trafikplatser. Däremot kan tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik försämrats lokalt. Åtgärden bidrar negativt till hänsynsmålet eftersom trafiksäkerheten för gång och cykel försämrats.

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

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	1,42
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	<0
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	0

Objektnummer: VST2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sandberg Lars, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E20 trafikplats Hovsjö
Objekt-id	VST2207
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Södertälje
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Bristerna handlar framförallt om tillgänglighets- och framkomlighetsproblem. Tvetavägen är en naturlig in- och utfartsled från Södertäljes centrala delar. Trafikplats Saltskog västra saknar idag ramper för trafik västerut/västerifrån vid Nyköpingsvägen, denna brist medför köer och kapacitetsproblem i trafikplats Saltskog västra. Dessutom förväntas trafiken till/från Scantias nya gjuteri i Tveta industriområde att öka.

Södertälje kommun planerar att flytta Södertörns brandförsvarsförbund från Campusgatan i centrala Södertälje i anslutning till Tvetavägen, strax söder om den planerade trafikplatsen. Detta förutsätter anslutande ramper till E20. En flytt av brandstationen kommer bland annat ge plats åt nya bostäder i centrala stadskärnan. Dessutom planeras bostadsbyggande för de angränsande stadsdelarna, Västergård, Saltskog och Hovsjö. Trafikplats Hovsjö fyller en betydande funktion för den lokala bostadsutvecklingen i Södertälje kommun och för den regionala arbetspendlingen till arbetsplatser belägna i Hovsjö/Tveta, främst Scania som expanderar sin verksamhet i området i och med det nya gjuteriet i Tveta industriområde.

Trafiklagsspecifik information – nuläge och brister

Väglängd	Ej relevant
Vägstandard	Motorväg (2+2), 100 km/h
Vägtrafik	28 900 fordon/dygn, mätår 2022, lastbilsandel 8 %

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Objektnummer: VST2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sandberg Lars, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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



Samlad effektbedömning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att en ny trafikplats Hovsjö byggs i korsningspunkten E20/Tvetavägen. Nya ramper på både norra och södra sidan av E20 byggs samt droppar byggs för anslutning av ramperna till vägnätet. På norra sidan rivs den cirkulationsplats som finns och en ny anläggs lite längre norrut på Tvetavägen. På södra sidan byggs en ny cirkulationsplats för korsningen med Gröndalsvägen dit också Transmissionsvägen dras. Transmissionsvägen behöver dras om för att ansluta i ny cirkulationsplats.

Åtgärd omfattar: - Trafikplats, med ramper och mindre cirkulationsplatser för anslutning - En ytterligare cirkulationsplats på norra sidan som ersättning för befintlig cirkulation - Ny cirkulationsplats på södra sidan för korsningen Tvetavägen - Gröndalsvägen - Omdragning av Transmissionsvägen



Utformningen av nya trafikplatsen

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	Ej relevant
Vägstandard	Motorväg (2+2), 100 km/h. Fullständig trafikplats med ruterutformning byggs, som ansluter lokalvägnätet till E20.
Vägtrafik	28 900 fordon/dygn, mätår 2022, lastbilsandel 8 %

Syfte och viktigaste effekt

Trafikplats Hovsjö syftar till att avlasta trafikplats Saltskog och att öka tillgängligheten till/från E20 från Södertälje kommun. Dessutom syftar det också att öka tillgängligheten lokalt vid Hovsjö.

Åtgärden syftar till att underlätta för trafiken som kommer från E20 och ska svänga av mot Verkstadsvägen samt för trafiken från det lokala vägnätet i Södertälje som ska färdas mot E20 västerut.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2024-10-30	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	280	84	280	84

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	243

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Drift och underhåll	En ny trafikplats innebär ökade drift- och underhållskostnader.	Försämring

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

E20 Trafikplats Hovsjö, ingår i Nationell plan för transportsystemet 2022–2033 och har därigenom finansiering via planen. Samlad effektbedömning för objektet uppdateras inom Åtgärdsplaneringen. Tidigare SEB togs fram som en del i Åtgärdsvalsstudie Sårbarhet och bristande framkomlighet, E4/E20 Södertäljebroarna, tpl Saltskog, tpl 142. Trafikverket och Södertälje kommun tog i samband med detta fram en avsiktsförklaring (VST2207) om kommunal medfinansiering. Medfinansieringsavtal med Södertälje kommun har ännu inte tecknats (medfinansierar 50%). Åtgärd samordnas med närliggande kommunala och statliga åtgärder (kring Södertäljebrobron) med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognos Person 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognos Person 2024-04-01
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Dynameq:Restidsnyttor Mikro- mesomodeller: 2.0
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-08-30

Namn	Tillväxttal
Årlig trafiktillväxt efter brytår 1 [%] HA	0,84
Årlig trafiktillväxt efter brytår 1 [%] KA -20	0,30
Årlig trafiktillväxt före brytår 1 [%] KA -20	0,30
Årlig trafiktillväxt före brytår 1 [%] HA	1,1

Kommentar: I arbetet under åtgärdsplaneringen så har det framkommit att SAMPERS inte fångar de potentiella nyttorna av åtgärderna som rör objektet trafikplats Hovsjö. Då Trafikverket har utvecklat en regional modell i en mesoskopisk simuleringsmodell i mjukvaran Dynameq för influensområdet för objektet har det beslutats att använda sig av denna för att fånga restidseffekterna av trafikplats Hovsjö.

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
243 mnkr	0 mnkr	296 mnkr	53 mnkr	0,22

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	340	0	276	-64	-0,19
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	243				
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	243	0	155	-88	-0,36
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	243	0	296	54	0,22
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	243	0	296	53	0,22
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	243	0	296	53	0,22
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	243	0	296	53	0,22
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	243	0	296	53	0,22
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	243	0	296	53	0,22

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: Åtgärden har övergripande samband med projektet E4 Förbifart Stockholm. Beroende finns med VST001 (E4/E20 Södertäljebon, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm). I fall Södertäljebon blir finansierat förväntas effekterna vara större.

Tidigt planeringsskede – osäkerheter finns avseende utformning och kostnader

Objektnummer: VST2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Sandberg Lars, IVörv2, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

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

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1.a	Grov kostnadsindikation (GKI) 2024-10-16
2.a	klimatkalkyl 2021-03-01
3.a	ArbetsPM-SEA
3.b	Kompletterande kalkyl restidsnytta HA
3.c	Kompletterande kalkyl restidsnytta KA -20%
3.d	Kompletterande kalkyl restidsnytta KA tidsvärden
4.a	ArbetsPM-SEB

SEB Id för denna SEB: 8d4570e2-34d7-41c3-b03b-4699096b6e31

Objektnummer: VST2207, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sandberg Lars, IVörv2, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-03-17



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-03-31
Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Sandberg Lars, IVörv2
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