

PM

**FÖRDELNING AV VINSTER**SLUTVERSION  
2022-08-11

**UPPDRAG**

Förstudie GC-bro Tyresö-Huddinge

Titel på rapport:

Fördelning av vinster

Status:

Slutversion

Datum:

2022-08-11

**MEDVERKANDE**

Beställare:

Tyresö Kommun  
Huddinge Kommun

Kontaktperson:

Ebba Larsson  
Kristen Isaksson

Konsult:

Tyrens AB

Uppdragsansvarig:

Maximilian Bengtsson

Kvalitetsgranskare:

Marlene Sjödin

## 1 BAKGRUND

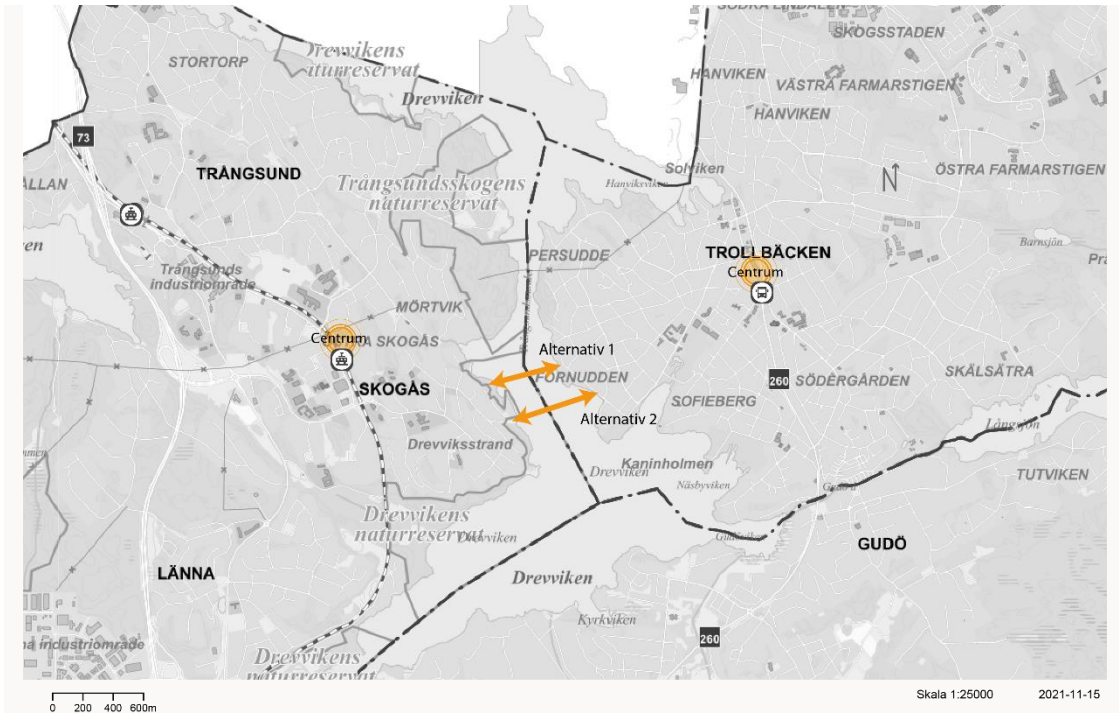
Tyréns gjorde i början av 2022 en förstudie kring en gång- och cykelbro över Drevviken mellan Tyresö kommun och Huddinge kommun. Förstudien syftade till att bidra till att genomföra kommunernas översiktsplaner, där båda kommunerna pekar ut en gång- och cykelförbindelse över Drevviken. För Tyresö möjliggör en gång- och cykelbro radiella tvärförbindelser, framförallt till Älvsjö och Huddinge. Dessa kopplingar är idag svaga och har potential att utvecklas. Att stärka cykelkoppling till Huddinge kommun är något som även Tyresö kommuns cykelplan (antagen kommunstyrelsen 24 augusti 2021) redogör för. Förbättrade cykelkopplingar på mellankommunal nivå finns även för Huddinge kommun och är utpekade i såväl översiktsplanerna som cykelplanerna. För att öka det hållbara resandet behöver en transportväxling ske mellan trafikslagen. I förstudien presenterades två alternativ för placering av bro.

I förstudie gjordes även en övergripande kalkyl med syfte att förklara vilka samhällsekonomiska vinster som en gång- och cykelbro kan ge samt hur dessa slår mot själva kostnaden av brobyggandet. Uppskattningen enligt kalkylen var att en gång- och cykelbro över drevviken skulle kosta mellan 162 och 193 miljoner kronor beroende på alternativ broplacering. Den totala samhällsekonomiska nyttan blev enligt kalkylen cirka 438 miljoner kronor, oberoende av alternativ.

Detta kompletterande PM syftar till att bedöma fördelningen av vinsterna och hur stor del av vinsten som ges till respektive kommun.

## 1.1 STUDERADE ALTERNATIV

De två studerade alternativen visas i Figur 1 nedan. De två alternativen är olika långa och därmed varierar brons uppskattade kostnader. För båda alternativen står valet mellan intrång i äldre träbeklädd hållmark eller intrång i låglänt, grund vattenmiljö. Intrång i skogbeklädd hållmark är förknippad med en svårare prövning då båda dessa områden är markerade som zoner där naturvårdsfrämjande skötsel-åtgärder är fastställda. Dessa områden är också identifierade som betydelsefulla för den regionala gröna infrastrukturen.



Figur 1. Alternativ 1 och alternativ 2 för gång- och cykelbro över Drevviken.

## 2 BERÄKNINGAR OCH RESONEMANG I KALKYLEN

Tyréns framtagna kalkyl under förstudien gav en skattning av potentiella samhällsekonomiska nyttor som uppstår då en gång- och cykelbro är färdigställd. Kalkylen ämnar att uppskatta de samhällsekonomiska värden som uppstår vid satsningar på folkhälsan samt miljömässiga fördelar. I den samhällsekonomiska kalkylen benämns även kostnader och nyttor som ej har kvantifierats men som bör beaktas i förhållande till samhällsekonomisk påverkan.

Kalkylen är baserad på metoder som utvecklats vid förstudier och utvärderingar av liknande infrastruktursatsningar i Köpenhamn kommun såsom Bryggebroen (Cykelslangen), se rapporten "Samhällsekonomisk analys av cykelåtgärder – Cases och metoder" (COWI 2009). Tyréns har sökt efter motsvarande rapporter och schabloner som tagits fram i en svensk kontext utan att hitta lika utförliga alternativ, framförallt sedan det har beslutats att trafikverkets verktyg GC-kalkyl ej längre ska tillämpas.

Tyréns skattade hur en gång-och cykelbro över drevviken kan komma att nyttjas och förändra befintliga resvanor baserat på den demografiska data (NyKO-data) försedd via kommunerna, uppskattade distanser samt data gällande resvanor i Tyresö och Huddinge kommun där data hämtat från resvaneundersökningen 2019 (Region Stockholm, 2020). Dessa går att läsa vidare om i förstudiens bilaga 2.

Statistiken för arbetspendling och rekreativa resor uppskattades utifrån tillhandahållen statistik från kommunerna. Därefter uppskattades potentialen för förflyttning från att resa med bil och kollektivtrafik till att gå eller cykla. För individer bosatta i Trollbäcken i Tyresö har nyttjandet av en gång- och cykelbron uppskattats baserat på befintliga resvanor för arbetspendling och rekreativa resor. För individer bosatta i området i anknäring till Skogås och Drevviken i Huddinge kommun har motsvarande genomslag för arbetspendling inte beräknats med anledning av det nuvarande statistiska underlaget ej kan anta ett signifikant genomslag på arbetspendlingen. Istället har ett förväntat genomslag på rekreativa resvanor uppskattats genom en schabloniserad andel av genomslaget i Trollbäcken om 50 %. Baserat på den statistik som tillhandahållits uppskattas cirka 25 % av arbetspendlingen ske från Huddinge kommun till Tyresö kommun och 75 % från Tyresö kommun till Huddinge kommun.

Kalkylen begränsades inom ramen för projektet, vilket innebär att en del potentiella kostnadsposter och nyttor har uteslutits ur kalkylen. Nedan benämns exempel på kvalitativa poster som ligger utanför ramen för kalkylen:

- Sidoeffekter på ekonomi till exempel bilverkstäder, bensinmackar etcetera, offentliga intäkter, skatter och kollektivtrafik.
- Hälsoeffekter vid nyttjande av gång- och cykelbro beräknas för cykel där nyttan antas vara minst lika stor motsvarande nyttjande vid en promenad. Kalkylen har inte beaktat nyttjande av eldrivna fordon med lägre hälso- och klimatfördelar.
- Hälsoeffekterna antas vara tillkommande, individer som eventuellt reducerar annan motion till följd av nyttjande av gång- och cykelbron ingår ej i kalkylen.
- Trängselskatter och andra skatter och avgifter bortsett från bränsleskatt är inte med som kompositioner för externa effekter.
- Störningar och estetiskt intrång för lokalboende.
- Påverkan på vardagsresor utanför arbetstid.
- Konsekvenser för lokal kollektivtrafik Trollbäcken, förändrade passagerartal och utsläpp.
- Konsekvenser för lokal kollektivtrafik Skogås, förändrade passagerarantal vid pendeltåg.

- Kostnader för komplementåtgärder anknyttande infrastruktur, breddningar skyltningar etcetera.

### 3 VINSTENS FÖRDELNING

Tyresö kommuns medborgare både arbetspendlar och gör rekreativa resor till Huddinge i högre grad än vice versa. Med en bro på plats finns större motivering att transporteras till Huddinge från Tyresö tack vare pendeltågsstationen Skogås som har en större regional täckning än busstrafiken från Trollbäcken. Huddinge innehar även rekreativa stråk i form av naturreservat längs Drevviken medan Tyresö kommuns sida i högre grad utgörs av bebyggd miljö. Arbetspendlingen från Huddinge till Tyresö anses för låg i dagsläget för att kunna användas statistiskt. Detta kan dock öka till följd av en framtida bro vilket också kan ha en viss påverkan på vinstfördelningen. I Tyresö kommun finns målpunkter som Fornuddsgränd, Kumla herrgård och Fornuddsparken som är av intresse för medborgare som bor i Huddinge kommun.

Den totala samhällsekonomiska vinsten för ett upprättande av en gång- och cykelbro över Drevviken beräknas att bli cirka 438 miljoner kronor. För att avgöra fördelningen har kalkylen justerats utefter de värden som bägge kommunerna tillhandahållit. Detta skulle innebära att totalt cirka 20 % av den totala vinsten över 120 år utgör vinst för Huddinge kommun, alltså cirka 82 miljoner kronor. Slutligen är alltså uppskattningen att Huddinge kommun fördelas 20 % av vinsterna och Tyresö kommun fördelas 80 % av vinsterna.