

# Samlad effektbedömning

Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård, JST2206a



Objektnummer: JST2206a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-09-30

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

# Innehåll

## Sammanfattning

### 1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

### 2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### 3. Fördelningsanalys

### 4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

## Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

## Referenser

## Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Såväl effektberäkningar som effektbedömningar kan utvärderas genom att ett "utredningsalternativ" med aktuell åtgärd jämförs med ett "jämförelsealternativ" utan åtgärden. För att rättvisande kunna jämföra den åtgärd som analyseras i denna SEB med en åtgärd som finns beskriven i en annan SEB så måste likvärdiga jämförelsealternativ ha använts i de båda SEB:arna. För att åstadkomma detta har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska baseras på aktuell beslutad basprognos och kalkylförutsättningar.

Detta är en SEB för vilken ingen samhällsekonomisk kalkyl har genomförts. Däremot finns det i denna typ av SEB kvalitativa bedömningar av de effekter som uppstår på grund av åtgärden. Till stöd för de kvalitativa bedömningarna kan det också finnas kvalitativa beräkningar av till exempel prognosäreffekter, vilka illustrerar och ger stöd för den gjorda beskrivningen och bedömningen av effekten.

Att man gör en SEB utan samhällsekonomisk kalkyl kan bero på att åtgärden är i ett tidigt skede, att investeringskostnad är liten eller att åtgärden till stor del som inte går att räkna samhällsekonomi på. Det är dock viktigt att olika typer av effekter som påverkar individer och företag positivt eller negativt identifieras, beskrivs och i möjligaste mån kvantifieras. Det faktum att effekter inte kan kvantifieras och/eller värderas i någon exakt mening är inget bra argument för att inte göra grova bedömningar.

I en SEB som inte har en samhällsekonomisk kalkyl bedöms åtgärden sammantaget med något av följande alternativ:

- \* Lönsam – endast bedömd
- \* Olönsam – endast bedömd
- \* Nära noll – endast bedömd
- \* Svårbedömd

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar de relevanta effekterna i relation till funktions- och hänsynsmålets preciseringar.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" på [Trafikverkets hemsida](#).

# Sammanfattning

## Geografi

Åtgärden ligger i Stockholm län och berör Stockholm och Solna kommun.

## Nuläge och brister

Vändning och furnering av persontåg är i dagsläget begränsade på Stockholm C med avseende på både antal tåg och tåglängd. En utökning av befintlig verksamhet är ej möjlig och det finns inte andra möjligheter i anslutning till Stockholm C. Av denna anledning sker vändning och furnering på plattformsspår, eller i Älvsjö, vilket innebär en minskad kapacitet för resandetåg. Tomtebodas bangård är ett alternativ till dagens situation men bangårdens underhåll är eftersatt och saknar signalreglering.

## Beskrivning av åtgärden

För att renodla funktionen på Stockholm C byggs Tomtebodas bangårds rangerdel om till uppställningsspår med 6st serviceplattformar, som tillåter två plattformslägen. Anslutning med ramp till bro, separat gångbana samt serviceväg, frilastzon och parkeringsplats. Bangården förses med ett nytt ställverk. Åtgärden innefattar också fortsatt utredning och partssamverkan för att senare kunna gå vidare med investering i Stockholm C och spåren däremellan.

## Syfte och viktigaste förväntade effekter

Ombyggnaden av Tomtebodas bangård ska möjliggöra snabba och säkra tågvändningar samt förbättrade möjligheter till service, städning och uppställning av tåg för tidsreglering.

## Investeringskostnad

Kostnaden är 4113 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering. Nyttokostnadskalkylen har dock inkluderat tillkommande kostnader för utökad signalanläggning. Utöver denna investeringskostnad finansieras inom objektet vissa förberedelser för investering i övriga delar inom objektet Stockholm C – Tomteboda, samt spåren däremellan (Jst2206) för 158,4 miljoner kr i prisnivå 2023-06.

## Analysresultat

### Samhällsekonomisk effektivitet

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

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar kollektivtrafikresenären oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning. Det gäller främst resor med fjärrtåg och resor med regionaltåg inom Östra Mellansverige. Därmed gynnas också individer i olika kommuner i landet.

## Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden förbättrar indirekt tillgängligheten till kollektivtrafiken för medborgare och sker inom befintlig järnvägsanläggning.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

## Planeringsläge

Denna SEB för Tomtebodabangård utgör en del av en större åtgärd, Stockholm C och Tomtebodabangård, samt spåren däremellan (Jst2206) som omfattar flera olika större delar. Ombyggnaden av Tomtebodabangård har utretts genom flera studier och senast åtgärdsvalsstudie 2019. I dessa studier föreslogs Tomteboda få en funktion för omloppsnära uppställning och service av persontåg, för att avlasta Stockholm C och Norra bantorget. Objektet är föremål för fördjupad utredning och förprojektering. Utformning och genomförande förankras löpande med trafikoperatörer och andra berörda parter. Aktörer på fastighetsmarknaden behöver bistå i lokalförsörjning för att anläggningen ska få avsedd funktion för operatörerna. Genomförandet av Tomtebodabangård bedöms kunna ske på 5 år. Järnvägsplan krävs inte för järnvägsåtgärderna. En tidig byggstart är fördelaktig eftersom det finns beroenden med andra investeringar. Därför antas åtgärden kunna öppnas för trafik 2033. I beslutet om Nationell plan 2022-2033 angav regeringen att en prioriterad utredning ska ske för Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet m.m. så att åtgärder kan övervägas i nästa planrevidering. Enligt utredningen behöver åtgärderna på Tomtebodabangård tillsammans med bangårdsombyggnader på Norra bantorget och ställverksåtgärder, genomföras innan det är möjligt att bygga om plattformar, plattformsspår och plattformsförbindelser på Stockholm C. Samtliga delar behöver genomföras för att få ökning av kapaciteten för antalet resenärer och kvaliteten på resenärsmiljöerna. På grund av åtgärdernas komplexitet och för att undvika stora avstängningar föreslås genomförandet av helheten Stockholm C – Tomtebodabangård ske under 18 år. Om åtgärder ska bli genomförbara för Stockholm C krävs att tidigare påbörjade förberedelsearbeten och partssamarbeten får fortgå, för att t.ex. hantera frågor i detaljplaneprocessen, om åtgärdens genomförande eller om operatörernas trafikering och brukande av anläggningen. För en mer ingående beskrivning av helheten se den samlade effektbedömningen (jst2206) för ombyggnationen av Stockholm C och Tomtebodabangård samt sträckan däremellan. Denna har tagits fram i samband med Åtgärdsplaneringen 2024 och som underlag till Nationell plan 2026-2037. Eftersom en särskild finansieringslösning diskuteras för Tomtebodabangård tas en enskild SEB fram för denna delåtgärd. Separata beslut om finansiering behöver tas för övriga delar innan dessa kan genomföras.

# 1 Effekter och indikatorer

## 1.1 Effekter

### Personresor

| Effekt                           | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Bedömning   |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Reskomfort och trygghet          | Åtgärden innebär att förekomsten av funderingstruckar på plattformarna på Stockholm C upphör. Det minskar trängseln på plattformarna och förbättrar komforten för resenärerna.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Försumbart  |
| Restid                           | Plattformsspåren på Stockholm C nyttjas endast för resandeutbyte då omloppsnära tjänster antingen sker på Tomtebodabangård eller vid C- och E-gruppen. Tjänstetågen som går till Älvsjö kan gå till Tomtebodabangård och minskar därmed belastningen på Getingmidjan. Det innebär en kapacitetsmässig förbättring med något fler tåglägen och en kortare åktid för resenärerna. En grov uppskattning av effekten av färre tjänstetåg genom Getingmidjan uppgår till cirka 7 miljoner kr/år motsvarande cirka 160 miljoner kr för kalkylperioden.                                                                                                                                                                                                                 | Förbättring |
| Restidsosäkerhet och förseningar | Plattformsspår på Stockholm C nyttjas endast för resandeutbyte då omloppsnära tjänster antingen sker på Tomtebodabangård eller vid C- och E-gruppen. Tjänstetågen som går till Älvsjö, kan gå till Tomtebodabangård och minskar därmed belastningen på Getingmidjan. En ökad kapacitet minskar risken för att förseningar ska uppstå och att de sedermera ska sprida sig i järnvägsnätet i förhållande till jämförelsealternativet. Det minskar därmed restidsosäkerheten för resenärerna. Effekten av färre tjänstetåg genom Getingmidjan och den ökade kapacitet som frigörs kan uppskattas till cirka 1,4 miljoner kr/år motsvarande cirka 30 miljoner kr för kalkylperioden. Förbättring i spårsmässig kapacitet minskar restidsosäkerheten för resenärerna. | Försumbart  |

## Godstransporter

| Effekt      | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                  | Bedömning  |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Förseningar | Åtgärden frigör kapacitet på Älvsjö godsbangård i och med att persontågen inte längre har ett behov av att åka dit. Det minskar osäkerheterna och risken för förseningar för godstrafiken som befinner sig på godsbangården. | Försumbart |

## Persontransportföretag

| Effekt                | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Bedömning   |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Trafikeringskostnader | <p>I jämförelsealternativet råder begränsad kapacitet för omloppsnära tjänster på C- och E-gruppen och längre tåg kan inte hanteras där utan endast vid ett fåtal plattformar. Möjligheten att gå till Älvsjö för omloppsnära tjänster kommer även att minska i takt med att antalet tåg ökar och Tomteboda kan endast nyttjas för nattlig uppställning. Det innebär att fler tåg kan behöva söka sig till andra platser för att kunna utföra dessa tjänster, exempelvis Hagalund utöver C- och E-gruppen. I utredningsalternativet byggs Tomteboda om för omloppsnära funktioner där allt är samlat och anläggningen, i kombination med C- och E-gruppen, klarar av längre och betydligt fler tåg. Likaledes minskar behovet av att gå till Älvsjö via Getingmidjan. Ombyggnationen gör även att fler spårmeter blir tillgängliga för nattlig uppställning på Tomteboda bangård. En grov uppskattning är att vinsten av att kunna genomföra vändning och furnering i Tomteboda istället för på C- och E-gruppen eller i Hagalund innebär cirka 13min/tåg även om avståndet till Tomteboda är längre än till C- och E-gruppen. Givet samma antal tåg i JA och UA kan den vinsten uppgå till cirka 11,6 miljoner kr/år motsvarande cirka 255 miljoner kr för kalkylperioden. En grov uppskattning av färre södergående tjänstetåg till Älvsjö uppgår till cirka 6 miljoner kr/år för effekter kopplat till persontrafikföretagen motsvarande cirka 130 miljoner kr för kalkylperioden. Sammanvägt bör utredningsalternativet innebära en förbättring av operatörernas trafikeringskostnader inklusive utgifter för banavgifter.</p> | Förbättring |

## Trafiksäkerhet

| Effekt         | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Bedömning  |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Trafiksäkerhet | Åtgärden innebär att förekomsten av funderingstruckar på plattformarna på Stockholm C upphör, vilket förbättrar trafiksäkerheten för resenärer på plattformarna. Vidare blir avsyning av tågen samt isär- och ihopkoppling av tåg, om det förekommer vid plattformsspår, säkrare för personalen då det istället sker på Tomteboda utan förbipasserande tåg. Det innebär en trafiksäkerhetsmässig förbättring och en minskad risk för arbetsplatsolyckor. | Försumbart |

## Hälsa

| Effekt             | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Bedömning  |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Buller             | Åtgärden sker inom ett område som idag och i framtiden är och kommer vara starkt präglad av infrastruktur. Ombyggnationen av Tomteboda innebär fler tågrörelser till och från anläggningen, men det sker i ett område som redan är utsatt för buller under merparten av dygnets timmar. Samtidigt genomförs åtgärder för buller vid bangården vilket bör mildra effekterna av fler tågrörelser. | Försumbart |
| Förorenade områden | Järnvägsanläggningen är normalt sett en källa till föroreningar. I samband med planering, byggnation och drift säkerställs att miljö kvalitetsnormer för förorenade massor upprätthålls och att de massor som överskrider normerna hanteras på ett korrekt sätt.                                                                                                                                | Försumbart |
| Vattenkvalitet     | I samband med planering, byggnation och drift säkerställs minimal påverkan på grundvattenförekomsternas kemiska status exempelvis från dagvatten från anläggningen.                                                                                                                                                                                                                             | Försumbart |

## Natur- och kulturmiljö

| Effekt                    | Beskrivning                                                                                                                                                  | Bedömning  |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Forn- och kulturlämningar | Det finns fornlämningar i anslutning till befintlig bangård och dess spår. Eventuell påverkan och åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande skede. | Försumbart |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

| Effekt                   | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                  | Bedömning  |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Växt- och djurlivseffekt | Åtgärderna i Tomteboda sker på befintlig bangård som är inhägnad men kan komma att påverka biologisk mångfald negativt då området har utpekade värden för artrika järnvägsmiljöer, vilket behöver utredas mer i nästa skede. | Försumbart |

## Klimat

| Effekt                  | Beskrivning                                                                                                                                                                                         | Bedömning |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Beräknat - Motorbränsle | Åtgärden medför en minskad användning av motorbränsle, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningar för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag". |           |

## Övriga effekter

## 1.2 Kompletterande indikatorer

### Förändring på grund av åtgärden

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

## 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>-equivallenter

| Indikator                                | Bedömt |
|------------------------------------------|--------|
| Startår (kton)                           |        |
| Prognosår (kton)                         |        |
| Ackumulerat under kalkylperioden (kton)* |        |

\* 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<br>ton CO2-ekvivalenter | Energianvändning GWh |
|----------------------------|------------------------------------------|----------------------|
| Byggskede totalt           | 39617                                    | 131                  |
| Reinvestering per år       | 414                                      | 1,3                  |
| Drift och underhåll per år | 12                                       | 0,68                 |

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)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Bedömning |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Färre aktiviteter relaterade till furnering och vändning vid plattformsspår och plattformar leder till ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga spårutformningen och bättre komfort för resenärerna. Likaledes sker inga tjänstetågsrörelser via Getingmidjan till Älvsjö. Det innebär en minskad risk för störningar och att de sprider sig i systemet vilket också är till fördel för resenärernas restidsosäkerhet. | >         |
| Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Bedömning |
| Åtgärden frigör kapacitet på Älvsjö godsbangård i och med att persontågen inte längre har ett behov av att åka dit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | ≈ 0       |
| Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Bedömning |
| Trafikeringskostnaderna bör minska till följd av smidigare utförande av omloppsnära tjänster i Tomtebodas och fler uppställningsspår samt ett effektivare utnyttjande av befintlig spårutformning på Stockholm C. Likaledes behöver inga tjänstetågsrörelser ske via Getingmidjan till Älvsjö.                                                                                                                                | >         |
| Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Bedömning |
| Förbättrad trafiksäkerhet för resenärer då furneringstruckar ej förekommer på plattformarna på Stockholm C och säkrare avsyning, isär- och ihopkoppling av tåg för personal.                                                                                                                                                                                                                                                  | ≈ 0       |
| Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Bedömning |
| Hälsa: Åtgärder utförs omkring Tomtebodas bangård gällande buller vilket mildrar effekterna av fler tågrörelser. Förorenade områden och dagvatten från anläggningen förutsätts hanteras på ett korrekt sätt.                                                                                                                                                                                                                  | ≈ 0       |
| Natur- och Kulturmiljö: Påverkan på utpekade artrika järnvägsmiljöer inom anläggningen och forn- och kulturlämningar i närheten av spåren utanför anläggningen är föremål för vidare utredning.                                                                                                                                                                                                                               | ≈ 0       |
| Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärden och bedömningar för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".                                                                                                                                                                                                                                                                     |           |
| Övriga effekter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Bedömning |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |           |
| Skattefinansieringskostnad                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |           |
| Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.                                                                                                                                                                                                                                                                        |           |

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

## 2.2 Samhällsekonomiska utgifter

| Utgifter                                       | Nuvärde          |
|------------------------------------------------|------------------|
| Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad | 3614 mnkr        |
| Reinvesteringskostnad, ej beräknad             | ≈ 0              |
| Drift- och underhållskostnad, ej beräknad      | <                |
| <b>Totala utgifter</b>                         | <b>3149 mnkr</b> |

## 2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

## 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

### Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bidrar till en ökad kapacitet att vända, furnera samt hantera längre tåg med minskad risk för störningar i järnvägssystemet vilket skapar en kostnadseffektiv tågvändning för operatören. Det är en grundläggande förutsättning för att renodla funktionerna i de olika anläggningarna samt att kunna minska aktiviteter vid plattformar på Stockholm C som inte relateras till resandeutbyte. Åtgärdens nyttor bedöms dock ej motsvara dess kostnader, vilket gör att åtgärden bedöms vara olönsam. Samtidigt så är åtgärden ett första steg för att möjliggöra en större ombyggnad av Stockholm C för att kunna öka det kollektiva resandet och ta emot fler kapacitetsstarka (längre) tåg. Om en ombyggnad av Tomtebodas bangård ses i det sammanhang som motiverar en sådan åtgärd, d.v.s. tillsammans med ombyggnad av Norra bantorget och Stockholm C, så bedöms den samlade lönsamheten vara bättre.

### Kvalitetsbedömning

#### Ej beräknade effekter:

Åtgärden innebär ett mer effektivt nyttjande av befintlig spårutformning på Stockholm C, en förbättring för operatörerna i och med Tomtebodas nya funktion för omloppsnära tjänster och bättre uppställning men innebär samtidigt ett ökat behov av framtida drift- och underhåll samt reinvesteringar.

#### Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Denna SEB för Tomtebodas bangård utgör en del av en större åtgärd, Stockholm C och Tomtebodas bangård, samt spåren däremellan (Jst2206) som omfattar flera olika större delar. Enligt den prioriterade utredningen som utförts för Stockholm C och Tomtebodas bangård behöver åtgärderna på Tomtebodas bangård tillsammans med bangårdsombyggnader på Norra bantorget och ställverksåtgärder, genomföras innan det är möjligt att bygga om plattformar, plattformsspår och

plattformsförbindelser på Stockholm C. Samtliga delar behöver genomföras för att få ökning av kapaciteten för antalet resenärer och kvaliteten på resenärsmiljöerna samt för att kunna nyttja de inkommande bandelarna på Stockholm C så effektivt som möjligt.

## 3 Fördelningsanalys

Åtgärden gynnar kollektivtrafikresenären oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning. Det gäller främst resor med fjärrtåg och resor med regionaltåg inom Östra Mellansverige. Därmed gynnas också individer i olika kommuner i landet.

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**

Åtgärden förbättrar indirekt medborgarnas tillgänglighet med kollektivtrafik i och med att den operativa verksamheten bakom kollektivtrafik på järnväg underlättas.

#### **Näringslivets tillgänglighet**

##### **Stärkt internationell konkurrenskraft**

Åtgärden frigör kapacitet på Älvsjö godsbangård i och med att persontågen inte längre har ett behov av att åka dit. Det minskar osäkerheterna och risken för förseningar för godstrafiken som befinner sig på godsbangården.

#### **Funktionshindrades tillgänglighet**

Åtgärden påverkar ej tillgängligheten för funktionshindrade.

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

Åtgärden bör ej direkt påverka barns möjlighet att, på ett säkert sätt, använda transportsystemet eller vistas i trafikmiljöer.

#### **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.**

Åtgärden innebär att förekomsten av furneringstruckar på plattformarna på Stockholm C upphör, vilket förbättrar trafiksäkerheten för resenärer på plattformarna. Vidare blir besiktning av tågen samt isär- och ihopkoppling av tåg, om det förekommer vid plattformsspår, säkrare för personalen då det istället sker på Tomtebodas utan förbipasserande tåg. Det innebär en trafiksäkerhetsmässig förbättring och en minskad risk för arbetsplatsolyckor.

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

Åtgärden innebär en förändrad anläggningsmassa vilket innebär ökade utsläpp av CO<sub>2</sub> i samband med byggnation, drift- och underhåll.

**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 påverkar ej luftkvaliteten.

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

Åtgärden sker inom ett område som idag och i framtiden är och kommer vara starkt präglad av infrastruktur. Ombyggnationen av Tomteboda innebär fler tågrörelser till och från anläggningen, men det sker i ett område som redan är utsatt för buller under merparten av dygnets timmar. Samtidigt genomförs åtgärder för buller vid bangården vilket bör mildra effekterna av fler tågrörelser.

### ***Landskap***

Åtgärderna i Tomteboda sker på befintlig bangård som är inhägnad men kan komma att påverka biologisk mångfald negativt då området har utpekade värden för artrika järnvägs miljöer, vilket behöver utredas mer i nästa skede.

### ***Vatten***

I samband med planering, byggnation och drift säkerställs minimal påverkan på grundvattenförekomsternas kemiska status exempelvis från dagvatten från anläggningen.

### ***Material och kemiska produkter***

Föremål för vidare utredning.

### ***Förorenade områden och masshantering***

Järnvägsanläggningen är normalt sett en källa till föroreningar. I samband med planering, byggnation och drift säkerställs att miljökvalitetsnormer för förorenade massor upprätthålls och att de massor som överskrider normerna hanteras på ett korrekt sätt.

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

Åtgärden förbättrar indirekt tillgängligheten till kollektivtrafiken för medborgare och sker inom befintlig järnvägsanläggning.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. Osäker slutsats: Båda målen är endast bedömda.

Objektnummer: JST2206a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30



Samlad effektbedömning

## Fördjupat underlag

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

# Fördjupad beskrivning

## Beskrivning av åtgärden

|                     |                                                          |
|---------------------|----------------------------------------------------------|
| Åtgärdsnamn         | Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård |
| Objekt-id           | JST2206a                                                 |
| Ärendenummer        | TRV 2024/35446                                           |
| Län                 | Stockholm                                                |
| Kommun              | Stockholm och Solna                                      |
| Trafikverksregion   | Östra regionen                                           |
| Trafikslag          | Järnväg                                                  |
| Skede               | Funktionsutredning                                       |
| Typ av planläggning | Ej aktuellt i angivet skede                              |

## Nuläge och brister

Vändning och furnering av persontåg är i dagsläget begränsade på Stockholm C med avseende på både antal tåg och tåglängd. En utökning av befintlig verksamhet är ej möjlig och det finns inte andra möjligheter i anslutning till Stockholm C. Av denna anledning sker vändning och furnering på plattformsspår, eller i Älvsjö, vilket innebär en minskad kapacitet för resandetåg. Tomtebodabangård är ett alternativ till dagens situation men bangårdens underhåll är eftersatt och saknar signalreglering.

På Stockholm C sker idag vändning och lätt service (furnering) vid 5 spår vid särskilda serviceplattformar på Norra Bantorget (kallat C- och E-gruppen) norr om stationsområdet. Idag är möjligheterna till att utföra sådana tjänster begränsade både till antalet tåg och med avseende på tågens längd. Operatörerna har därför fått lösa det på olika sätt. Lösningen har exempelvis varit att använda plattformsspår för viss påfyllnad av mat och städ, vändningar, isär- och ihopkoppling av tåg samt för lokrundgång. Sådan aktivitet tar kapacitet från tåg med resandeutbyte. Sett till dagens läge har C- och E-gruppen begränsad möjlighet att kunna utöka sin verksamhet samtidigt som behovet av vändning och lättservice ökar med antalet tåg på Stockholm C. Idag innebär det att tåg går som tjänstetåg via Getingmidjan, den smala sektionen över de södra broarna, till Älvsjö för vändning och lättservice men att det då också tar kapacitet från både söder- och norrgående resandetåg genom Getingmidjan. Alternativet är att annars gå norrut till Hagalund för vändning och lättservice. Tomtebodabangård, som har ett bra geografiskt läge, saknar idag signalreglering och är anpassad för en rangerverksamhet som inte efterfrågas längre. Anläggningen är eftersatt och i stort behov av underhåll. Men eftersom bangården saknar signalreglering använder inte tågforetagen bangården som uppställning eftersom det finns bättre signalreglerade alternativ, exempelvis Hagalund eller Älvsjö bangård. I ett tänkt

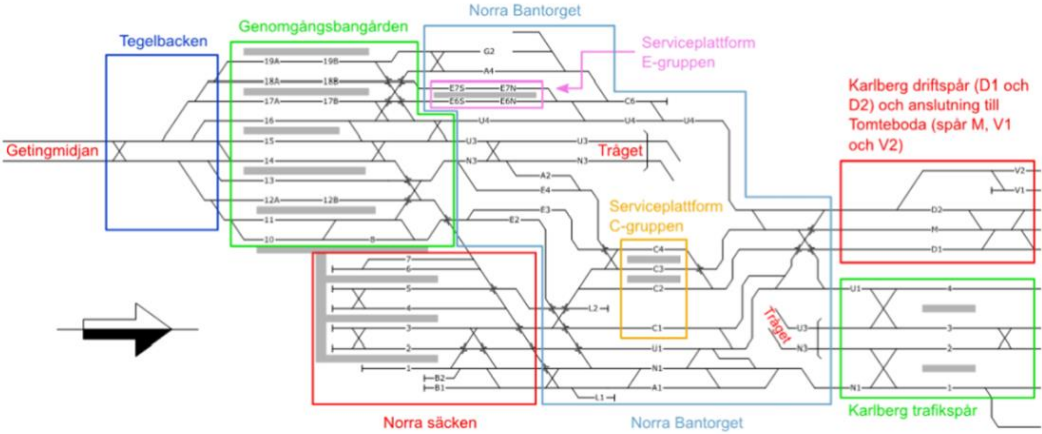
jämförelsealternativ byts spår, växlar och slipers ut men man minskar antalet tillgängliga spår, till cirka 3 400 spårmeter, och bangården signalregleras för att den ska kunna nyttjas mer effektivt, exempelvis för uppställning av persontåg. Samtidigt utgör C- och E-gruppens placering en begränsning när det kommer till att förändra spårutformningen på Stockholm C. Stockholm C i dess nuvarande utformning förväntas endast klara av en resenärsökning på cirka 25% från nivåerna år 2019 medan den förväntade ökningen för år 2045 enligt basprognosen uppgår till cirka 47% från nivåerna år 2019. Den spårmissiga kapaciteten sett i antalet tåg under högtrafik år 2045 möjliggör endast en ökning på cirka 16% från nivåerna år 2019 jämfört med basprognosens antagna ökning på cirka 25%.



Dagens verksamheter på Tomteboda



Tomteboda Jämförelsealternativ 2045



Schematisk översikt Infra Stockholm C

### Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

|             |                                                                                                                                                                                      |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Banlängd    | Stockholm C-Tomteboda: cirka 10 km. Tomteboda rangerbangård: 3,4 km för uppställning.                                                                                                |
| Banstandard | Norra Bantorget (C-E-gruppen) för omloppsnära tjänster: 5 spår och 3 plattformar. Stockholm C-Tomteboda: Omfattar bangårdsdelar och förbindelsespår, mestadels 40-70 km/h. Tomteboda |

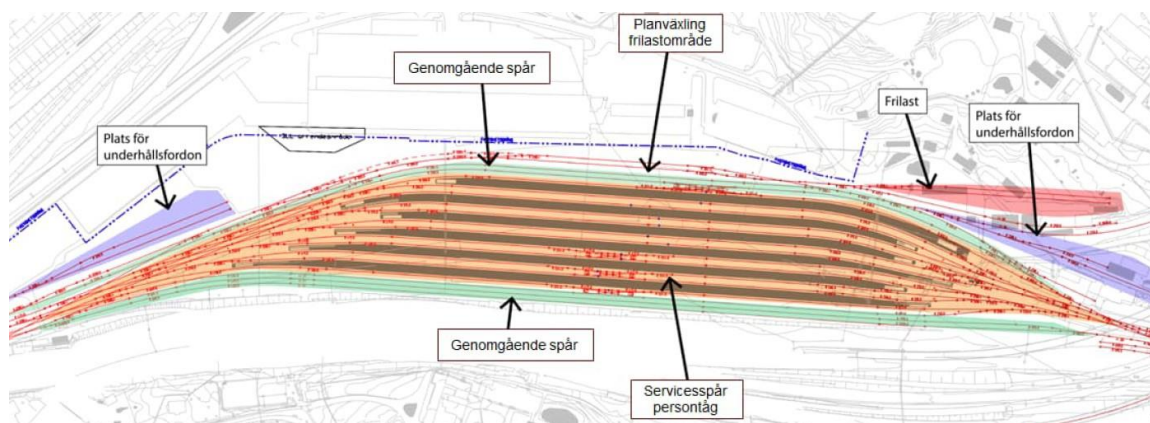
Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                              | bangård: 12 spår i bredd, 20 km/h, signalreglerad samt frilast. Drift- och underhåll har verksamheter i norra respektive södra delen av bangården.                                                                                                                            |
| Bantrafik                    | cirka 90% av BP2024, år 2045, tåg/dygn; Västra Stambanan: 344 persontåg, 22 godståg. Ostkustbanan: 511 persontåg, 12 godståg. Mälarbanan: 367 persontåg. Maximal kapacitet i högtrafik: 36 tåg/h och riktning. Tomtebodan: 6-8 godståg/dygn till/från bland annat Värtabanan. |
| Banflöde                     | cirka 85% av BP2024, år 2045, miljoner resenärer/år: Västra Stambanan: 25,7. Ostkustbanan: 31,0. Mälarbanan: 29,7.                                                                                                                                                            |
| Annan anläggning (dimension) | Omloppsnära tjänster (städning, påfyllnad av mat och vattentryckning) vid C- och E-gruppen.                                                                                                                                                                                   |
| Annan anläggning (trafik)    | Furneringstruckar förekommer på plattformarna vid Stockholm C. Stockholm C, omloppsnära tjänster och vändning: 350 tjänste-tågsrörelser/dygn.                                                                                                                                 |

## Beskrivning av åtgärden

För att renodla funktionen på Stockholm C byggs Tomteboda bangårds rangerdel om till uppställnings-spår med 6st serviceplattformar, som tillåter två plattformslägen. Anslutning med ramp till bro, separat gångbana samt serviceväg, frilastzon och parkeringsplats. Bangården förses med ett nytt ställverk. Åtgärden innefattar också fortsatt utredning och partssamverkan för att senare kunna gå vidare med investering i Stockholm C och spåren däremellan.

Området med de uttjänta rangerspårerna på Tomteboda bangård byggs om för operativa funktioner, vändning, lättservice samt uppställning av persontåg med 6 serviceplattformar och 12 spår på 460m, cirka 5 500 spårmeter, som tillåter persontåg i två plattformslägen. Furnering och vändning kan fortsättningsvis även ske på de befintliga spårerna inom C- och E-gruppen samtidigt som Hagalund, norr om Tomteboda, kompletterar Tomtebodas nya funktion för korttidsuppställning men har också ordinarie uppställning och verkstadsdepåer. Plattformarna är 550 mm höga, 7-8 m breda och spåravståndet är 6 m för att underlätta besiktning av tåg. Plattformarna förses med tak för att kunna användas oavsett väderlek. Anläggning för fekalietömning och vattentryckning placeras mellan spår, på plattformsspårens sida som inte vetter mot plattformen, och spårerna förses med värmeposter. Personallokaler, lager, lastkaj och annat logistikstöd byggs som en servicehubb utanför, men i anslutning till, plattformsanläggningen. Högsta tillåtna hastighet på den dubbelriktade planskilda anslutningen mellan servicehubben och plattformarna är 30 km/h för truckarna och därför anordnas separata gångbanor. På plattformarna är hastigheten 5 km/h för truckarna. Den begränsning som finns gällande den befintliga spårutformningen samt resenärskapaciteten på Stockholm C förändras ej. Åtgärden innefattar också fortsatt utredning och partssamverkan för att senare kunna gå vidare med investering i Stockholm C och spåren däremellan.



Tomteboda Utredningsalternativ 2045

## Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

|          |                                                                                                  |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Banlängd | Stockholm C-Tomteboda: cirka 10 km. Tomteboda: 5,5 km för omloppsnära tjänster och uppställning. |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning**

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Banstandard                  | Norra Bantorget (C-E-gruppen) för omloppsnära tjänster: 5 spår och 3 plattformar. Stockholm C-Tomtebodabangård: Omfattar bangårdsdelar och förbindelsespår, mestadels 40-70 km/h. Tomtebodabangård: 12 spår i bredd och 6 plattformar, minst 40 km/h på bangården. Furneringsbangård för persontrafik (omloppsnära tjänster) som är signalreglerad. |
| Bantrafik                    | cirka 90% av BP2024, år 2045, tåg/dygn; Västra Stambanan: 344 persontåg, 22 godståg. Ostkustbanan: 511 persontåg, 12 godståg. Mälarbanan: 367 persontåg. Maximal kapacitet i högtrafik: 36 tåg/h och riktning. Tomtebodabangård: 6-8 godståg/dygn till/från bland annat Värtabanan.                                                                 |
| Banflöde                     | cirka 85% av BP2024, år 2045, miljoner resenärer/år: Västra Stambanan: 25,7. Ostkustbanan: 31,0. Mälarbanan: 29,7.                                                                                                                                                                                                                                  |
| Annan anläggning (dimension) | Omloppsnära tjänster (städning, påfyllnad av mat samt vattentryckning och fekalietömning) sker till stor del på Tomtebodabangård, men kan även ske vid C- och E-gruppen.                                                                                                                                                                            |
| Annan anläggning (trafik)    | Inga furneringstruckar på plattformarna vid Stockholm C. Tomtebodabangård omloppsnära tjänster och vändning på 350 tjänstetågrörelser/dygn.                                                                                                                                                                                                         |

## Syfte och viktigaste effekt

Ombyggnaden av Tomtebodabangård ska möjliggöra snabba och säkra tågvändningar samt förbättrade möjligheter till service, städning och uppställning av tåg för tidsreglering.

Utformningen ska öka kapaciteten och stödja en effektiv tågproduktion. Detta är kopplat till trafikering för såväl person- som godstrafik och omloppsnära tjänster samt uppställning och service. Åtgärden bör även kunna bidra till ett effektivt utnyttjande av vagnmateriel. Det övergripande syftet är att stödja den nationella och regionala utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och trafik samt skapa en attraktiv upplevelse för resenärer.

# Kostnader

## Investeringskostnadskalkyl

| Senaste rev datum | Prisnivå | Beräkningsmetod                     | Total-kostnad (mnkr) | Standard-avvikelse (mnkr) | Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr) | Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr) |
|-------------------|----------|-------------------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2025-09-19        | 2023-6   | GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning) | 4113                 | 1234                      | 4113                                        | 1234                                    |

## Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

| Prisnivå | Antal byggår | Totalkostnad (mnkr) |
|----------|--------------|---------------------|
| 2019     | 5            | 3614                |

## Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

| Effekt              | Beskrivning                                                                                                               | Bedömning  |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Drift och underhåll | På Tomteboda bangård ökar antalet spårmeter och växlar som behöver underhållas i förhållande till jämförelsealternativet. | Försämring |

## Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

| Effekt                     | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                       | Bedömning  |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Reinvesteringar            | Anläggningsmassan på Tomteboda bangård ökar totalt sett, exempelvis sett till mängden spårmeter och växlar, samtidigt innebär nyare anläggningsmassa att reinvesteringsbehovet puttas längre fram i tiden.                                                                        | Försumbart |
| Reinvesteringskostnad - JA | Tomteboda är idag i dåligt skick och dess funktion är inte klarlagd men skulle kräva stora reinvesterings- och underhållskostnader för att nuvarande funktion ska kunna upprätthållas. Åtgärder, med en motsvarande antagen byggtid på 5 år, kommer att behöva genomföras för att |            |

|                                                   |                                                                                                                                                                    |  |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|                                                   | upprätthålla Tomtebodan i dess framtida funktion i jämförelsealternativet.                                                                                         |  |
| Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA | Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden. Byggtid 5 år: Befintliga objekt som slopas 20. Nya signalobjekt 206. Netto 186 tillkommande objekt. |  |

## Planeringsläge

Denna SEB för Tomtebodan bangård utgör en del av en större åtgärd, Stockholm C och Tomtebodan bangård, samt spåren däremellan (Jst2206) som omfattar flera olika större delar. Ombyggnaden av Tomtebodan bangård har utretts genom flera studier och senast åtgärdsvalsstudie 2019. I dessa studier föreslogs Tomtebodan få en funktion för omloppsnära uppställning och service av persontåg, för att avlasta Stockholm C och Norra bantorget. Objektet är föremål för fördjupad utredning och förprojektering. Utformning och genomförande förankras löpande med trafikoperatörer och andra berörda parter. Aktörer på fastighetsmarknaden behöver bistå i lokalförsörjning för att anläggningen ska få avsedd funktion för operatörerna. Genomförandet av Tomtebodan bangård bedöms kunna ske på 5 år. Järnvägsplan krävs inte för järnvägsåtgärderna. En tidig byggstart är fördelaktig eftersom det finns beroenden med andra investeringar. Därför antas åtgärden kunna öppnas för trafik 2033. I beslutet om Nationell plan 2022-2033 angav regeringen att en prioriterad utredning ska ske för Stockholm C och Tomtebodan bangård, kapacitet m.m. så att åtgärder kan övervägas i nästa planrevidering. Enligt utredningen behöver åtgärderna på Tomtebodan bangård tillsammans med bangårdsombyggnader på Norra bantorget och ställverksåtgärder, genomföras innan det är möjligt att bygga om plattformar, plattformsspår och plattformsförbindelser på Stockholm C. Samtliga delar behöver genomföras för att få ökning av kapaciteten för antalet resenärer och kvaliteten på resenärsmiljöerna. På grund av åtgärdernas komplexitet och för att undvika stora avstängningar föreslås genomförandet av helheten Stockholm C – Tomtebodan bangård ske under 18 år. Om åtgärder ska bli genomförbara för Stockholm C krävs att tidigare påbörjade förberedelsearbeten och partssamarbeten får fortgå, för att t.ex. hantera frågor i detaljplaneprocessen, om åtgärdens genomförande eller om operatörernas trafikering och brukande av anläggningen. För en mer ingående beskrivning av helheten se den samlade effektbedömningen (jst2206) för ombyggnationen av Stockholm C och Tomtebodan Bangård samt sträckan däremellan. Denna har tagits fram i samband med Åtgärdsplaneringen 2024 och som underlag till Nationell plan 2026-2037. Eftersom en särskild finansieringslösning diskuteras för Tomtebodan bangård tas en enskild SEB fram för denna delåtgärd. Separata beslut om finansiering behöver tas för övriga delar innan dessa kan genomföras.

En överdäckning av Stockholm C på Jernhusens fastighet prövas samtidigt av Stockholm stad genom detaljplan. En eventuell överdäckning behöver föregås av de åtgärder i spåranläggningen som objektet omfattar så att anläggningen framtidssäkras, såväl på Tomtebodas bangård som Stockholm C.

Jernhusen har sedan 2017 tagit stöd av Trafikverket i frågan om överdäckning och ett nära samarbete är etablerat. Överdäckningen finansieras kommersiellt genom uthyrning av lokaler för försäljning och service till resenärer och genom exploatering av kontorslokaler ovan vänthallarna. Det innebär att det inte finns någon belastande kostnad för stationsfunktionen. Järnvägsplan krävs inte för järnvägsåtgärderna.

## Kalkylförutsättningar

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| Prognos persontrafik - huvudanalys   | 2024-04-01 |
| Avvikelse från prognos persontrafik  | Ja         |
| Prognos godstrafik - huvudanalys     | 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                        | 2033       |
| Byggtid, antal år (projektspecifikt) | 5          |
| Kalkylperiod                         | 60         |
| Kalkylverktyg – samhällsekonomi      |            |
| Datum för samhällsekonomisk kalkyl   |            |

Kommentar: Föreliggande samhällsekonomiska analys innefattar ingen samhällsekonomisk kalkyl dvs ingen beräkning med standardiserade verktyg eller fastställda effektsamband har gjorts. Dock har flera exempelberäkningar, givet vissa antaganden, utförts för att kunna nyttjas som stöd för de ej beräknade effekterna. Det begränsar jämförbarheten av redovisade siffror/effekterna med andra analyser som ingår i planrevidering. Både jämförelsealternativet och utredningsalternativet, med befintlig utformning av Stockholm C, innebär att kapaciteten för resenärer och tåg är begränsad. Det innebär att antalet resenärer endast är cirka 85% av basprognosens för år 2045 och likaledes att antalet tåg är cirka 90% av basprognosens för år 2045.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):

Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt

Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

# Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

## Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

| Analys                            | Nettonvärde | NNK |
|-----------------------------------|-------------|-----|
| Trafiksystem som åtgärden ingår i |             |     |

Kommentar: Denna SEB för Tomtebodabangård utgör en del av en större åtgärd, Stockholm C och Tomtebodabangård, samt spåren däremellan (Jst2206) som omfattar flera olika större delar. Enligt den prioriterade utredningen som utförts för Stockholm C och Tomtebodabangård behöver åtgärderna på Tomtebodabangård tillsammans med bangårdsombyggnader på Norra bantorget och ställverksåtgärder, genomföras innan det är möjligt att bygga om plattformar, plattformsspår och plattformsförbindelser på Stockholm C. Samtliga delar behöver genomföras för att få ökning av kapaciteten för antalet resenärer och kvaliteten på resenärsmiljöerna samt för att kunna nyttja de inkommande bandelarna på Stockholm C så effektivt som möjligt.

## Fördjupad konsekvensanalys

# Referenser

| Referenser                                                 | Namn/beskrivning                                           |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1a                                                         | Grov kostnadsindikation                                    |
| 1b                                                         | jst2206 Cst-Tm Alternativkostnaden för JA 2025-02-27       |
| 2a                                                         | ArbetsPM_jst2206a_ej_beräknad_tomteboda_bg_250623_1640     |
| 2b                                                         | bansek_bas_2024.5 tjt äs                                   |
| 2c                                                         | Effektbedömningsmall ej tjt till Äs                        |
| 2d                                                         | Inspel till SEB för Cst och Tm_operatörskostnader_20240304 |
| 2e                                                         | investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_            |
| 2f                                                         | investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_JA_         |
| 2g                                                         | investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_signal_     |
| 2h                                                         | Trafikering och beräkning_jst2206a_250619_1118             |
| 3                                                          | BilagaSEB-IC10474-2025-06-11                               |
| JST2206                                                    | 39e23647-1c86-497e-b519-be304f297715                       |
| SEB Id för denna SEB: 82874f25-9229-458c-9eec-18760d40d819 |                                                            |

Objektnummer: JST2206a, Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921  
Skede: Funktionsutredning  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-09-30



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-09-30  
Ärendenummer: TRV 2024/35446  
Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv  
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**