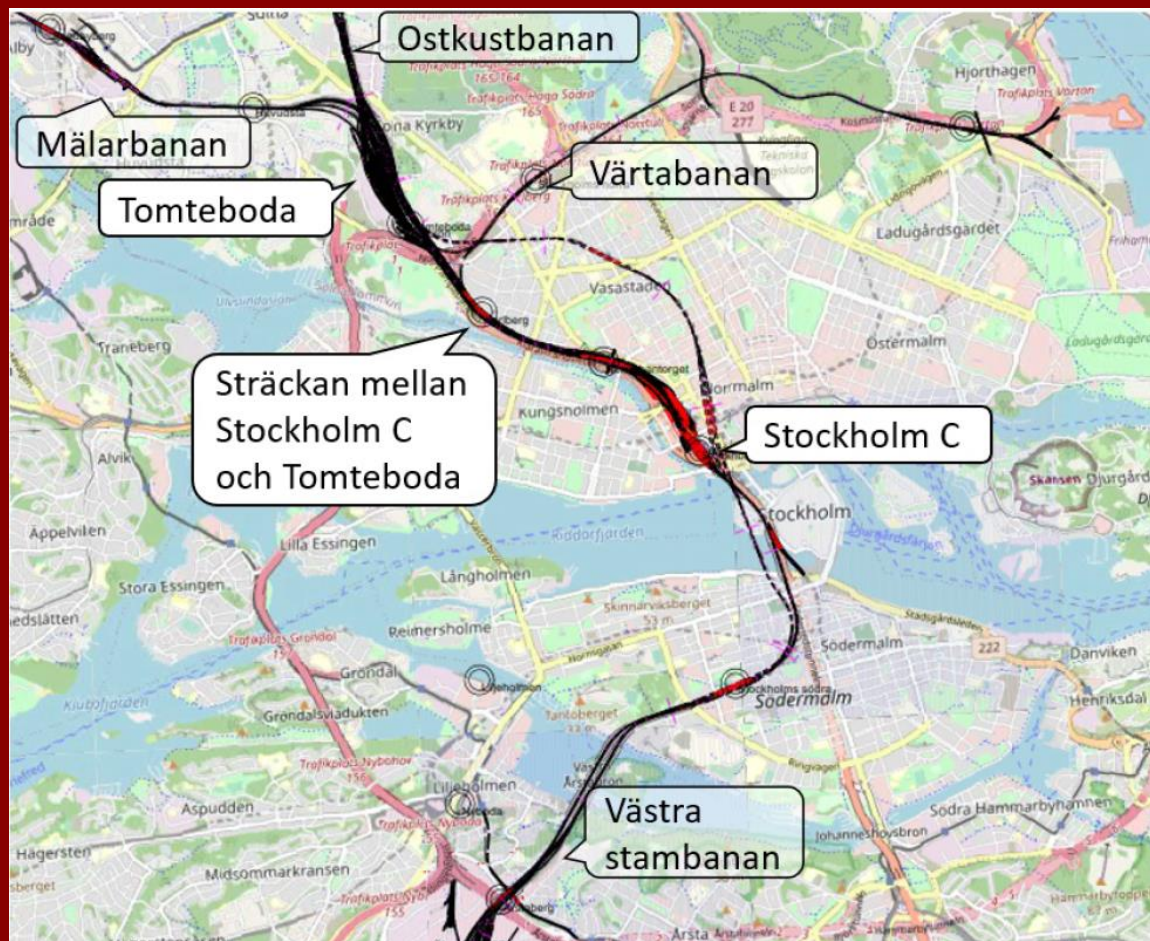


Samlad effektbedömning

Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet mm, JST2206



Objektnummer: JST2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-08-29

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

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

Stockholm C är idag dåligt anpassat för sin trafikuppgift och klarar därför endast en begränsad ökning av tågtrafiken och få plattformar kan hantera 400m långa tåg. Vändning och lättservice är begränsade i dagens anläggning. Plattformarna är korta, krökta och smala. Trappor och hissar är trånga och det råder brist på väntytor och tillgänglighetsanpassning. Antalet resenärer som prognosticeras går ej att hantera pga trängsel. Tomtebodas bangård är eftersatt och saknar signalreglering.

Beskrivning av åtgärden

Stockholm C däckas över, ny nedre centralgång och nya förbindelser skapas till raka, 12m breda och 460m långa plattformar lutandes mot mitten och med två tåglägen. Genomgångsbangårdens spår blir raka med parallella tågvägar och tågens hastighet övervakas med 40km/h. Tomtebodas bangårds rangerdel byggs om med 12 spår, 460m och 6 serviceplattformar. Sträckan mellan Stockholm C och Tomteboda utökas med ett spår och parallella tågvägar. Nytt ställverk på ny plats och översyn av översvämningsrisken.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden skapar förutsättningar för ett ökat resande genom fler och mer kapacitetsstarka (längre) tåg samt mer plats och ökad tillgänglighet för resenärer på plattformar, trappor och förbindelser.

Investeringskostnad

Kostnaden är 16575 mnkr i prisnivå 2023-06. Objektets redovisade investeringskostnad är exklusive signalkostnad. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Svårbedömd
---------------------------	------------

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 ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken för medborgare och sker inom befintlig järnvägsanläggning.

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

Planeringsläge

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 Tomtebodabangård 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 då ett attraktivt läge möjliggör exploatering av lokalerna ovan vänthallarna. Järnvägsplan krävs inte för järnvägsåtgärderna. Utvecklingen av Tomtebodabangård sker i samverkan mellan Trafikverket och operatörer. Annan aktör/aktörer behöver finansiera vissa kompletterande funktioner som behövs för att anläggningen ska få avsedd funktion utifrån ett marknadsperspektiv. Särskilda åtgärdsvalsstudier har 2019 utförts för Tomtebodabangård och Stockholm C.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Tillgängligheten till plattformar via trappor, hissar och rulltrappor förbättras när trånga passager tas bort och informationen gällande vagnsplaceringar ses över. Tillsammans med bredare och längre plattformar minskar det trängsel för resenärerna som ska av och på tågen vilket ger en ökad komfort och trygghet för resenärerna. En grov uppskattning av en sådan komfortförändring, och under antagandet att behovet av att behöva uppehålla sig på en plattform med trängsel minskar med 3,5 minuter, uppgår till cirka 462 miljoner kr/år för de resenärer som är påstigande på Stockholm C motsvande cirka 9 mdrkr för kalkylperioden.	Förbättring
Reskostnad	De resenärer som på grund av kapacitetsbrist har behövt välja annat färdmedel i jämförelsealternativet kan nu flytta över till kollektivt färdmedel igen i utredningsalternativet. Det innebär att enskild resenärs reskostnad förändras sett till valet av färdmedel inklusive vägskatter och biljettpriser.	Förbättring
Restid	De resenärer som på grund av kapacitetsbrist har behövt välja annat färdmedel i jämförelsealternativet kan nu flytta över till kollektivt färdmedel igen i utredningsalternativet. Det innebär att enskild resenärs restid förändras i förhållande till valet av färdmedel. En grov uppskattning gällande av- och påstigande på Stockholm C i högtrafiken år 2045 är att cirka 2,7 miljoner resenärer/år påverkas av resenärsbegränsningen i jämförelsealternativet. Ett antagande är att om de resenärerna skulle tvingas byta färdmedel eller resa på annan tidpunkt skulle det kunna innebära cirka 30 min tidspåslag per resenär vilket uppgår till cirka 250 miljoner kr/år motsvarande cirka 5 mdrkr för kalkylperioden. I utredningsalternativet ryms alla tågresenärer även i högtrafiken och resenärer behöver inte byta färdmedel. Vidare kan effekten från en högre hastighet i spåren i tråget norr om Stockholm C och kapacitetseffekter av färre korsande	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	tågvägar som åtgärden kunna uppskattas (med visa antagande) till cirka 38 miljoner kr/år motsvarande cirka 700 mnrkr för kalkylperioden.	
Restidsosäkerhet och förseningar	Ett mer effektivt utnyttjande av spåren på stationsområdet med parallella tågvägar, fler tåglägen per plattform, enhetlig utformning och utrustning på plattformarna ökar kapaciteten på genomgångsbangården på Stockholm C. Plattformsspår nyttjas endast för resandeutbyte då omloppsnära tjänster sker på Tomtebodabangård. Den ökade kapaciteten minskar risken för att förseningar ska uppstå och att de sedermera ska sprida sig i järnvägsnätet i förhållande till jämförelsealternativet och minskar därmed restidsosäkerheten för resenärerna. Effekten av mindre tjänstetåg och den ökade kapacitet som frigörs kan uppskattas (med visa antagande) till cirka 2 miljoner kr/år motsvarande cirka 40 mnrkr för kalkylperioden. Vidare kan en förbättrad information, exempelvis gällande vagnsplacering på plattformen innebära en minskad restidsosäkerhet för resenärer jämfört med jämförelsealternativet, exempelvis om resenärerna står rätt i förhållande till sin vagn så minskar tiden för ombordstigning. Både spår- och resenärsmässig kapacitet minskar restidsosäkerheten för resenärerna.	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Plattformarna blir bredare, längre och lutar inåt enligt gällande krav. Stationen blir generellt större och en översyn av stationsutformningen sker i samband med ombyggnaden där exempelvis ledstänger, kontrastfärger och nya hissar anpassas till individer med funktionsnedsättningar. Vidare kan längre och viss mån fler tåg innebära att det finns fler platser dedikerade för individer med funktionsnedsättningar.	Förbättring

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Transporttid	Signalregleringen på Tomtebodabangård påverkar även godstågen då det blir lättare för de att ta sig in och ut från området. Vidare kan en hastighetshöjning och en generell	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	kapacitetsförbättring på Stockholm C även komma godstågen till godo och förbättra för godstågen som trafikerar sträckan.	

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Åtgärden möjliggör längre och i viss mån fler tåg som i sin tur ger plats för fler resenärer vilket påverkar persontransportföretagens biljettintäkter inklusive momsutgifter.	Förbättring
Trafikeringskostnader	I jämförelsealternativet råder begränsad kapacitet för omloppsnära tjänster på C- och E-gruppen och längre tåg kan inte hanteras där och endast vid ett fåtal plattformar. Möjligheten att gå till Älvsjö för omloppsnära tjänster kommer även att minska i takt med att antalet tåg ökar. 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 jämförelsealternativet påverkas kapaciteten på Stockholm C negativt av att antalet tjänstetåg ökar och de korsande tågrörelserna på Genomgångsbangården och Norra Bantorget finns kvar. Det innebär en förhöjd risk att förseningar och problem kan uppstå samt att det fortplantar sig i systemet. I utredningsalternativet byggs Tomtebodan om för omloppsnära funktioner där allt är samlat och anläggningen klarar av längre och betydligt fler tåg. En grov uppskattning är att vinsten av att kunna genomföra vändning och furnering i Tomtebodan istället för på C- och E-gruppen innebär cirka 17min/tåg även om avståndet till Tomtebodan är längre än till C- och E-gruppen. Givet samma antal tåg i JA och UA kan den vinsten uppgå till cirka 19 miljoner kr/år motsvarande cirka 300 mnrkr för kalkylperioden. Vidare så innebär parallella tågvägar, två tåglägen vid plattform och möjlighet till längre tåg samt en hastighetshöjning en generell kapacitetsförbättring där enskilda spår kan matas med tåg i en något högre hastighet utan att störa andra spår. En grov uppskattning av högre hastighet genom tråget mellan Stockholm C och Tomtebodan och färre södergående tjänstetåg till Älvsjö uppgår till cirka 34 miljoner kr/år för effekter kopplat till persontrafikföretagen motsvarande cirka 500 mnrkr för	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	kalkylperioden. Sammanvägt bör utredningsalternativet innebära en förbättring av operatörernas trafikeringskostnader inklusive utgifter för banavgifter.	

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden möjliggör en överflyttning från andra färdmedel, exempelvis personbil. Det gör att antalet fordon på väg minskar vilket påverkar trafiksäkerheten på väg. Att trafikera en underdimensionerad och oöversvakad station med antal tåg som är på gränsen till dess kapacitetsutnyttjande riskerar att vara trafiksäkerhetsmässigt sämre än att trafikera en station som är ATC-översvakad och dimensionerad för en betydligt tätare trafik som därmed kan ge luft i trafikeringen. Vidare minskar risken för att bagage, barnvagnar eller rullstolar rullar ner på spåret från plattformen då den lutar in mot mitten.	Förbättring
Övrig effekt	I händelse av exempelvis tågolycka kan insatsen från räddningstjänsten försvåras då stationen genom överdäckningen blivit en tunnel med andra förutsättningar. En överdäckad spåranläggning förses med sprinklersystem som förkortar förloppet vid eventuell brand. Samtidigt förbättras möjligheten till utrymning i samband med stationsombyggnaden, där utrymningstiden för jämförelsealternativet uppgår till 19 minuter och 14 minuter i utredningsalternativet enligt simulering.	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 Stockholm C innebär att stationen överdäckas, blir en tunnel och att spåren blir raka. Den direkta omgivningen kring stationen kommer ej längre att påverkas av buller från tågen. De raka spåren minskar kurvskriken från tågen och bullerskyddsåtgärder vidtas då stationen blir föremål för nya riktlinjer gällande buller	Förbättring

Effekt	Beskrivning	Bedömning
	vilket minimerar effekterna för personal och resenärer. Samtidigt möjliggör åtgärden en överflyttning från väg till järnväg, vilket minskar mängden buller på väg.	
Förorenade områden	Järnvägsanläggningen är normalt sett en källa till föroreningar och initiala mätningar visar på förhöjda halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och kvicksilver. För PAH är nivåerna i vissa delar av undersökningsområdet överskridande gränser för farligt avfall. 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.	Förbättring
Luftkvalitet	Åtgärden leder till ökad resenärskapacitet och möjliggör att längre tåg kan hanteras på Stockholm C, vilket leder till en överflyttning från väg till järnväg där utsläppen på väg minskar. Den eventuella exponering av luftföroreningar (partiklar) som kan bli följden av en överdäckning ska ventileras bort genom särskilda installationer som sker i samband med överdäckningen.	Förbättring
Vattenkvalitet	Åtgärder sker under grundvattennivå, exempelvis vid schaktning och vid anläggning av ny central resenärsgång, vilket kräver tillstånd för vattenverksamhet. Vidare förbättras dagvattenreningen från järnvägsanläggningen. I samband med planering, byggnation och drift säkerställs minimal påverkan på grundvattenförekomstens kemiska status.	Förbättring

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Stockholm C ligger delvis inom fornlämning Stockholm 103:1 som innefattar den del av staden som var bebyggd på 1650-talet. Det innebär att kulturlager från medeltid till 1600-talet kan påträffas vid grävning i området, vilket kräver tillstånd från Länsstyrelsen enligt Kulturmiljölagen. Effekter och eventuella åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planlägningsprocess och i det här tidiga skedet bedöms därför effekten som försumbar.	Försumbart

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Intrång - människor	Ny stationsanläggning, med överdäckning, kommer att vara ett nytt inslag i stadsbilden och därmed en ny upplevelse för människor i området. Dock kommer det inte att betyda ett ökat intrång annat än ett visuellt. Samtidigt kan en ny och större station uppfattas som luftigare av många, vilket är en positiv upplevelse. Samtidigt kan ombyggnaden uppfattas som en förlust av andra. Utformningen av bebyggelsen är föremål för vidare utredning och prövas i parallell fysisk planläggningsprocess. Effekten bedöms i det här tidiga skedet därför som försumbar.	Försumbart
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. Värdet 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 CO2-ekvivalenter

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 ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	94912	303
Reinvestering per år	828	2,5
Drift och underhåll per år	23	1,3

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
Åtgärden innebär en ökad kapacitet för resor och minskad trängsel för resenärerna på stationen och plattformarna och en förbättrad tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. Vidare, fler plattformslägen med tydligare information som minskar restidsosäkerheten för resenärer. En marginellt högre hastighet och fler spårlägen ökar kapaciteten för tågen och leder till ett mer effektivt utnyttjande av spårutformningen. Det innebär en minskad risk för störningar och att de sprider sig i systemet vilket också är till fördel för resenärernas restidsosäkerhet. Samtidigt ger åtgärden upphov till en överflyttning från väg till järnväg, där resenärer som flyttar över antas få en förändrad restid och reskostnad.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Signalreglering på Tomtebodas bangård innebär förenklingar i att ta sig in och ut för godståg som nyttjar bangården. Vidare ökar den generella spårmassiga kapaciteten och hastigheten på Stockholm C, vilket även kommer godstrafiken till godo.	≈ 0
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Åtgärden ökar kapaciteten på Stockholms central genom att möjliggöra för längre, och i viss mån fler tåg, vilket är nödvändigt för att hantera resandet i basprognosen, samt även ökat resande därutöver. Detta medför en överflyttning från väg till järnväg, vilket främst påverkar trafikeringskostnaderna och biljettintäkterna för persontransportföretagen. Trafikeringskostnaderna bör minska till följd av smidigare utförande av omloppsnära tjänster i Tomteboda samt en generell spårmassig kapacitetsförbättring på Stockholm C.	>
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Åtgärden innebär en minskad risk att något rullar ner på spåren från plattformarna och att det sker en tågolycka med ATC-övervakat stationsområde. Tillsammans med överflyttning från väg till järnväg förbättras trafiksäkerheten totalt sett.	>
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Åtgärden innebär att spåren blir raka med mindre kurvskrik, stationen överdäckas och att åtgärder för buller och luftkvalitet genomförs enligt riktlinjer. Vidare innebär en planerad överdäckning att omgivande miljö påverkas mindre av buller från tåg. Samtidigt ger åtgärden upphov till överflyttning från väg till järnväg vilket minskar buller på vägsidan. Vattenkvalitet och förorenade massor hanteras enligt gällande riktlinjer och kvalitetsnormer.	>
Natur- och Kulturmiljö: Området ligger inom fornlämning Stockholm 103:1 vilket fordrar hänsyn tillsammans med naturvärden hos artrika järnvägsmiljöer men är föremål för vidare utredning. Ny stationsbyggnad med planerad överdäckning är ett nytt visuellt inslag i stadsbilden vars utformning kan innebära både positiva och negativa upplevelser.	≈ 0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade koldioxidutsläpp ingår i nuvärden och bedömningar för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	

Objektnummer: JST2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446
Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921
Skede: Funktionsutredning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Övriga effekter	Bedömning

Skattefinansieringskostnad
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	13201 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	11913 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Förbättring
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Svårbedömd

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Åtgärden bidrar till att upprätthålla Stockholm Centrals funktion som en nod för järnvägstrafiken i Sverige genom en ökad kapacitet att ta emot och vända tåg med minskad risk för störningar i järnvägssystemet och en förbättrad möjlighet att hantera längre tåg. Ny stationsutformning ger mindre trängsel för resenärerna både på station och plattform. Kapacitetsförbättringen ger också möjlighet till en framtida ökad trafikering och ökning av antalet resenärer upp till basprognosens nivåer och över, vilket är svårt att uppnå med nuvarande stationsutformning. Förbättringen i kapacitet gällande tåg och resenärer på Stockholm C bedöms vara en primär effekt. Utöver den primära effekten finns en sekundär effekt som innebär att nyttorna med pågående investeringar på anslutande banor kan nyttjas mer effektivt. Primära och sekundära effekter ställs dock mot en hög investeringskostnad. Samtidigt är de åtgärder som vidtas en del av förutsättningarna för att kunna utveckla trafiken med fjärrtåg nationellt och regionaltågstrafiken i Östra Mellansverige. Nyttorna som kommer av åtgärden kan mycket väl motsvara den höga investeringskostnaden, men det finns osäkerheter i de identifierade effekterna och deras bedömda storlek. Det gör att åtgärdens lönsamhet är svårbedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Åtgärden minskar trängseln och förbättrar tillgängligheten för resenärerna på Stockholm C och möjliggör ett mer effektivt nyttjande av spårutformningen i och med Tomtebodas nya funktion för omloppsnära tjänster samt förändring av drift- och underhåll och reinvesteringar.

Objektnummer: JST2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

En samhällsekonomisk analys har tagits fram för den Södra Stockholmsregionen, Känslighetsanalys Stockholm Syd, vilket inkluderar objekten: • JST2203 Järna-Flemingsberg, två nya spår • JST2204 Järna-Flemingsberg, signaloptimering • JST2206 Stockholm C-Tomtebodan

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

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärden förbättrar medborgarnas tillgänglighet med kollektivtrafik.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Åtgärden bör ej påverka näringslivets tillgänglighet direkt. Dock innebär signalreglering på Tomtebodabangård att godstrafiken indirekt får det lättare att ta sig in och ut från bangården och att en generell hastighetshöjning genom Stockholm C kan komma godstrafiken till godo för de tågen som trafikerar sträckan.

Funktionshindrades tillgänglighet

Åtgärden förbättrar tillgängligheten för funktionshindrade på Stockholm C.

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 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.

Åtgärden möjliggör överflyttning från väg till järnväg vilket förbättrar trafiksäkerheten på väg. Plattformar som tidigare lutade mot spåren lutar efter åtgärd in mot mitten. Det minskar risken för att bagage, rullstolar eller barnvagnar ska rulla ut på spåren. Vidare kan trafiksäkerheten förbättras på järnväg om dimensionerad trafik är högre än faktisk då det ger möjlighet till mer luft i trafikeringen samt att stationsområdet får hastighetsövervakning för tågen (ATC-övervakning), jämfört med ett oövervakat i jämförelsealternativet bidrar till en minskad risk för olyckor med tåg.

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

Åtgärden är en förutsättning för att det kollektiva resandet på järnväg ska kunna utvecklas och möjliggöra en överflyttning från väg till järnväg vilket förbättrar utsläppen av CO₂ på väg. Samtidigt innebär åtgärden en förändring av anläggningsmassan vilket innebär ökade utsläpp av CO₂ 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 möjliggör överflyttning från väg till järnväg vilket förbättrar luftkvaliteten på väg. Den eventuella exponering av luftföroreningar (partiklar) som kan bli följden av en överdäckning ska ventileras bort genom särskilda installationer som sker i samband med överdäckningen.

Buller och vibrationer

Åtgärden sker inom ett område som idag och i framtiden är och kommer vara starkt präglad av infrastruktur. Ombyggnationen av Stockholm C innebär att stationen överdäckas, blir en tunnel och att spåren blir raka. Den direkta omgivningen kring stationen kommer ej längre att påverkas av buller från tågen. De raka spåren minskar kurvskriken från tågen och bullerskyddsåtgärder vidtas då stationen blir föremål för nya riktlinjer gällande buller vilket minimerar effekterna för personal och resenärer. Samtidigt möjliggör åtgärden en överflyttning från väg till järnväg, vilket minskar mängden buller på väg.

Landskap

Stockholm C ligger delvis inom fornlämning Stockholm 103:1 som innefattar den del av staden som var bebyggd på 1650-talet. Det innebär att kulturlager från medeltid till 1600-talet kan påträffas vid grävning i området, vilket kräver tillstånd från Länsstyrelsen enligt Kulturmiljölagen. Effekter och eventuella åtgärder är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess. Ny stationsanläggning, med överdäckning, kommer att vara ett nytt inslag i stadsbilden och därmed en ny upplevelse för människor i området. Dock kommer det inte att betyda ett ökat intrång annat än ett visuellt. Samtidigt kan en ny och större station uppfattas som luftigare av många, vilket är en positiv upplevelse. Samtidigt kan ombyggnaden uppfattas som en förlust av andra. Utformning är föremål för vidare utredning i kommande fysisk planläggningsprocess. Åtgärderna i Tomtebodas bangård som är inhägnad men kan komma att påverka biologisk mångfald negativt då området har utpekade värden för artrika järnvägsmiljöer, detta behöver utredas mer i nästa skede.

Vatten

Åtgärder sker under grundvattennivå, exempelvis vid schaktning och vid anläggning av ny central resenärsgång, vilket kräver tillstånd för vattenverksamhet. Vidare förbättras dagvattenreningen från järnvägsanläggningen. I samband med planering, byggnation och drift säkerställs minimal påverkan på grundvattenförekomsternas kemiska status.

Material och kemiska produkter

Föremål för vidare utredning.

Förorenade områden och masshantering

Järnvägsanläggningen är normalt sett en källa till föroreningar och initiala mätningar visar på förhöjda halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och kvicksilver. För PAH är nivåerna i vissa delar av undersökningsområdet överskridande gränser för farligt avfall. 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.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

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

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

Objektnummer: JST2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

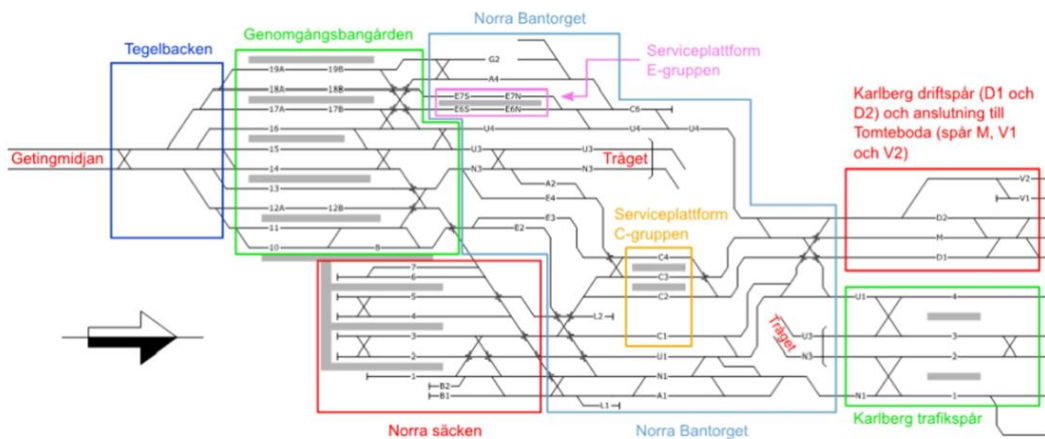
Åtgärdsnamn	Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet mm
Objekt-id	JST2206
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Stockholm och Solna
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Funktionsutredning
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Stockholm C är idag dåligt anpassat för sin trafikuppgift och klarar därför endast en begränsad ökning av tågtrafiken och få plattformar kan hantera 400m långa tåg. Vändning och lättservice är begränsade i dagens anläggning. Plattformarna är korta, krökta och smala. Trappor och hissar är trånga och det råder brist på väntytor och tillgänglighetsanpassning. Antalet resenärer som prognosticeras går ej att hantera pga trängsel. Tomtebodabangård är eftersatt och saknar signalreglering.

I dag består Stockholm C av två spårmässiga delar för avgång och ankomst. Den första är den så kallade Norra Säckan, som består av spår 1-7 där exempelvis Arlanda Express avgår och ankommer från dedikerade spår. Den andra är Genomgångsbangården, med spår 10-19. Resenärer som ska till spår 1-7 och 10 når de via den befintliga stationen på marknivå. Resenärer som ska till spår 11-19 går via den så kallade "Gula gången" som löper under Genomgångsbangården, till respektive plattform och spår. Den kallas så för att den har en gulare färg. Resenärer som ska vidare till pendeltågen från/till Stockholm C går via SL-gången. Vändning och lättservice sker idag vid 5 spår vid särskilda service plattformar på Norra Bantorget (kallat C- och E-gruppen) norr om stationsområdet. Idag är möjligheterna till att utföra sådana tjänster begränsade och 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. Vidare 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 med cirka 25% från nivåerna år 2019 medan den förväntade ökningen för år 2045 uppgår till cirka 47% från nivåerna år 2019. Förbindelserna till plattformar, så som hissar och

rulltrappor, är få och trånga så resenärer sprider inte ut sig på plattformarna. Plattformarna är krökta, smala, korta och lutar mot spåren vilket skapar trängsel för resenärerna, utgör en säkerhetsrisk och ger inte möjlighet att trafikera med längre tåg. Under högtrafik råder det brist på väntytor och service för resenärerna och stationen har brister i orienterbarhet och tillgänglighet. Den nuvarande Gula gången, som kopplar samman stationen med spår 11-19, har uppnått sin livslängd. Tomtebodas bangård saknar idag signalreglering och är anpassad för en rangerverksamhet som inte efterfrågas längre. Anläggningen är eftersatt och i stort behov av underhåll men har ett bra geografiskt läge. Men eftersom bangården saknar signalreglering använder inte tåg företagen bangården som uppställning eftersom det finns bättre signalreglerade alternativ, exempelvis Hagalund eller Älvsjö bangård. Sträckan mellan Stockholm C och Tomteboda har idag bristfällig dränering och kanaliseringen är i stort behov av underhåll. Om inte åtgärder genomförs kommer de problem och brister som identifierats att förvärras i takt med att efterfrågan på resor och antalet tåg ökar. Det leder till att Stockholm C blir en begränsning för hur många resenärer som kan nyttja stationen och för hur många samt hur långa tåg som kan trafikera de olika banorna. Det innebär ett ineffektivt utnyttjande av anslutande banor, vilket i slutändan påverkar antalet resenärer som kan resa kollektivt.



Schematisk översikt infrastruktur i JA

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Gångtrafik	Trafikprognos för år 2045: cirka 48 500 resenärer per dygn kommer gå genom gula gången (spår 11 till 19), Stockholm C. Källa: PM Gångflödesanalys Stockholm Centralstation, WSP (2020).
Banlängd	Spåranläggning totalt cirka 38,5km (Stockholm C: 12,5 km. Stockholm C-Tomteboda: cirka 10 km. Tomteboda rangerbangård: 16 km)
Banstandard	Stockholm C: Övervakad hastighet 30 km/h på bangården. Ställverk från 60-talet. Anläggningen innehåller många krökta växlar och specialväxlar.

	Genomgångsbangården: 10 spår varav 2 klarar av 400m långa tåg (spår 10, 8+12, Norra Säckan: 7 spår varav 2 dedikerade till Arlanda Express. Norra Bantorget (C-E-gruppen) för omloppsnära tjänster: 5 spår och 3 plattformar. Stockholm C-Tomtebodan: Omfattar bangårdsdelar och förbindelsespår, mestadels 40-70 km/h. Tomtebodan bangård: 27 spår i bredd, 20 km/h, osignalerad 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)	Plattformarna på Stockholm C är upp till 8-10 meter breda och lutar utåt mot spåren. Total plattformsyta: 30 064 m ² . Omloppsnära tjänster (städning, påfyllnad av mat och vattentryckning) vid C- och E-gruppen.
Annan anläggning (trafik)	Furteringstruckar förekommer på plattformarna vid Stockholm C. Stockholm C, omloppsnära tjänster och vändning: 350 tjänstetågsrörelser/dygn.

Beskrivning av åtgärden

Stockholm C däckas över, ny nedre centralgång och nya förbindelser skapas till raka, 12m breda och 460m långa plattformar lutandes mot mitten och med två tåglägen. Genomgångsbangårdens spår blir raka med parallella tågvägar och tågens hastighet övervakas med 40km/h. Tomteboda bangårds rangerdel byggs om med 12 spår, 460m och 6 serviceplattformar. Sträckan mellan Stockholm C och Tomteboda utökas med ett spår och parallella tågvägar. Nytt ställverk på ny plats och översyn av översvämningsrisken.

Plattformar på Stockholm C görs raka, breddas till 12m, förlängs i nordlig riktning till 460m för att kunna ta emot 400m långa tåg eller två 220m långa tåg på samma plattform. De kommer även att luta 2% in mot mitten. Vidare får de en enhetlig utformning och utrustning. Nytt ställverk anläggs på ny plats (Ställverket kan vid ett senare tillfälle uppgraderas till ERTMS) och tågen på stationsområdet blir hastighetsövervakade (ATC-övervakat) med 40km/h. Norra Säckens spår, där exempelvis Arlanda Express avgår och ankommer, minskar från 7 till 5 på grund av längre och rakare plattformar. Två av spåren är dedikerade åt Arlanda Express i både jämförelsealternativet (JA) och i utredningsalternativet (UA). Genomgångsbangårdens spår minskar från 10 till 9. Totalt finns 18 plattformslägen för 220m långa tåg eller 9 för 455m långa tåg på Genomgångsbangården och bangården får en väsentligt ökad möjlighet för parallella tågvägar. Rangerdelen av Tomteboda bangård byggs om för operativa funktioner, vändning och lättservice av persontåg med 6 serviceplattformar och 12 spår på 460m som tillåter persontåg i två plattformslägen. Åtgärderna på Tomteboda är en grundläggande förutsättning för att kunna riva C- och E-gruppens spår och minska aktiviteter vid plattformar på Stockholm C som inte relateras till resandeutbyte. Det möjliggör att kunna köra tätare trafik på plattformsspåren. Norra Bantorgets bangård, sträckan mellan Stockholm C och Tomteboda, byggs om med parallella tågvägar med fler växlar och enkelspåret mellan tråget och Klarastrandsleden byggs om till dubbelspår. Tjänstespår och växlar förbi Karlberg mot Tomteboda byggs om och klarar därmed högre hastighet än idag. Hagalund, norr om Tomteboda, kompletterar Tomtebodas nya funktion för korttidsuppställning men har också ordinarie uppställning och verkstadsdepåer. Den befintliga resenärsgången, den så kallade "Gula gången", som kopplade samman spår 11-19 med stationen, tas bort som resenärsförbindelse och ersätts med ny Centralgång med bättre tillgänglighet med anslutning till nya Navet och till plattformarna 4-8 (spår 10-18). Nedre hallen förlängs norrut mot Klarabergsviadukten med tillgång till Norra Säckan (dvs spår 1-5) och Cityterminalen. Centralhallen förlängs norrut och befintlig entré under Klarabergsviadukten flyttas söderut och kopplas samman med Centralhallen, den nya centralpunkten Navet, den nya centrala gången och med anslutningar till pendeltåg och tunnelbana via SL-gången. Centralhallen ger tillgång till plattformarna 2-4 (spår 1-10). Övre hallen rivs och ersätts med en överdäckning med förbindelser till plattformarna 5-8 (spår 11-18) under överdäckningen. Åtgärder för att minska risken för översvämnung utförs. Det inkluderar översyn av hanteringen och bortledning av dagvatten, pumpar och skydd av känsliga anläggningar. En station med överdäckning ger möjligheter till en resenärsökning på närmare 75% av nivåerna år 2019.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångtrafik	Trafikprognos för år 2045: cirka 48 500 resenärer per dygn kommer gå genom gula gången (spår 11 till 19), Stockholm C. Källa: PM Gångflödesanalys Stockholm Centralstation, WSP (2020).
Banlängd	Spåranläggning totalt cirka 42 km (Stockholm C: 12,5 km. Stockholm C- Tomtebodabana: 10 km. Tomtebodabana: 19,5 km)
Banstandard	Stockholm C: Övervakad hastighet 40 km/h på bangården. Nytt ställverk förberett för ERTMS. Antalet krökta växlar minskar med 60% och antalet specialväxlar med 100%. Genomgångsbangård: 9 spår varav 9 klarar av 400m långa tåg. Norra Säckan: 5 spår varav 2 är dedikerade till Arlanda Express. Norra Bantorget byggs om med färre växlar och parallella tågvägar. Stockholm C-Tomtebodabana: Två förbindelsespår, mestadels 70-80km/h. Tomtebodabangård: 12 spår i bredd och 6 plattformar, minst 40 km/h på bangården. Furneringsbangård för persontrafik (omloppsnära tjänster) som är signalreglerad.
Bantrafik	BP2024, år 2045, tåg/dygn; Västra Stambanan: 372 persontåg, 13 godståg. Ostkustbanan: 552 persontåg, 13 godståg. Mälarbanan: 184 persontåg. Antagen kapacitet i högtrafik 39 tåg/h och riktning. Maximal kapacitet i högtrafik: 44 tåg/h och riktning. Tomtebodabana: 6-8 godståg/dygn till/från bland annat Värtabanan.
Banflöde	BP2024, år 2045, miljoner resenärer/år: Västra Stambanan: 30,3. Ostkustbanan: 36,4. Mälarbanan: 35,0.
Annan anläggning (dimension)	Plattformarna är 10-12 meter breda och lutar in mot mitten bort från spåren. Total plattformsyta: 29 428 m2. Omloppsnära tjänster (städning, påfyllnad av mat samt vattentryckning och fekalietömning) sker på Tomtebodabangård
Annan anläggning (trafik)	Inga furneringstruckar på plattformarna vid Stockholm C. Tomtebodabangård omloppsnära tjänster och vändning på 350 tjänstetågrörelser/dygn.

Syfte och viktigaste effekt

Åtgärden skapar förutsättningar för ett ökat resande genom fler och mer kapacitetsstarka (längre) tåg samt mer plats och ökad tillgänglighet för resenärer på plattformar, trappor och förbindelser.

Utformningen ska öka kapaciteten och stödja en effektiv tågproduktion både kopplat till trafikering för såväl person- som godstrafik och omloppsnära tjänster samt uppställning och service. Syftet är att

stödja den nationella och regionala utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och trafik samt skapa en attraktiv upplevelse för resenärer. Genom överdäckningen skapas utrymme för större vänthallar och mer resenärsservice.

Kostnader

Investeringskostnads kalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-02-28	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	16575	4973	16575	4973

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	18	13201

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	På Stockholm C minskar antalet spårmeter och förekomsten av växlar som är krökta eller med speciallösningar. Plattformarna blir färre men de blir längre. På Tomtebodabangård ökar antalet spårmeter och växlar som behöver underhållas i förhållande till jämförelsealternativet och på sträckan mellan Stockholm C och Tomtebodabangård ökar mängden spårmeter och antalet växlar. Förekomsten av specialväxlar och övrigt underhållsbehov i anläggningen utgör en stor post för drift- och underhålls verksamhet, vilket gör att det behovet bedöms motsvara den spårrelaterade anläggningsmassan som åtgärden totalt sett motsvarar. Samtidigt ökar stationsbyggnaden i yta med fler hissar och trappor som behöver underhållas men att det sker inom verksamheten för överdäckningen.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Anläggningsmassan förändras totalt sett, exempelvis sett till mängden spårmeter samtidigt som specialväxlar och lösningar byts ut mot mer generella komponenter. Åtgärden innebär att reinvesteringsbehovet puttats 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 antagen byggtid på 8 år, kommer att behöva genomföras för att upprätthålla Tomteboda och Stockholm C i dess framtida funktion i jämförelsealternativet.	
Tillkommande investeringskostnad för signal i BCA	Tillkommande signalkostnad i UA, del av investeringskostnaden. Byggtid 18 år: Befintliga objekt som slopas 20. Nya signalobjekt 206. Netto 186 tillkommande objekt.	

Planeringsläge

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 Tomteboda 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 då ett attraktivt läge möjliggör exploatering av lokalerna ovan vänthallarna. Järnvägsplan krävs inte för järnvägsåtgärderna. Utvecklingen av Tomteboda bangård sker i samverkan mellan Trafikverket och operatörer. Annan aktör/aktörer behöver finansiera vissa kompletterande funktioner som behövs för att anläggningen ska få avsedd funktion utifrån ett marknadsperspektiv. Särskilda åtgärdsvalsstudier har 2019 utförts för Tomteboda bangård och Stockholm C.

Samlad effektbedömning uppdateras i samband med Åtgärdsplaneringen 2024 och som underlag till Nationell plan 2026-2033. Objektet är föremål för Funktionsutredning. I beslutet om Nationell plan 2022-2033 har regeringen angivit att en prioriterad utredning ska ske för Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet m.m. så att åtgärder kan övervägas i nästa planrevidering. Trafikverket bedriver en treårig utredning som ska slutföras till slutet av 2025 som ska säkerställa föreslagna lösningar och genomförbarhet med hänsyn taget till den stora tekniska komplexiteten, behovet av samordning samt hänsyn till tågtrafikens och resenärernas behov. Trafikverket tog 2019-2021 fram en systemorienterad åtgärdsvalsstudie "Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inkl. följd effekter av Nya stambanor", vilken förslög åtgärd på Stockholms central och tillhörande sidosystem för tågservice och uppställning för att järnvägstrafiken ska kunna utvecklas långsiktigt. Analyser genomfördes med basprognosen (version 2018-04-01) och även i system med andra åtgärder vilket har redovisats som känslighetsanalys (JST2298). I åtgärdsvalsstudien togs också ett trafikscenari Högt fram som ska visa hur potentialen i beslutade investeringar, t.ex. Ostlänken, på Mälärbanan och Fyra spår Uppsala kan utnyttjas bättre genom vissa kompletterande investeringar inom Stockholmsregionen. På grund av åtgärdernas komplexitet är genomförande under flera planperioder nödvändig. I ett första steg behöver ombyggnation av Tomtebodabangård till ny funktion för omloppsnära tjänster färdigställas. Det möjliggör ett andra steg där Norra Bantorget, med exempelvis C- och E-gruppen och dess serviceplattformar, kan demonteras och därmed frigöra spårmässigt utrymme på Stockholm C. Därefter följer ett antal steg som innebär ombyggnation av Stockholm C med förberedelse för överdäckning, ny spårutformning samt bredare och längre plattformar. Anläggningen behöver byggas om i flera steg där de olika delarna färdigställs successivt. Därmed kommer kapacitet och andra nyttor också att skapas successivt. Ett omsorgsfullt planeringsarbete bedrivs för att säkerställa och trimma stegen för genomförandet. Resultatet av detta arbete finns framme i slutet av 2025 och målet är att korta byggtiden och samtidigt minska påverkan på trafik och resenärer. Genomförandet kommer att förankras med trafikoperatörer och andra berörda parter.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Basprognoser 2024-04-01
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Basprognoser 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	2046
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	18
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	

Kommentar: Föreliggande samhällsekonomisk analys innefattar ingen samhällsekonomisk kalkyl dvs ingen beräkning med standardiserade verktyg eller fastställd effektsamband. Fler exempelberäkningar har dock gjorts för dimensionera effekternas storleksordning givna visa antagande i o m detta stödjade bedömningar för ej-prissatta effekter. Detta begränsar jämförbarheten av redovisade siffror/effekterna med andra analyser som ingår i planrevidering.

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: En samhällsekonomisk analys har tagits fram för den Södra Stockholmsregionen, Känslighetsanalys Stockholm Syd, vilket inkluderar objekten: • JST2203 Järna-Flemingsberg, två nya spår • JST2204 Järna-Flemingsberg, signaloptimering • JST2206 Stockholm C-Tomteboda

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
ArbetsPM_jst2206_ej_beräknad_Sthlm_C_tomteboda_bg_250320_1251	ArbetsPM_jst2206_ej_beräknad_Sthlm_C_tomteboda_bg_250320_1251
bansek_bas_2024.5 höjd hast för tåg genom tråget	Handkalkyl med stöd i: bansek_bas_2024.5 höjd hast för tåg genom tråget
bansek_bas_2024.5 tjt äs	Handkalkyl med stöd i: bansek_bas_2024.5 tjt äs
Effektbedömningsmall ej tjt till Äs	Effektbedömningsmall ej tjt till Äs
Effektbedömningsmall höjd hastighet	Effektbedömningsmall höjd hastighet
Inspel till SEB för Cst och Tm_operatörskostnader_20240304	Inspel till SEB för Cst och Tm_operatörskostnader_20240304
investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_	investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_
investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_J A_	investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_J A_
investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_signal_	investeringskostnad_omrakning_bca_2024.22_just_signal_
jst2206 Cst-Tm Alternativkostnaden för JA 2025-02-27	jst2206 Cst-Tm Alternativkostnaden för JA 2025-02-27
jst2206_cst_tb_gki_fu_241112_rättat signaloställv2025-02-28	jst2206_cst_tb_gki_fu_241112_rättat signaloställv2025-02-28
Klimatkalkyl	Klimatkalkyl
SEB-IC9018-2024-11-14_sthlm	SEB-IC9018-2024-11-14_sthlm
SEB-IC9019-2024-11-14_tm	SEB-IC9019-2024-11-14_tm
Trafikering och beräkning_jst2206_250307_0755	Trafikering och beräkning_jst2206_250307_0755

Objektnummer: JST2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Tidigare SEB 39e23647-1c86-497e-b519-be304f297715

SEB Id för denna SEB: bada09c1-cca5-4636-a809-8dc86c54a7b5

Objektnummer: JST2206, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Huledal Peter, PLörv, 0771-921 921

Skede: Funktionsutredning

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-08-11



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-08-29

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