

Samlad effektbedömning

Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och Robusthet, statlig medf, VOR2672



Objektnummer: VOR2672, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. 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 Stockholms län och berör Täby, Vallentuna och Österåker kommun.

Nuläge och brister

Prognosen för 2045 visar att Roslagsbanan kommer att vara överbelastad och att bristen blir störst på grenen till Österskär. I JA för 2045 bedöms det vara möjligt att öka trafiken till 8 tåg/h, men med en bristande punktlighet. Inte heller detta förväntas vara tillräckligt för att möta resandeefterfrågan år 2045. I Molnby ligger en viktig fordonsdepå men dubbelspåret sträcker sig endast till Vallentuna och det finns därmed en risk att ett infrastrukturfel förhindrar tillgång till RBs enda depå.

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär dubbelspårskomplettering från Vallentuna till Molnby, från Viggbyholm till Hägernäs och från Arninge till Rydbo med planskildhetsåtgärder vid, Viraudsparken, Rönninge byväg, Kjulaudd 20, Ullna Kvarnväg, Rydbovägen, Ormstavägen samt Teknikvägen. Därtill planskildhet och GC-väg Danderydsvägen (bro) samt planskildhet och depåanslutning vid Molnby. Bullerskyddsåtgärder. Kostnaden för fler tåg ingår inte i angiven investeringskostnad.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med åtgärden är att möjliggöra en utökad trafikering med god punktlighet och robusthet. Fler tåg per timme krävs för att kunna ta hand om förväntade resandeökningar på sträckan.

Investeringskostnad

Kostnaden är 1432 mnkr i prisnivå 2023-06. AKK är avslutad med brist på grund av oklarheter i byggherrekostnader, kostnader för arkeologi/projektunik samt riskpengar. Det har gjorts en successiv analys men den verkar inte ha använts i underlaget till denna SEB.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Slutligt bedömd lönsamhet	Lönsam - endast bedömd
---------------------------	------------------------

Fördelningsanalys

Möjligheten att köra fler tåg i timmen mot Österskärghallen gynnar främst boende i Täby och Österåkers kommun samt Stockholms stad. Omläggning av busstrafik ger upphov till smärre tidsförluster i Danderyd. Åtgärden bör till stor del gynna förvärvsarbete.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärden ger ökad komfort och en mer robust trafik eftersom omfattande trängsel i fordonen kan förväntas vara en källa till förseningar via problem med dörrstängning. En målkonflikt föreligger mellan ökad turtäthet och buller.

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

Planeringsläge

Åtgärdsval har genomförts, men finansieringen är inte klar. Otydligheter kring huruvida det beräknas ske en överflytt från biltrafik till kollektivtrafik. Det kan tolkas olika i BCA-kapitlet och målanalyskapitlet. SEB avslutas med brist.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Minskad trängsel ombord pga fler tåg/h	Förbättring
Restid	Ökad turtäthet på Österskårgreben samt möjlighet att införa skip-stopp tåg	Förbättring
Restidsosäkerhet och förseningar	Minskade förseningar och ökad robusthet	Förbättring
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Trängsel ombord gör det svårt att resa	Försumbart

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Trafikanalyserna indikerar inte någon betydande överflyttning mellan personbil och kollektivtrafik, men visar också att alla resenärer inte kommer att få plats i tågen år 2045. Orimlig trängsel i tågen kan ge upphov till större biljettintäktsökningar.	Förbättring
Trafikeringskostnader	Utökad trafikering ger en betydande ökning av trafikeringskostnaderna.	Försämring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Åtgärden innebär att 8 planskilda korsningar mellan gc-väg, väg och järnväg skapas.	Försumbart

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Omfattande trängsel i tågen år 2045 kan ge upphov till en större omflyttning mellan personbil och kollektivtrafik, men effekten på buller bör vara försumbar.	Försumbart
Luftkvalitet	Omfattande trängsel i tågen år 2045 kan ge upphov till en större omflyttning mellan personbil och kollektivtrafik, men effekten på luftkvalitet bör vara försumbar.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Vibrationer	När befintligt spår kompletteras med dubbelspår tas inga orörda områden i anspråk. Vibrationer ökar, men effekten är försumbar.	Försumbart

Klimat

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	Ingen uppgift
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	Ingen uppgift
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Försumbar

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-equivaler

Indikator	Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	Ingen uppgift
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Ingen uppgift

* 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	18636	59
Reinvestering per år	86	0,27
Drift och underhåll per år	5,5	0,30

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
Ökad turtäthet på Österskärgrenen samt möjlighet att införa skip-stopp tåg ger betydande tidsvinster. Minskad trängsel ombord samt ökad punktlighet/robusthet bör ge upphov till stora nyttor.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafikeringskostnaderna ökar betydligt mer än biljettintäkterna.	<
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Åtta planskilda korsningar mellan gc-väg, väg och järnväg skapas vilket minskar risken för olyckor. Omfattande trängsel i tågen år 2045 kan ge upphov till en större omflyttning mellan personbil och kollektivtrafik, men effekten på trafiksäkerheten bör vara försumbar.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Omfattande trängsel i tågen år 2045 kan ge upphov till en större omflyttning mellan personbil och kollektivtrafik, men effekten på buller och luftkvalitet bör vara försumbar.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: När befintligt spår kompletteras med dubbelspår tas inga orörda områden i anspråk. Vibrationer ökar, men effekten är försumbar.	≈ 0
Klimat (övrigt): Värdet av förändrade koldioxidutsläpp ingår i bedömningarna för "Personresor" 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.	

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	1268 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	≈ 0
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	1268 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

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

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

Resandeefterfrågan år 2045 är så pass stor att alla resenärer inte får plats i tågen år 2045. En utökning av antal tåg per timme bör ge stora nyttor vad gäller trängsel ombord och punktlighet (minskade dörrstängningsproblem). Det är sannolikt att de övriga nyttorna väger upp det negativa nettonuvärdet i kalkylen.

Den samhällsekonomiska kalkylen indikerade "trängsel ombord"-nyttor på ca 1,5 miljarder kronor i nuvärde när tågtrafiken utökas i UA. Emellertid är resandevolymerna så stora att en betydande andel av resenärerna i förmiddagens maxtimme år 2045 inte får plats i fordonen. Detta ger metodproblem eftersom en resenär inte får en komfortvinst i UA ifall de inte haren rimligt chans att komma ombord i JA. Den verkliga effekten blir sannolikt en annan. Alla reser inte, en del åker bil istället, resenärer anpassar tidpunkten för resan eller reser med ett långsammare kollektivtrafikalternativ.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

Resandeefterfrågan år 2045 är så pass stor att alla resenärer inte får plats i tågen år 2045. En utökning av antal tåg per timme ger restidsvinster samt nyttor vad gäller trängsel ombord och punktlighet (minskade dörrstängningsproblem) och att fler i UA kan resa med det första tåget.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Detta projekt är beroende av att förhandlingsprojektet "Roslagsbanans förlängning till city" genomförs. Det är när RBc ger upphov till mycket kortare restider till Odenplan och City som resandet ökar så pass mycket att kapacitetsåtgärder blir nödvändiga längre ut i Roslagsbanesystemet.

3 Fördelningsanalys

Möjligheten att köra fler tåg i timmen mot Österskärgrenen gynnar främst boende i Täby och Österåkers kommun samt Stockholms stad. Omläggning av busstrafik ger upphov till smärre tidsförluster i Danderyd. Åtgärden bör till stor del gynna förvärvsarbetande.

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

Enligt restidsprognoser för år 2045 överstiger reseefterfrågan vad Roslagsbanan sitt- och ståplatskapacitet kan hantera i maxtimmen. Fler tåg i timmen gör det lättare att resa med kollektivtrafiken, främst för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Även rekrytering för företag längs stråket kan förbättras när pendlingsmöjligheterna med kollektivtrafiken förbättras.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ingen påverkan

Funktionshindrades tillgänglighet

Enligt restidsprognoser för år 2045 överstiger reseefterfrågan vad Roslagsbanan sitt- och ståplatskapacitet kan hantera i maxtimmen. Fler tåg i maxtimmen ger minskad trängsel i fordonen, vilket gör det lättare att resa med kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

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

Enligt restidsprognoser för år 2045 överstiger reseefterfrågan vad Roslagsbanan sitt- och ståplatskapacitet kan hantera i maxtimmen. Fler tåg i maxtimmen minskar trängseln ombord, vilket gör det lättare för barn att resa med kollektivtrafiken. För barn är stor trängsel en källa till otrygghet.

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.

En ökad turtäthet för tågtrafiken mot Österskär bör ge en minskning av personbilstrafiken, även om prognosen indikerar motsatsen. Effekten skulle kunna vara betydande om man beaktar att alla resenärer inte förväntas få plats i tågen år 2045.

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

Effekten på utsläpp av klimatgaser bör vara små då såväl tågen som de flesta personbilar förväntas vara eldrivna i framtiden. Viss positiv effekt kan förväntas då ett energieffektivt transportsystem (tåg) får en ökad kapacitet.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål 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

En ökad turtäthet för tågtrafiken mot Österskär bör ge en minskning av personbilstrafiken, även om prognosen indikerar motsatsen. Effekten av minskad biltrafik skulle ändå ge smärre effekter i en samhällsekonomisk kalkyl.

Buller och vibrationer

Bullerplank byggs längs sträckan för att hålla bullernivåerna inom riktvärdena.

Landskap

Spårtillbyggnad bredvid befintligt enkelspår bör inte påverka landskapet.

Vatten

Spårtillbyggnad bredvid befintligt enkelspår bör inte påverka vattnet.

Material och kemiska produkter

Spårtillbyggnad bredvid befintligt enkelspår bör inte påverka material och kemiska produkter.

Förorenade områden och masshantering

Information saknas om hur spårtillbyggnad bredvid befintligt enkelspår påverkar förorenade områden och masshantering.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärden ger ökad komfort och en mer robust trafik eftersom omfattande trängsel i fordonen kan förväntas vara en källa till förseningar via problem med dörrstängning. En målkonflikt föreligger mellan ökad turtäthet och buller.

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

Objektnummer: VOR2672, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Fördjupat underlag

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Fördjupad beskrivning

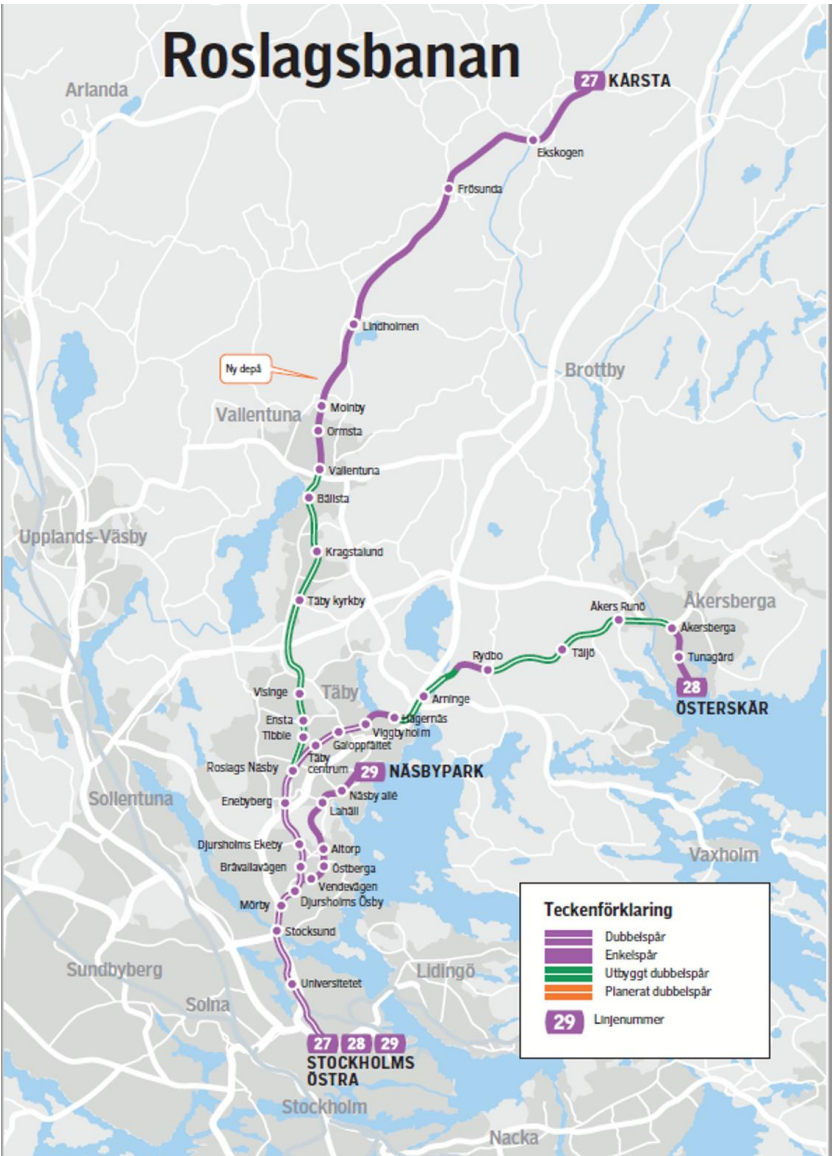
Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Roslagsbanan, Spårutbyggnad för ökad kapacitet och Robusthet, statlig medf
Objekt-id	VOR2672
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholms län
Kommun	Täby, Vallentuna och Österåker
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Ej aktuellt i angivet skede

Nuläge och brister

Prognosen för 2045 visar att Roslagsbanan kommer att vara överbelastad och att bristen blir störst på grenen till Österskär. I JA för 2045 bedöms det vara möjligt att öka trafiken till 8 tåg/h, men med en bristande punktlighet. Inte heller detta förväntas vara tillräckligt för att möta resandeefterfrågan år 2045. I Molnby ligger en viktig fordonsdepå men dubbelspåret sträcker sig endast till Vallentuna och det finns därmed en risk att ett infrastrukturfel förhindrar tillgång till RBs enda depå.

När Roslagsbanan förlängs till Stockholms central ökar RBs attraktivitet. Ett ökat kapacitetsbehov längre ut i Roslagsbanesystemet är delvis en följeffekt av Roslagsbanan till city (RBc). För att fullt ut klara prognosticerad resandeefterfrågan 2045 kommer det även bli aktuellt med förlängning av plattformar för att kunna köra fler vagnar per tåg.



Roslagsbanan i dagsläget

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Banlängd	65 km, varav 36 km dubbelspår = 100 000 spm
Banstandard	smalspårig (891 mm), elektrifierad, sth 120 km/h
Bantrafik	Ca 160 tåg/dygn eller 20 tåg/h i maxtimmen.
Banflöde	35,7 miljoner resenärer på mest belastade delsträcka

Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär dubbelspårskomplettering från Vallentuna till Molnby, från Viggbyholm till Hägernäs och från Arninge till Rydbo med planskildhetsåtgärder vid, Virauddsparken, Rönninge byväg, Kjulaudd 20, Ullna Kvarnväg, Rydbovägen, Ormstavägen samt Teknikvägen. Därtill planskildhet och GC-väg Danderydsvägen (bro) samt planskildhet och depåanslutning vid Molnby. Bullerskyddsåtgärder. Kostnaden för fler tåg ingår inte i angiven investeringskostnad.

Trafikslagsspecifik information – förslag till åtgärd

Gångtrafik	En GC-bro tillkommer över Danderydsvägen och planskildhet för GC-väg vid Virauddsparken, Rönninge byväg samt Teknikvägen, men vi har ingen uppgift om hur antal gående påverkas.
Cykeltrafik	En GC-bro tillkommer över Danderydsvägen och planskildhet för GC-väg vid Virauddsparken, Rönninge byväg samt Teknikvägen, men vi har ingen uppgift om hur antal cyklister påverkas.
Banlängd	65 km, varav 43 km dubbelspår = 107 000 spm
Banstandard	smalspårig (891 mm), elektrifierad, sth 120 km/h
Bantrafik	Ca 192 tåg/dygn eller 24 tåg/h i maxtimmen
Banflöde	36,5 miljoner resenärer per år på mest belastade delsträcka

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med åtgärden är att möjliggöra en utökad trafikering med god punktlighet och robusthet. Fler tåg per timme krävs för att kunna ta hand om förväntade resandeökningar på sträckan.

Dubbelspårsutbyggnaden från Vallentuna till tågdepån vid Molnby syftar till att minska risken att ett infrastrukturfel förhindrar tillträde till depån.

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)
2024-09-04	2023-6	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	1432	430	1432	430

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	4	1268

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Fler spårmeter ger ökade årliga drift och underhållskostnader	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Ytterligare 7 100 spårmeter medför ökade kostnader för reinvesteringar i spårinfrastrukturen.	Försumbart

Planeringsläge

Åtgärdsval har genomförts, men finansieringen är inte klar. Otydligheter kring huruvida det beräknas ske en överflytt från biltrafik till kollektivtrafik. Det kan tolkas olika i BCA-kapitlet och målanalyskapitlet. SEB avslutas med brist.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafikförvaltningens bifogade samhällsekonomiska kalkyl bygger på ett prognosscenario för 2045 som benämns Beslutade antaganden om kollektivtrafik, som är ett åtgärdsstyrt scenario och inkluderar beslutade och finansierade åtgärder samt antaganden om beslutad trafikering. Scenariot är baserat på Trafikverkets basprognos 2024, med anpassningar för prognosåret vad gäller kollektivtrafikutbudet. Beslutade antaganden om kollektivtrafikutbud baseras på gällande politiska beslut rörande styrmedel och fysiska åtgärder samt omvärldsförutsättningar. Investeringar och beslut följer Nationell transportplan och Länstransportplan. Markanvändningen är samma som används av Trafikverket.
Avvikelse från prognos persontrafik	Prognosen utgör Region Stockholms beslutade prognos för år 2045. Utgångpunkterna är samma som för Trafikverket, men prognosen är körd med Sampers 4 och Visum.
Prognos godstrafik - huvudanalys	Ingen godsprognos
Avvikelse från prognos godstrafik	Ingen godsprognos
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Kalkylen bygger på Region Stockholms samhällsekonomiska kalkylmodell, SAMS 5, som bland annat avviker från ASEK 8 genom andra trafikeringsekostnader.
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2032
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	4
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Handkalkyl: Region Stockholms kalkylmodell SAMS 5.
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-09-24

Kommentar: Åtgärden beskrivs i en "SEB utan SEK". En samhällsekonomisk kalkyl har emellertid gjorts med Region Stockholms prognos och kalkylverktyg, och resultatet från denna ligger bakom den kvalitativa lönsamhetsbedömningen. samt bifogas SEB:en

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: Detta projekt är beroende av att förhandlingsprojektet "Roslagsbanans förlängning till city" genomförs. Det är när RBc ger upphov till mycket kortare restider till Odenplan och City som resandet ökar så pass mycket att kapacitetsåtgärder blir nödvändiga längre ut i Roslagsbanesystemet.

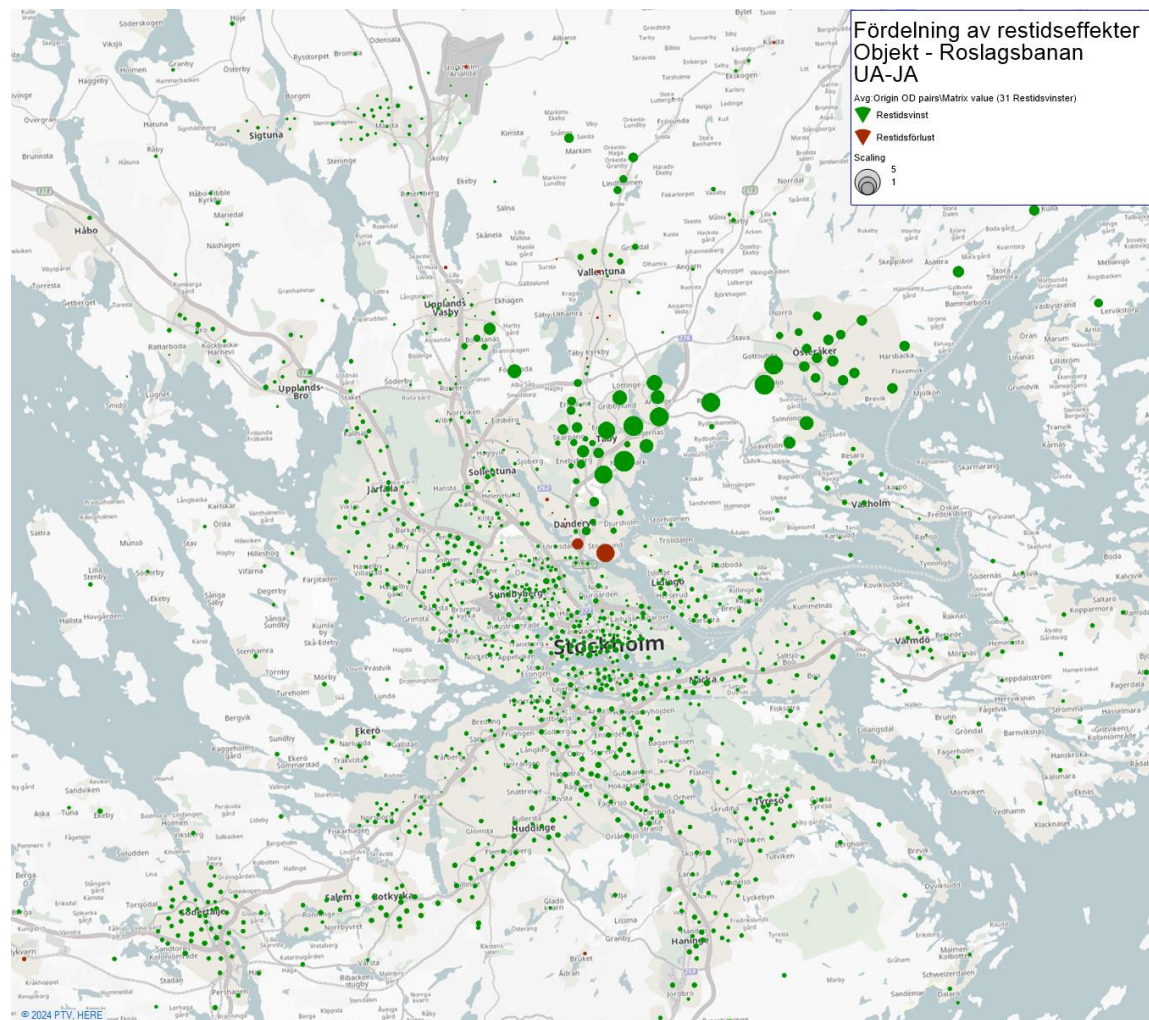
Objektnummer: VOR2672, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-05

Fördjupad konsekvensanalys



Restidsnyttor per capita

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
	Arbets-PM SEB Roslagsbanan ökad kapacitet
	Klimatkalkyl för Roslagsbanan kapacitetsutbyggnad
	GKI för VOR2671_Roslagsbanan
	Tekniskt Arbets-PM Samhällsekonomi
	SAMS 5_Kalkyl för Roslagsbanan ökad kapacitet

SEB Id för denna SEB: 23b90604-0402-438d-916e-068de149483f

Objektnummer: VOR2672, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-05



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Eld Kristofer, PLörst

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

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

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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning