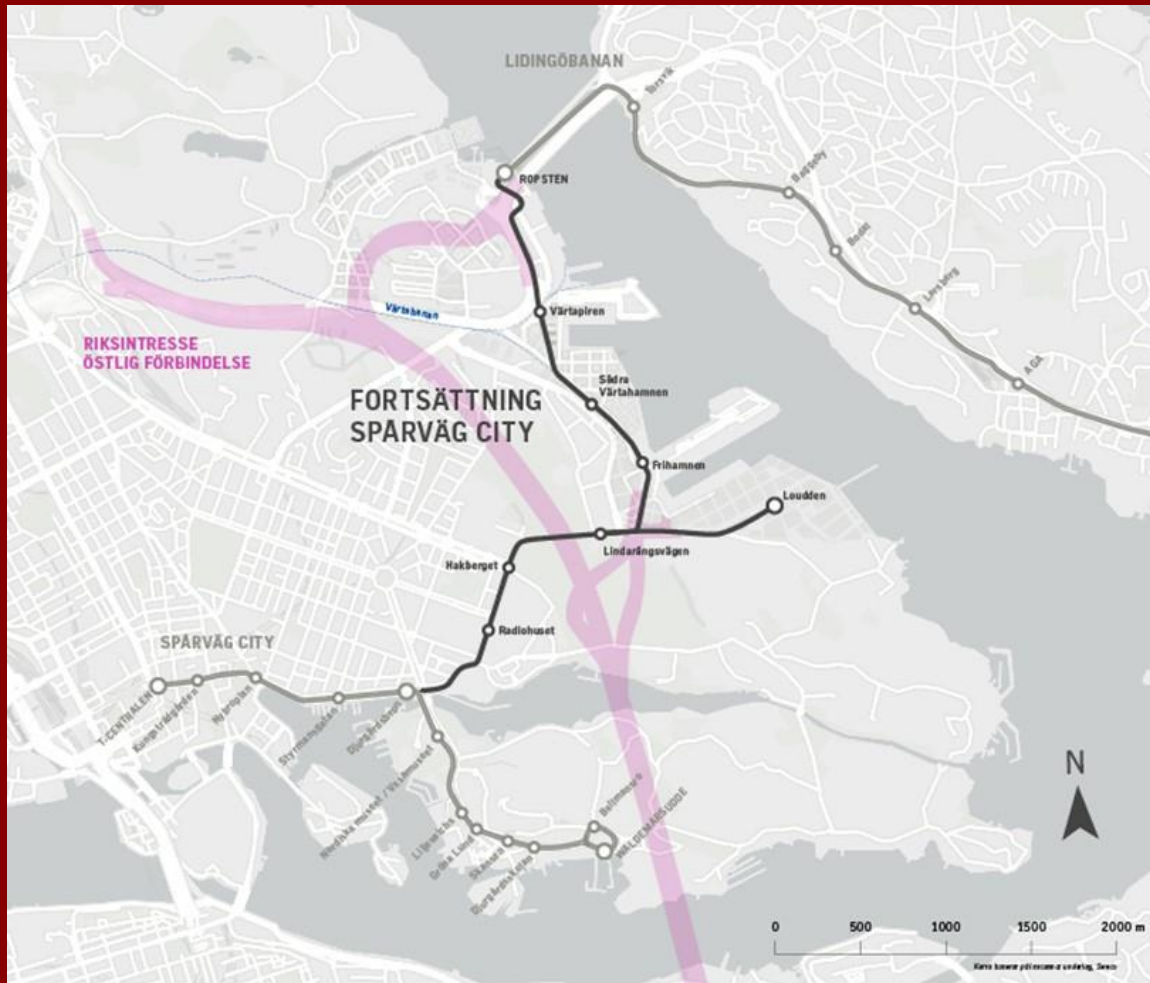


Spårvägcity utbyggnad av spårväg till Norra Djurgårdsstaden,
statlig medf., VOR2678



Objektnummer: VOR2678, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-09



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-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 Stockholm län och berör Stockholm kommun.

Nuläge och brister

Norra Djurgårdsstaden är ett stort exploateringsområde vid Värtahamnen som fortfarande är under utbyggnad. Kapaciteten i vägsystemet och kollektivtrafiksystemet är ansträngd. För att säkerställa det nya områdets attraktivitet samt främja ett hållbart resande i området behöver kollektivtrafiksystemets kapacitet byggas ut.

Beskrivning av åtgärden

Investeringen innebär att befintlig Spårväg City (från T-centralen till Waldermarsudde) förlängs från Djurgårdsbron till Loudden samt via Norra Djurgårdsstaden till bytespunkten Ropsten, där Spårväg City kopplas ihop med befintlig Lidingöbana (Ropsten till Gåshaga brygga). Totalt tillkommer 5 050 meter dubbelspår.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Syftet med investeringen är att skapa tillgänglighet till/från området Norra Djurgårdsstaden som är tillräckligt kapacitetsstark och attraktiv för att möta resandeefterfrågan på ett hållbart sätt.

Investeringskostnad

Kostnaden är 5489 mnkr i prisnivå 2023-06. Kostnaden är framtagen av Region Stockholm. I detta underlag ligger en kostnad för risk, tilläggs- och ändringsarbeten med, som i Trafikverkets kostnader är inbakade. Kostnaderna är alltså inte framtagna på ett jämförbart sätt och denna AKK avslutas därför med brist.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller främst resenärerna på Lidingö som slipper ett byte samt boende på väg in mot Stockholm centrum. Därtill underlättas exploatering inom Stockholms stads stadsdel Norra Djurgårdsstaden. Små tidsvinster uppkommer från stora delar av regionen eftersom det blir lättare att nå arbetsplatsområdet vid Norra Djurgårdsstaden.

Funktionsmål och hänsynsmål

Den största positiva effekten är förbättrade restider för resenärer till/från Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. Åtgärden ger även ökad kapacitet inom kollektivtrafiksystemet, vilket minskar trängsel i tåg och bussar, vilket främst gynnar barn, äldre och rörelsehindrade. De största negativa effekterna utgörs av ökade trafikeringskostnader samt en ökad barriäreffekt.

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

Planeringsläge

Ett åtgärdsval genomfördes 2017-2019. En översyn av projektet har gjorts inför arbetet med Länsplan 2026-2037, där projektet är en kandidat. Den förväntade investeringskostnaden har justerats utifrån erfarenheterna från Spårväg Syd. För närvarande pågår arbetet med en avsiktsförklaring mellan bland annat Region Stockholm, Stockholms stad och Lidingö stad. Det har ännu inte beslutats om byggandet kommer att ske med stöd av Lag om byggande av järnväg (regionens önskemål) eller med stöd av Detaljplanen (Stockholms stads önskemål).

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reskomfort och trygghet	Ökad kapacitet för kollektivtrafiken leder till minskad trängsel i kollektivtrafikfordon och på vägarna.	Förbättring
Restid	Spårvagnstrafik tillkommer och parallell busstrafiken dras ned. Sammankoppling med Lidingöbanan minskar bytestider för resande från Lidingö.	Förbättring

Godstransporter

Persontransportföretag

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Biljettintäkter	Biljettintäkterna påverkas i försumbar utsträckning, då spårvagn ersätter buss.	Försumbart
Trafikeringskostnader	Ökad tågtrafik och minskad busstrafik i UA	Försämring

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten förbättras i försumbar utsträckning när spårvagnar ersätter elbussar. Spårvagnarna framförs i eget körfält och längre fordon ger färre avgångar. Trafikanalyserna visar inte på någon betydande överflyttning mellan kollektivtrafik och personbilstrafik.	Försumbart

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Buller	Fler spårvagnar och färre elbussar medför ökat buller.	Försumbart
Förorenade områden	Byggandet av spårvägen medför att områden med förorenad mark kommer att saneras.	Försumbart

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Växt- och djurlivseffekt	Spårvägen byggs inom tätbebyggt område och endast passagen längs Lindarängsvägen genom grönområdet vid Gärdet påverkas negativt.	Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Klimat (övrigt)	Utbyggd spårväg innebär en ökad energieffektivitet i förhållande till att trafikera sträckan med elbussar, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Värde av detta ingår i bedömningarna för "Personresor", "Godstransporter" och "Persontransportföretag".	-

Övriga effekter

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Markanvändning	Om dagens Spårväg City kopplas samman med Lidingöbanan erhålles tillgång till Aga-depån, som har överkapacitet. I jämförelsealternativet behövs mark och finansiering för en spårdepå, för att ersätta Alkärrshallen, samt en ny bussdepå för att köra fler bussar istället för spårvagnar.	Förbättring
Markanvändning	En kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik förbi exploateringsområdet Norra Djurgårdsstaden gör det lättare att förverkliga byggandet enligt plan.	Förbättring

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

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

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)	Uppgift saknas
Prognosår (kton)	Uppgift saknas
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	Uppgift saknas

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

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

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	28463	68
Reinvestering per år	178	0,40
Drift och underhåll per år	14	0,79

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

Inga relevanta övriga indikatorer

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Restidvinster uppkommer längs Spårväg Citys stråk samt för boende i Lidingö, som slipper ett byte. Ökad kapacitet ger minskad trängsel i såväl tunnelbanan som på vägarna.	>
Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Bedömning
Trafikeringskostnaderna ökar mer än biljettintäkterna.	<
Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Trafikanalyserna visar inte på någon betydande överflyttning mellan kollektivtrafik och personbilstrafik. Spårvagnar är försumbart säkrare än elbussar.	≈ 0
Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Bedömning
Hälsa: Spårvagnar ger mer buller än bussar. Förorenad mark behöver saneras.	≈ 0
Natur- och Kulturmiljö: Åtgärden byggs inom tätbebyggt område. Endast passagen längs Lindarängsvägen genom grönområdet Gärdet påverkas negativt. Vibrationer och masshantering bedöms ge försumbara effekter.	≈ 0
Klimat (övrigt):	
Övriga effekter	Bedömning
En bättre tillgänglighet till Norra Djurgårdsstaden gör det lättare att exploatera och bygga i den nya stadsdelen. Därtill löses en svår depåfråga som saknar lösning i jämförelsealternativet.	>
Skattefinansieringskostnad	
Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrone.	

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad	4823 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	<
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	≈ 0
Totala utgifter	4823 mnkr

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

Kostnaden för investeringen är högre än nettot av konsument- och producenteffekter. Minskad trängsel i tunnelbanan lär inte väga upp det negativa nettonuvärdet. Värdet av möjligheterna att exploatera som planerat i Norra Djurgårdsstaden är svårbedömd.

Kvalitetsbedömning

Ej beräknade effekter:

En sammankoppling av Spårväg City och Lidingöbanan ger restidsvinster, en kapacitetsstark kollektivtrafik förbi Norra Djurgårdsstaden som minskar trängseln i fordon och på vägarna, underlättar slutförande av pågående exploatering samt löser en svår depåfråga.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Spårväg Citys förlängning till Ropsten är inte beroende av något annat infrastrukturprojekt, men har en koppling till Stockholm stads stadsutvecklingsprojekt Norra Djurgårdsstaden.

3 Fördelningsanalys

Nyttorna tillfaller främst resenärerna på Lidingö som slipper ett byte samt boende på väg in mot Stockholm centrum. Därtill underlättas exploatering inom Stockholms stads stadsdel Norra Djurgårdsstaden. Små tidsvinster uppkommer från stora delar av regionen eftersom det blir lättare att nå arbetsplatsområdet vid Norra Djurgårdsstaden.

Resenärer på Lidingö vinner upp till 6–7 minuter per resa (viktad restid) och resenärer till/från Gärdet vinner ca 4 minuter per resa.

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

Med en kapacitetsstark spårväg till och förbi Norra Djurgårdsstaden ökar möjligheterna att resa kollektivt. Tunnelbanan till Ropsten avlastas.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Ingen påverkan.

Funktionshindrades tillgänglighet

Ökad kapacitet inom kollektivtrafiksystemet ger minskad trängsel inne i de bussar och tåg som är högt belastade i rusningstrafiken, vilket gör det lättare att resa för funktionshindrade.

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

Barn upplever stor trängsel inne i bussar och tåg som en källa till otrygghet. Ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet minskar trängseln.

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.

Spårvägen förväntas inte leda till någon betydande minskning av personbilstrafiken och endast smärre trafiksäkerhetseffekter.

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

Ökade utsläpp av klimatgaser sker under byggtiden, men när spårvägen är i drift kan fler personer resa med låg energiförbrukning.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Spårvägen förväntas inte leda till någon betydande minskning av personbilstrafiken och endast smärre effekter för luftkvalitén.

Buller och vibrationer

Endast smärre effekter förväntas beträffande buller och vibrationer.

Landskap

Spårvägen byggs i redan tätbebyggd miljö. En negativ effekt kan uppkomma vid passage av grönområdet Gärdet, längs Lindarängsvägen.

Vatten

Uppgift saknas

Material och kemiska produkter

Uppgift saknas

Förorenade områden och masshantering

Uppgift saknas

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Den största positiva effekten är förbättrade restider för resenärer till/från Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. Åtgärden ger även ökad kapacitet inom kollektivtrafiksystemet, vilket minskar trängsel i tåg och bussar, vilket främst gynnar barn, äldre och rörelsehindrade. De största negativa effekterna utgörs av ökade trafikeringskostnader samt en ökad barriäreffekt.

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

Objektnummer: VOR2678, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-09

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	Spårvägcity utbyggnad av spårväg till Norra Djurgårdsstaden, statlig medf.
Objekt-id	VOR2678
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Stockholm
Kommun	Stockholm
Trafikverksregion	Östra regionen
Trafikslag	Järnväg
Skede	Åtgärdsvalsstudie
Typ av planläggning	Varierande (se Planeringsläge)

Nuläge och brister

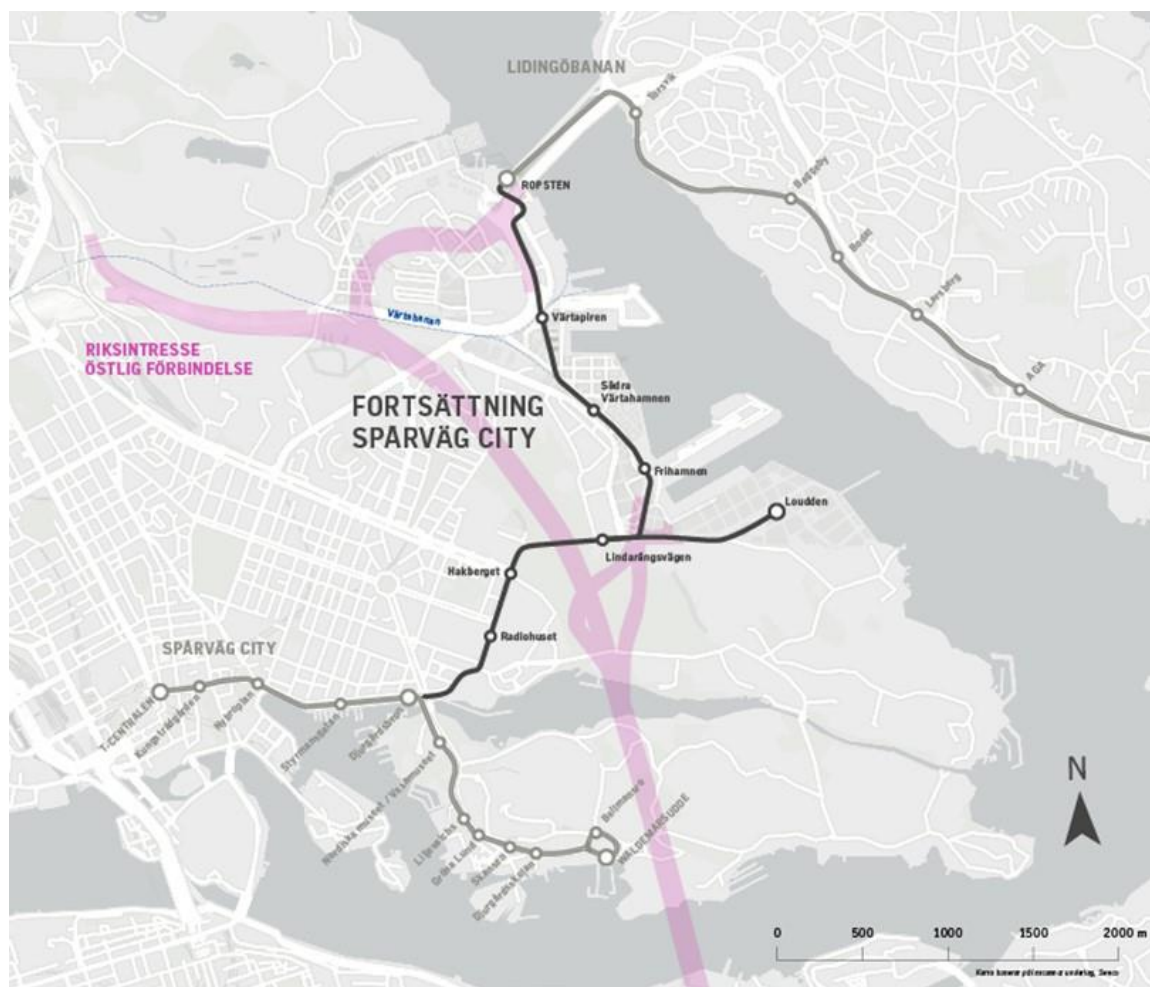
Norra Djurgårdsstaden är ett stort exploateringsområde vid Värtahamnen som fortfarande är under utbyggnad. Kapaciteten i vägsystemet och kollektivtrafiksystemet är ansträngd. För att säkerställa det nya områdets attraktivitet samt främja ett hållbart resande i området behöver kollektivtrafiksystemets kapacitet byggas ut.

Norra Djurgårdsstaden är ett stort exploateringsområde som fortfarande är under utbyggnad. Den nya stadsdelen byggs där Värtahamnen tidigare låg och avser att omfatta cirka 12 000 nya bostäder och 35 000 nya arbetsplatser. Hållbarhetsambitionen är hög, med planerade låga parkeringstal. Vilken utbyggnad av kollektivtrafiken som är mest lämplig för att försörja området studerades mellan 2017–2019, där valet föll på att förlänga befintlig Spårväg City från Djurgårdsbron till Loudden och Ropsten, med en sammankoppling med Lidingöbanan.

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

Beskrivning av åtgärden

Investeringen innebär att befintlig Spårväg City (från T-centralen till Waldermarsudde) förlängs från Djurgårdsbron till Loudden samt via Norr Djurgårdsstaden till bytespunkten Ropsten, där Spårväg City kopplas ihop med befintlig Lidingöbana (Ropsten till Gåshaga brygga). Totalt tillkommer 5 050 meter dubbelspår.



Spårväg citys förlängning till Ropsten. Svarta linjer är tillkommande spår och grå linjer är befintliga spår (T-centralen till Waldermarsudde och Lidingöbana)

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Banlängd	5,05
Banstandard	Elektrifierat dubbelspår
Bantrafik	144
Banflöde	7,9

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Syfte och viktigaste effekt

Syftet med investeringen är att skapa tillgänglighet till/från området Norra Djurgårdsstaden som är tillräckligt kapacitetsstark och attraktiv för att möta resandeefterfrågan på ett hållbart sätt.

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)
2025-04-03	2024-1	GKI (endast ÅVS/Funktionsutredning)	5431	1629	5489	1647

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	5	4823

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Drift och underhåll	Ytterligare 5 km dubbelspår och fler inköpta spårvagnar medför ökade kostnader för drift och underhåll.	Försumbart

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Bedömning
Reinvesteringar	Ytterligare 5 km dubbelspår samt inköp av fler spårvagnar ökar trafikförvaltningens kostnader för reinvesteringar.	Försämring

Planeringsläge

Ett åtgärdsval genomfördes 2017-2019. En översyn av projektet har gjorts inför arbetet med Länsplan 2026-2037, där projektet är en kandidat. Den förväntade investeringskostnaden har justerats utifrån erfarenheterna från Spårväg Syd. För närvarande pågår arbetet med en avsiktsförklaring mellan bland annat Region Stockholm, Stockholms stad och Lidingö stad. Det har ännu inte beslutats om byggandet kommer att ske med stöd av Lag om byggande av järnväg (regionens önskemål) eller med stöd av Detaljplanen (Stockholms stads önskemål).

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Trafikförvaltningens samhällsekonomiska kalkyl bygger på ett prognossscenario för 2045 som benämns Beslutade antaganden om kollektivtrafik, som är ett åtgärdsstyr 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 lika med den 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 är uppdaterad utifrån ASEK 8. En skillnad är att hälften av finansieringen betalas med biljettintäkter (halverad skattefaktor), samt att trafikförvaltningen använder trafikeringskostnader som bygger på erfarenhet från den egna trafiken.
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2033
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	5
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Sampers/Visum/SAMS (Region Stockholms modell)
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

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

Objektnummer: VOR2678, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-09



Samlad effektbedömning

Osäkerheter finns avseende kostnader och utformning

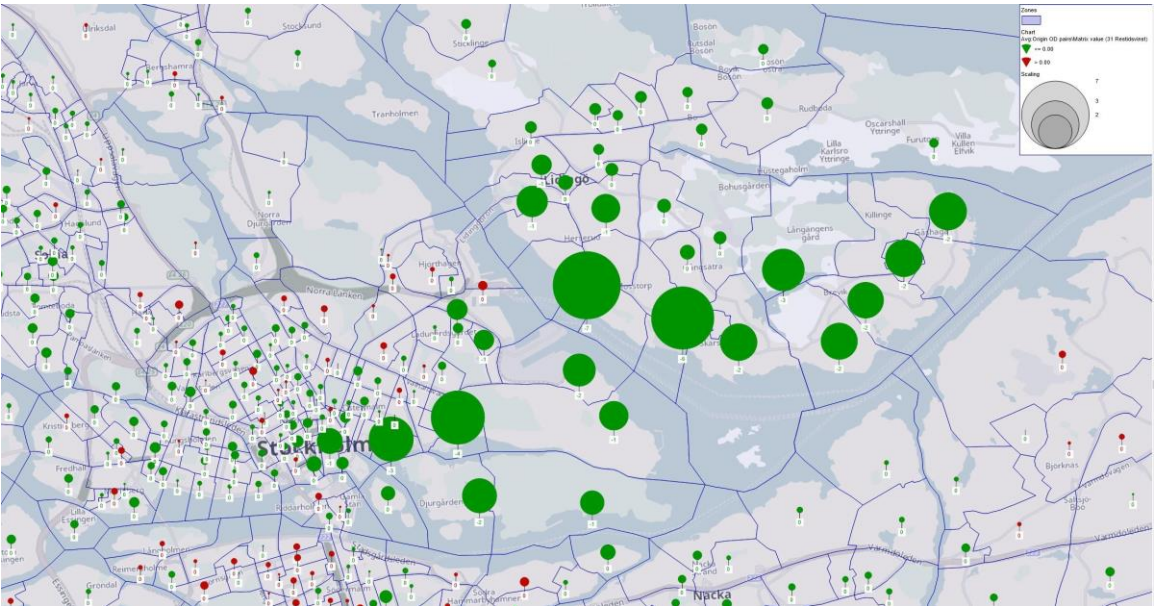
Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		

Kommentar: Spårväg Citys förlängning till Ropsten är inte beroende av något annat infrastrukturprojekt, men har en koppling till Stockholm stads stadsutvecklingsprojekt Norra Djurgårdsstaden.

Fördjupad konsekvensanalys



Restidsvinster och förluster (upplevd restid), minuter per resande per geografisk zon

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1	Arbets-PM för SEB utan SEK
2	Klimatkalkyl för Spårväg City
3	GKI för VOR2678
4	Region Stockholms kalkylmodell SAMS 5
5	Bakomliggande ÅVS-rapport
6	Arbets-PM för samhällsekonomisk kalkyl 240924

SEB Id för denna SEB: 1a6e1108-cbce-4e88-8f16-a9c3dfd71a3e

Objektnummer: VOR2678, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-Eld Kristofer, PLörst, 0771-921 921

Skede: Åtgärdsvalsstudie

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket med kvarstående brist, 2025-06-09



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-06-19

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Isaeus-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