

Trafikförvaltningen
Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-06-08

Ärende
TN 2024-0524

Handläggare
Jens Plambeck

Trafiknämnden
2026-06-16

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut att godkänna rapportering av uppdraget Utredning Spårväg Citys förlängning till Ropsten och sammankoppling med Lidingöbanan

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Rapport avseende Utredning Spårväg Citys förlängning till Ropsten och sammankoppling med Lidingöbanan godkänns.

Sammanfattning

Ärendet avser rapportering av en utredning om Spårväg Citys möjliga förlängning mot Ropsten, inklusive en gren mot Loudden samt möjlig sammankoppling med Lidingöbanan. Utredningen har genomförts i samverkan med Stockholms stad och Lidingö stad och utgår från tidigare utredning "Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden" samt en av parterna ingången avsiktsförklaring från 2024 (TN 2024-0524). Utredningsalternativet från "Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden", en utbyggnad av Spårväg City till Ropsten och Loudden har studerats tillsammans med två delvisa utbyggnader, en utbyggnad till Loudden och en utbyggnad till Loudden och Värtahamnen. Resultaten visar att en full utbyggnad är mycket svår att genomföra utifrån nuvarande förutsättningar, framför allt på grund av konflikter i Energihamnen. Delvisa utbyggnader bedöms som tekniskt genomförbara.

Utredningen visar att nyttor främst uppstår för områden med i dagsläget lägre kollektivtrafikförsörjning, särskilt Loudden, där restider och tillgänglighet förbättras. Samtidigt varierar den samhällsekonomiska lönsamheten mellan alternativen och påverkas i hög grad av investeringskostnader, depålösningar och spårvägens framkomlighet.

Bakgrund

Utredningen tar sin utgångspunkt i ett gemensamt arbete mellan Region Stockholm, Stockholms stad och Lidingö stad för att utveckla kollektivtrafikförsörjningen i Norra Djurgårdsstaden och angränsande områden. Norra Djurgårdsstaden är ett större stadsutvecklingsområde vilket medför behov av kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik.

Under perioden 2017–2020 genomfördes en systemövergripande utredning av kollektivtrafikförsörjningen av området, där flera alternativa åtgärds paket analyserades. Slutsatsen från denna utredning var att en kombination av spårväg, förstärkt tunnelbanetrafik och utvecklad busstrafik bäst möter efterfrågan på resor och de mål som parterna har formulerat. Utredningen resulterade i rekommendation om ett sammanhängande spårvägssystem, benämnt ”Spår 2”, som innefattar en förlängning av Spårväg City till Ropsten med en gren till Loudden samt en sammankoppling med Lidingöbanan.

Mot denna bakgrund tecknade parterna under 2024 en avsiktsförklaring med syfte att tydliggöra en gemensam viljeinriktning att arbeta vidare för att möjliggöra en sådan utbyggnad. Avsiktsförklaringen konstaterar att förutsättningar har förändrats. Bland annat har prognosåret flyttats fram, resmönster och markanvändning har förändrats, vilket troddes påverka framtida resande och nyttor. Även kostnadsbilden för utbyggnad av spårväg har förändrats och detta har sammantaget lett till att tidigare antagna lösningar behöver omprövas och analyseras vidare.

Avsiktsförklaringen identifierar även ett antal centrala framgångskriterier för genomförbarhet, såsom behov av att hantera riksintressen, möjliggöra passage genom Energihamnen, säkerställa depåkapacitet samt skapa förutsättningar för medfinansiering.

Den nu aktuella utredningen är ett resultat av denna gemensamma viljeinriktning från avsiktsförklaringen och syftar till att fördjupa kunskapen om möjliga utbyggnadsalternativ, deras genomförbarhet, kostnader och nyttor, som underlag för fortsatt inriktning och prioritering. De centrala

framgångskriterierna har varit avgörande utgångspunkter för de bedömningar som görs i den aktuella utredningen.

Förvaltningens förslag och motivering

Utredningen utgör ett fördjupat kunskapsunderlag inför fortsatt planering av kollektivtrafiken i Norra Djurgårdsstaden och angränsande områden. Den visar att spårvägsutbyggnad kan bidra till förbättrad tillgänglighet och ökat kollektivtrafikresande, men att genomförbarheten är beroende av flera externa faktorer, såsom markanvändning, riksintressen och möjliga depålösningar.

Utredningen har analyserat en utbyggnad av spårvägen från Djurgårdsbron till Ropsten och gren till Loudden (Utredningsalternativ 1) tillsammans med två delvisa utbyggnader (Utredningsalternativ 2 och 3).

- **UA1 – Utbyggnad till Ropsten och Loudden**, inklusive sammankoppling med Lidingöbanan. Alternativet ger ett sammanhängande system med flera grenar och hög kapacitet, men är förknippat med betydande genomföranderisker och höga investeringsutgifter. Detta alternativ bedöms som mycket svårt att genomföra i dess nu planerade sträckning.
- **UA2 – Delvis utbyggnad till Loudden**, utan koppling till Ropsten. Alternativet innebär en mer avgränsad utbyggnad med fokus på att förbättra tillgängligheten till Loudden och delar av Norra Djurgårdsstaden.
- **UA3 – Delvis utbyggnad till Loudden och Södra Värtahamnen**. Alternativet ger täckning av större del av Norra Djurgårdsstaden jämfört med UA2 men också högre komplexitet och kostnad.

Genomförbarheten skiljer sig tydligt mellan alternativen. UA1 bedöms, utifrån nuvarande förutsättningar, vara svår att genomföra. Detta är främst kopplat till krav på passage genom Energihamnen, beroenden till avveckling av Värtans östra bangård samt konflikter med riksintressen och befintliga verksamheter. Dessa förutsättningar innebär betydande osäkerheter som ligger utanför trafikförvaltningens rådighet. UA3 delar vissa av dessa risker, särskilt kopplat till passage genom Värtahamnen, men i något mindre omfattning. UA2 framstår som det alternativ med relativt sett högst genomförbarhet, då det i mindre grad är beroende av de mest komplexa och osäkra delarna av systemet.

De samhällsekonomiska analyserna visar att nyttorna i förhållande till utgift i hög grad påverkas av investeringsutgifterna, särskilt kopplat till depålösningar,

samt av vilket kollektivtrafikutbud som antas i jämförelsealternativet. Alternativ där depåförsörjningen kan lösas med begränsade investeringar uppvisar bättre ekonomiska förutsättningar, samtidigt som nyttorna i stor utsträckning härrör från områden med idag låg kollektivtrafikförsörjning, där en utbyggnad ger tydliga restids- och tillgänglighetsvinster. För mer omfattande utbyggnader ökar osäkerheterna, både avseende genomförbarhet och samhällsekonomiskt utfall, vilket bland annat är kopplat till högre investeringsnivåer och beroenden av externa förutsättningar.

Utbyggnadsalternativen kan sammanfattas i följande tabell.

Alternativ	Genomförbarhet	Nyttor	Kostnader / samhällsekonomi
UA1	Låg – beroende av flera kritiska förutsättningar	Höga potentiella systemnyttor men känsligt för framkomlighetsförsämringar	Hög investeringsutgift, osäkert lönsam
UA2	Relativt hög – begränsade beroenden av kritiska delsträckor	Tydliga nyttor kopplade till förbättrat utbud i Loudden	Lägre investeringsutgift, kan vara lönsam beroende på depålösning
UA3	Medel – delar av samma risker som UA1 men i mindre omfattning	Nyttor främst från Loudden, begränsat tillskott från Värtahamnen	Högre utgift än UA2, osäkert lönsam

Utredningen visar att en betydande del av nyttorna är kopplade till förbättrad tillgänglighet vilket innebär att alternativa lösningar med andra trafikslag, så som buss, också potentiellt kan tillgodogöra sig dessa nyttor. Ett kapacitetsstarkt bussystem bedöms därför kunna ge liknande effekter. Detta kräver ytterligare analyser och kan inte fastställas med säkerhet utifrån föreliggande utredning.

Mot denna bakgrund föreslås att rapporten godkänns som underlag för fortsatt inriktning och prioritering.

Trafikförvaltningen
Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-06-08

Ärende
TN 2024-0524

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet innebär inga ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning

Beslutet innebär inga risker.

Säkerhetskonsekvenser

Beslutet innebär inga säkerhetskonsekvenser.

Konsekvenser för miljön

Beslutet att godkänna rapporteringen innebär inga konsekvenser för miljön.

Sociala konsekvenser

Beslutet innebär inga sociala konsekvenser.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Beslutet bedöms inte innebära konsekvenser för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1 Utredning Spårväg Citys förlängning till Ropsten och sammankoppling med Lidingöbanan med tillhörande Bilaga 2 Bilaga 1 Beskrivning av spårvägens delsträckor

Skickas till

-

Jens Plambeck
Avdelningschef Strategisk utveckling

Erik Norling
Förvaltningschef