

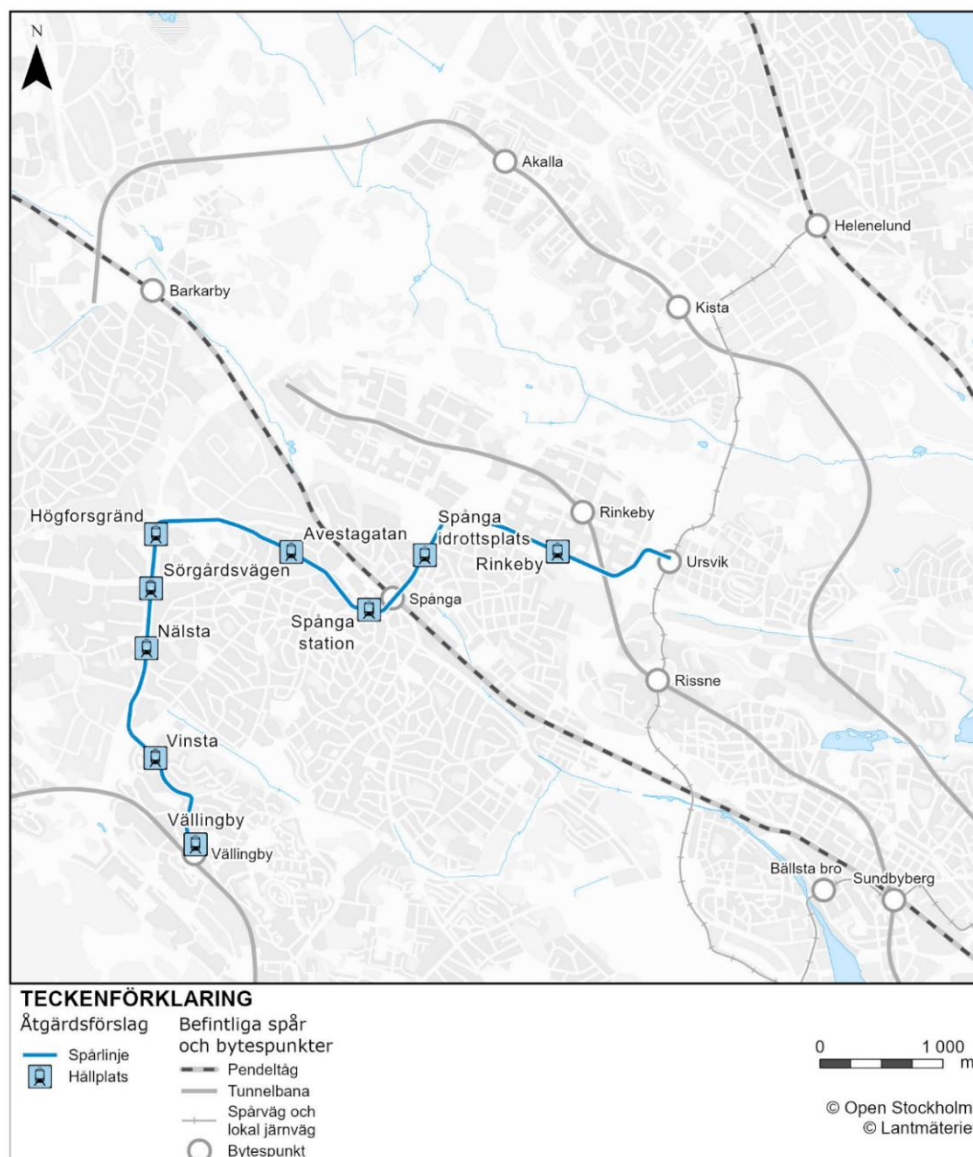
Trafikförvaltningen

RAPPORT
2026-03-31
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Idéstudie Spårförbindelse mellan Vällingby och Ursvik

Låg kollektivtrafikandel och behov av förbättrade tvärförbindelser mellan Västerort och Sollentuna samt Sundbyberg

Sammanfattning



Figur 1: Förslag på spårförbindelse Vällingby-Ursvik

Denna idéstudie har tagits fram som en del i ett uppdrag inom Region Stockholm om framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad. Inom uppdraget har förslag till investeringar i spårinfrastruktur undersökts som svarar mot övergripande mål om att åtgärda kapacitetsbrister och restidsbrister, öka kollektivtrafikens resenärsandelar och att möta planerad stadsutveckling. Det innebär att identifiera möjliga lösningar som ger ett stort resande med goda bytesmöjligheter, förkortade restider och som är tekniskt genomförbara. Utgångspunkterna är målåret 2060, att den regionala utvecklingsplanens stadsutveckling genomförs och att Kollektivtrafikplanens beslutade åtgärder fram till 2060 genomförs.

Denna idéstudie utgår från den låga kollektivtrafikandel och behov av förbättrade tvärförbindelser som finns mellan Västerort och Sollentuna samt Sundbyberg. Syftet är att identifiera möjliga lösningar som kan ge ett ökat kollektivtrafikresande med goda bytesmöjligheter och förkortade restider genom en förbättrad tvärgående spårförbindelse.

Förslaget innebär att en drygt nio kilometer lång spårväg mellan Vällingby och Ursvik som kopplar samman Vällingby med Spånga och Rinkeby, för att sedan i Ursvik ansluta till Tvärbanans Kistagren som leder vidare till Kista och Helenelund. Sträckningen möjliggör byten till Grön linje i Vällingby, Blå linje i Rinkeby samt pendeltåg i Spånga och Helenelund. Spårförbindelsen ersätter busslinjerna 179, 514 och 159 och avlastar pendeltågen söder om Spånga.

Förslaget innebär en turtäthet på fem minuter under högtrafik och restiden Vällingby – Helenelund förkortas från dagens 44 minuter till 31 minuter. Viktiga målpunkter som nås inkluderar Kista (ett av regionens viktigaste arbetsplatsområden och ett kluster inom informationsteknologi), Helenelund och Spånga som bytespunkter med pendeltåg och Järvafältet (med en begravningsplats samt stora möjligheter till friluftsliv och rekreation).

Den föreslagna linjedragningen sammanlänkar områden med omväxlande sårbara, blandade och goda livsvillkor. Anslutningen till Tvärbanan mellan Ursvik och Kista stärker den sammanlänkande funktionen ytterligare. Främst erhåller områdena Ursvik och Vällingby restidsnyttor. Spårvägen innebär en dragning utanför bebyggelsen i Tensta och Rinkeby, till skillnad från dagens busstrafiklösning. Detta innebär längre gångtider och påverkar bytesmöjligheterna till tunnelbana.

Förslaget i sig leder till en ringa ökning i kollektivtrafikandel. En ökning kräver fler åtgärder, exempelvis ekonomiska styrmedel, och är svår att uppnå av en infrastrukturåtgärd på en plats med redan befintlig kollektivtrafik. En mer kapacitetsstark spårtrafiklösning är dock en förutsättning för en ökning och dessutom möjlighet till kollektivtrafiknära stadsutveckling.

Övergripande bedöms förslaget, utifrån marktekniska förutsättningar, genomförbart med vissa eventuella åtgärdsbehov i form av åtgärder mot komfortvibrationer, åtgärder mot sättningar och pålgrundläggning. Förslaget innebär få intrång i värdefulla eller skyddade miljöer. Bland annat behöver påverkan på ett riksintresseområde för kulturmiljövård utredas och prövas i eventuella vidare studier och senare lokaliseringsutredningar.

Den förväntade investeringskostnaden är cirka 5,9 miljarder kronor. Tillkommande investeringar i fordon och depåkapacitet förväntas till 4,2 miljarder kronor. Förslaget bedöms leda till positiva restidseffekter till ett värde av 0,9 miljarder kronor över en period på 60 år.

Läsanvisning

Denna idéstudie utgör en av bilagorna till rapporten Framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad (TN 2023-0666/FUT 2023-0666). Där beskrivs syfte, mål och arbetsprocess för att välja ut förslag till framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad medan idéstudierna fokuserar på att beskriva förslag och deras effekter. Några har valts bort och övriga utbyggnadsförslag beskrivs översiktligt i huvudrapporten.

Inledningsvis görs i kapitel 1 en kort sammanfattning av bakgrunden och de behov och brister som idéstudiens förslag avser att lösa. Därefter redogörs i kapitel 2 för det förslag som fördjupats med möjlig utformning, stationslägen, trafikering och prognos för resandet.

Baserat på förslagets utformning och trafikering beskrivs därefter, i kapitel 3, viktiga förutsättningar och effekter som utgör bas för de avslutande slutsatserna. Slutsatserna utgör underlag till sammanfattningen.

Idéstudierna visar på möjliga och genomförbara förslag men ger inte en sammanvägd bedömning kring bästa lösning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Läsanvisning.....	4
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund och syfte	6
1.2 Behov av utbyggd kollektivtrafik	7
1.3 Metod	11
2 Studerat förslag	12
2.1 Spårväg mellan Vällingby och Ursvik	12
2.2 Jämförelsealternativ	15
2.3 Ej fördjupade förslag	16
3 Förutsättningar och effekter	17
3.1 Resande och kollektivtrafiksystemet	17
3.2 Genomförbarhet och risker	26
3.3 Investeringsutgifter och driftkostnader	31
3.4 Trafikeringskostnader och restidseffekter.....	32
4 Slutsatser	33

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Regionfullmäktige har uppdragit till trafiknämnden inom Region Stockholm att ta fram en analys av framtida tunnelbane- och spårutbyggnad baserad på Kollektivtrafikplan 2050¹. Uppdraget genomförs av trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana gemensamt och har indelats i två faser, en analysfas och en fördjupningsfas.

I den första fasen av uppdraget gjordes ett urval av behov lämpliga att tillgodoses med utbyggd spårinfrastruktur. Urvalet utgick från fyra övergripande mål: att åtgärda kapacitets- och restidsbrister, öka kollektivtrafikens resenärsandelar samt att utveckla spårinfrastrukturen för att möta planerad stadsutveckling. Urvalet resulterade i tolv behov av utökad kollektivtrafik med potential att tillgodoses genom tunnelbane- eller spårutbyggnad. Analysfasen redovisades för trafiknämnden i januari 2024.

Fördjupningsfasen genomfördes under åren 2024 och 2025 då konkreta förslag på spårutbyggnader utvecklades och beskrevs i idéstudier. Uppdraget förlängdes till år 2026, enligt beslut från trafiknämnden i Region Stockholm att fördjupa förslag som syftar till att öka andelen kollektivtrafikresenärer samt utreda möjligheten att kollektivtrafikförsörja Albano med spårtrafik (TN 2024-0001). Idéstudiernas utgångspunkt är att förstärka kollektivtrafiken i Stockholms län med mållåret 2060. Förslagen omfattar såväl spårväg som tunnelbana och andra system.

Syftet med den här studien är att undersöka om en spårinfrastrukturlösning kan öka kollektivtrafikandelen och förbättra tvärförbindelserna mellan områden i Västerort, Kista och Sollentuna. Trängsel- och omfördelningseffekter samt tillgängligheten till viktiga målpunkter ska också studeras. En kostnadsbedömning ska göras och effekter på resande och kollektivtrafiksystemet ska redovisas. Idéstudierna ska kunna fungera som underlag till kommande beslut och förhandlingar om finansiering. De studerade förslagens effekter och konsekvenser presenteras, men idéstudierna syftar inte till att förordra något förslag över ett annat. I stället utgör de kunskapsunderlag som behöver fördjupas i dialog med intressenter.

I studien förutsätts att pågående och planerade utbyggnader av kollektivtrafiksystemet är genomförda, som exempelvis utbyggnaden av Blå och Grön linje, Gul linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö samt Roslagsbanan till City och Spårväg Syd. Studien utgår från de under 2023 pågående och planerade utbyggnaderna, vilket innebar att Spårväg Syd planerades att gå mellan Älvsjö och Flemingsberg. Enligt tilläggsavtalet till Sverigeförhandlingen i slutet av år 2025 ska Spårväg Syd planeras mellan Skärholmen och Flemingsberg.

¹ Region Stockholm, Budget 2023.

1.2 Behov av utbyggd kollektivtrafik

Andelen kollektivtrafikresande mellan Västerort, Kista och Sollentuna är i vissa delar av stråket lågt och det finns ett behov av förbättrade tvärförbindelser mellan områdena (se Figur 2). Nuvarande kollektivtrafiklösning består av expressbusslinje 179 och lokalbussar, alternativt spårbunden trafik med byte i centrala Stockholm, och ett behov finns av bättre tvärförbindelser med mer kapacitetsstark kollektivtrafik och kortare restid som kan leda till en ökad andel kollektivtrafikresenärer.

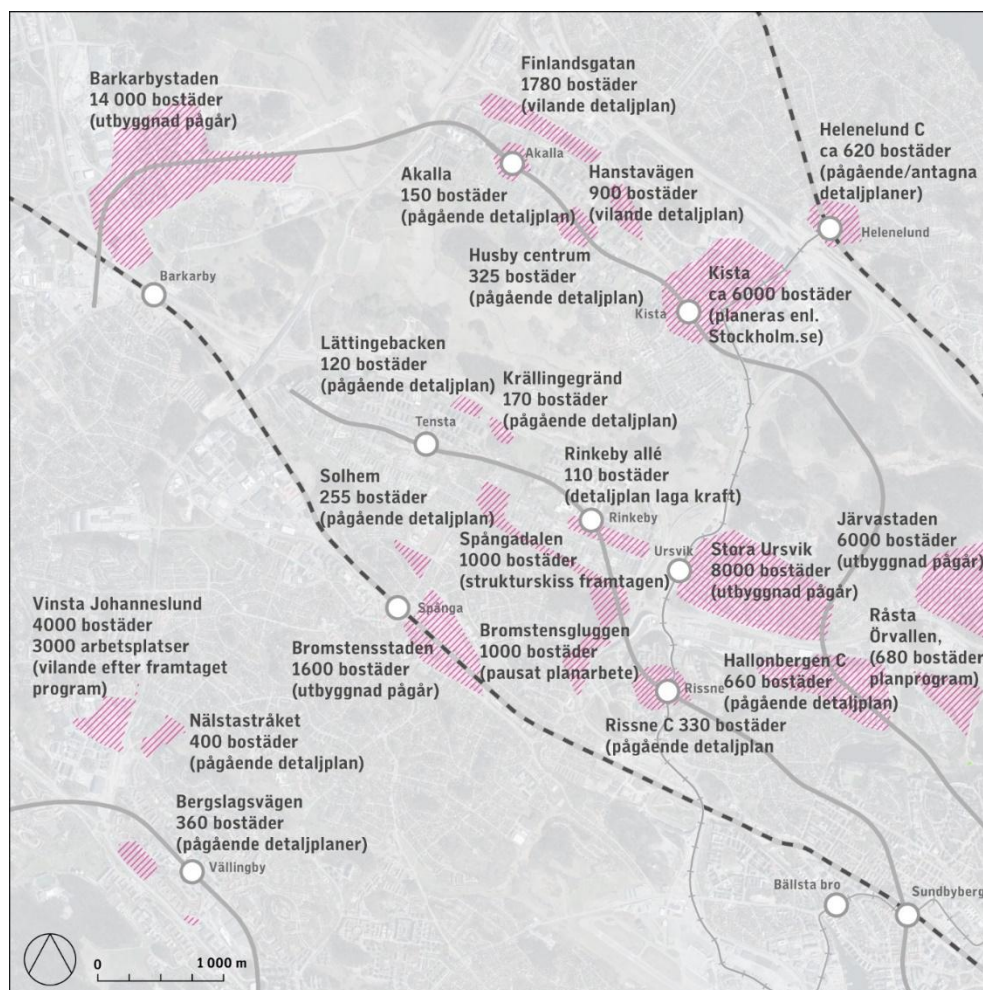


Figur 2: Låg kollektivtrafikandel och behov av förbättrade tvärförbindelser mellan Västerort och Sollentuna samt Sundbyberg.

En spårförbindelse mellan Vällingby och Ursvik skulle bidra till att koppla samman bytespunkten i Vällingby med bytespunkter i Spånga och Rinkeby, för att sedan i Ursvik ansluta till Tvärbanans Kistagren som leder vidare till Kista och Helenelund. Sträckningen möjliggör byten till Grön linje i Vällingby, Blå linje i Rinkeby samt pendeltåg i Spånga och Helenelund. Förslaget i denna idéstudie innebär en ersättning av expressbusslinje 179, avlastning pendeltåget söder om Spånga, och en möjlighet att uppfylla behovet av förbättrade förbindelser för tvärresande till Sollentuna och Sundbyberg från Västerort.

1.2.1 Stadsutveckling

Figur 3 visar viktiga stadsutvecklingsområden i området för idéstudien, vilka beskrivs i detta avsnitt.



Figur 3: Stadsutveckling i stråket Vällingby - Helenelund

Vällingby

Vällingby är i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 markerat som ett strategiskt stadsutvecklingsläge med många bostäder och arbetspendlare. För att uppnå målet om en sammanhängande stad behöver kopplingarna stärkas. Vällingby centrum ska stärkas som centrum för flera stadsdelar vilket innebär att förbindelserna behöver förbättras.

I Stockholms översiktsplan 2040 finns ett strategiskt samband att stärka utpekat mellan Vällingby och Spånga. Översiktsplanen beskriver utveckling med kompletterande bostäder och verksamhetslokaler bland annat i Vinsta och längs Bergslagsvägen. Bergslagsvägen kan

på sikt utvecklas som ett urbant stråk och kompletteras med bland annat bostadsbyggande och stadsutveckling för att koppla samman omkringliggande stadsdelar. Bostadsbebyggelse planeras på två platser vid Bergslagsvägen, 310 bostäder vid Fornkullen och 50 bostäder vid Vällingbyrondellen. Bostäderna planeras att bli både bostadsrätter och hyresrätter.

Ett programförslag för Vinsta, där verksamhetsområdet omvandlas till en stadsdel med nya bostäder, arbetsplatser, skolor, parker och torg, samt en bytespunkt för kollektivtrafik med en ny bussterminal har arbetats fram. Efter framtagande av program har projektet pausats.

Spånga – Tensta - Rinkeby

Spånga, Tensta och Rinkeby är utpekade som strategiska stadsutvecklingslägen i Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050.

Ett strategiskt samband mellan Tensta-Rinkeby-Spånga är utpekat i översiktsplanen och ska stärkas genom utveckling av bostäder, offentlig service och nya mötesplatser. Även kopplingar till Stora Ursvik ska stärkas.

Delar av Bromsten har mycket stora möjligheter till stadsutveckling och detaljplanering pågår för omvandling av Bromstens industriområde till blandstad. Programarbete har påbörjats för Bromstensluggen, som är den östra delen av Bromsten längs Ulvsundavägen, men är för närvarande pausat. Här finns stor potential för tillkommande bebyggelse och att stärka kopplingen till tunnelbanan i Rissne.

Tensta och Hjulsta har möjligheter till stadsutveckling, främst genom kompletteringar längs med befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur. I Tensta pågår projekt för utveckling av bostadsbebyggelse mot E18, bland annat Tenstaterrassen.

I Rinkeby sker bebyggelseutvecklingen främst genom kompletteringar längs med befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur. Detta sker bland annat genom planerna på att komplettera Rinkeby Allé med ny blandad bebyggelse.

Stockholms stad arbetar med en strukturskiss om hur Spångadalen, Rinkebydalen och Rinkeby kan utvecklas. I förslaget ingår bostäder, parker, handel, butiker, kontor, infrastruktur, idrott och en grundskola.

Järvafältet kan utvecklas med nya målpunkter och ökad tillgänglighet. Fler entréer till kulturreseptatet samt stärkta kopplingar till och över fältet för gång och cykel ingår i inriktningen för området.

Sundbyberg

Utbyggnaden av Stora Ursvik är det största stadsutvecklingsprojektet i Sundbyberg. Fullt utbyggt kommer Stora Ursvik att omfatta upp emot 8000 bostäder med olika upplåtelseformer samt arbetsplatser, parker, plats för idrott och service enligt Sundbybergs stad.

Hallonbergen och Ör är utpekade utvecklingsområden som ska förnyas med bostadsbebyggelse och ett utökat serviceutbud. Rissne är ett av stadens utvecklingsområden

som genomgår omvandling till en tätare stadsdel med många nya bostäder, kontor och kommersiella lokaler.

Kista – Helenelund

I den regionala utvecklingsplanen ingår Kista och Helenelund i den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik. E4 och Ostkustbanan delar stadskärnan i två delar och det finns behov av att förbättra kommunikationerna för att överbrygga barriärer. I RUFS 2050 beskrivs behov av stärkta kopplingar till de regionala stadskärnorna Täby Centrum-Arninge och Barkarby-Jakobsberg.

I Översiktsplan 2040 för Sollentuna kommun beskrivs en utvecklingsstrategi där Sollentuna fortsätter att bebyggas i centrala lägen, samtidigt som naturområden bevaras. Att förtäta längs prioriterade stråk och i områdena runt stationerna Sollentuna, Häggvik, Tureberg och Rotebro stationer är en del av utvecklingsplanerna i kommunen, även runt Helenelund planeras förtätning.

Kista Science City är ett av landets och regionens viktigaste arbetsplatsområden och ett betydelsefullt kluster inom informationsteknologi. I Översiktsplan Stockholm 2040 beskrivs att Kista-Järva ska utvecklas genom att stärka kopplingarna till omkringliggande stadsdelar och kommuner. Järva ska utvecklas till ett mångsidigt område med en stark blandning av bostäder, arbetsplatser, samhällsservice, högre utbildning och rekreativsmöjligheter, med fokus på hållbarhet och förbättrade kopplingar till omkringliggande områden. Kista ska utvecklas med en blandning av arbetsplatser, bostäder och service. Cirka 6 000 bostäder planeras i Kista enligt Stockholms stad.

Ett strategiskt samband att stärka finns utpekad mellan Kista, Husby och Akalla. Detta kan ske genom förtätning och utveckling av Hanstavägen till ett urbant stråk.

1.3 Metod

I denna idéstudie utreds möjligheten till kapacitetsstark och snabb kollektivtrafik mellan områden i Västerort, Kista och Sollentuna.

Utgångspunkten är att identifiera möjliga sträckningar mellan Vällingby och Sollentuna via Kista som leder till kortare restider och en mer kapacitetsstark kollektivtrafiklösning med goda anslutningar till befintlig kollektivtrafik. Idéstudien utgår från möjligheten att ansluta till Tvärbanans Kistagren.

Ett jämförelsealternativ som beskriver förväntat resande i Stockholms län 2060, förutsatt att befolkningsutvecklingen sker som prognosticerat och att beslutade infrastrukturprojekt genomförs, används för att analysera förslagets effekt. Jämförelsealternativet beskrivs i avsnitt 2.2.

Under analysfasen definierades ett antal exempel på möjliga spårutbyggnader som lösning på bristen eller behovet. För förslagen som bedömdes genomförbara gjordes en översiktlig trafikanalys. I denna utredning studeras ett alternativ vidare som förslag, som har möjlighet att uppfylla målet med utredningen. En beskrivning metoden för urvalet av förslag för fortsatt fördjupning i idéstudier finns i huvudrapporten.

De utvalda förslagen har studerats vidare i översiktliga spår- och geotekniska utredningar, stadsutvecklings- och socioekonomiska analyser, trafikanalyser, miljöbedömningar, kostnadskalkyler och samhällsekonomiska nyttoanalyser.

Den tekniska utredningen har fokuserat på att upprätta genomförbara förslag och identifiera eventuella risker som kan äventyra genomförbarheten. Stationers placering och utformning samt linjedragningar är exempel och kommer behöva prövas i eventuell kommande lokaliseringsutredning. Vidare optimering av förslaget kan således göras i ett senare skede. Miljöbedömningarna har fokuserat på att identifiera eventuella risker som kan äventyra genomförbarheten, fördröja tillstånds- och byggprocess eller innebära fördröjningar. Förslagets nytta och påverkan på transportsystemet har utretts genom trafikanalyser.

Idéstudien har målåret 2060 vilket är gemensamt med den nya regionala utvecklingsplanen som är under framtagande. Flera förutsättningar hämtas dock från den nu gällande Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050. Prognoser om tillkommande befolkning och arbetsplatser anpassas för att bättre överensstämmer med år 2060 och stadsutvecklingen kommunerna planerar för. Antaganden om framtida trafikering med kollektivtrafik har stämts av med strategier inom trafikförvaltningen.

2 Studerat förslag

Nedan beskrivs det förslag som studerats vidare inom ramen för idéstudien. Det analyserade förslaget utgår från förutsättningar framtagna i trafikanalyser och tekniska bedömningar om genomförbarhet kopplat till markförutsättningar och miljö. Beskrivningen innehåller inga detaljer om exakta stations- och entrélägen. Även linjedragningen är ett exempel som bör prövas i eventuella kommande utredningar. En beskrivning av de förslag som valts ut för fortsatt fördjupning i idéstudier finns i huvudrapporten.

2.1 Spårväg mellan Vällingby och Ursvik

Den föreslagna sträckningen innebär en ny spårväg från Vällingby som via Spånga ansluter till Tvärbanans Kistagren i Ursvik. För spårvägen mellan Vällingby och Ursvik har förslaget utgått från den befintliga dragningen av busslinje 179, men passerar inte genom villabebyggelsen i Vinsta. Spårvägen går även utanför bebyggelsen i Tensta och Rinkeby på grund av svårigheten att passera genom Tensta och förbi Spånga kyrka.

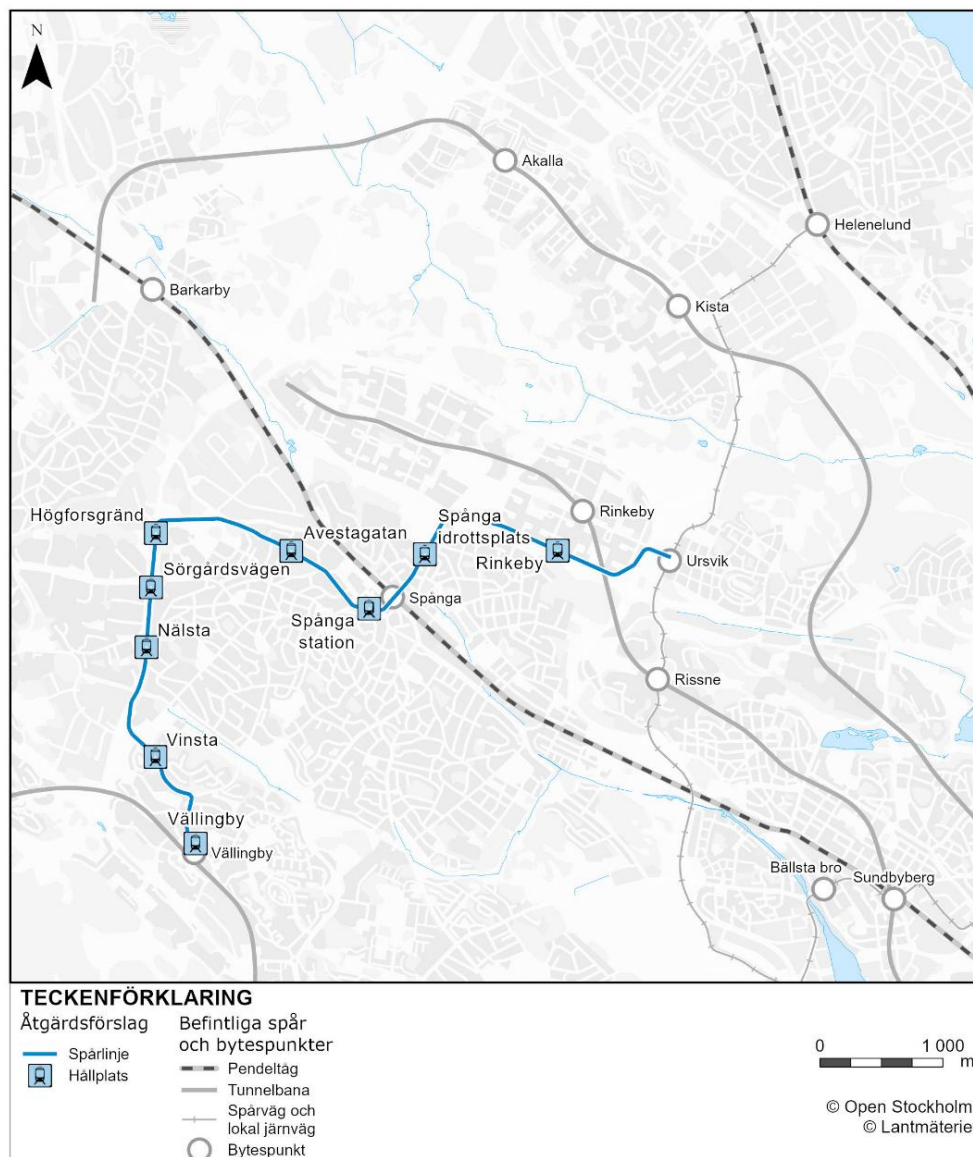
Den föreslagna spårvägsträckningen går både på egen banvall och i gatumiljö. Totalt är den nya sträckan 9,1 kilometer lång och har nio nya hållplatser. Se Figur 4 för linjedragning och hållplatser. Förslaget innebär att busslinjerna 514 och 159 ersätts med spårväg. Linje 179 går mellan Kista och Mörby station.

Spårvägssträckningen börjar med ett hållplatsläge i Vällingby som ansluter till tunnelbanans gröna linje samt bussterminal. Spårvägen går från Vällingby i Ångermannagatan och därefter Skattegårdsvägen fram till hållplatsen i Vinsta (vid korsningen Skattegårdsvägen/Sorselevägen). Därefter fortsätter den i gatan en kort sträcka i Viltorpsbacken, korsar Bergslagsvägen på en ny cirka 220 meter lång bro vid Trafikplats Vinsta och går därefter på egen banvall längs med Bergslagsvägen fram till hållplats Nälsta. Spårvägen fortsätter på banvall till hållplats Sörgårdsvägen följt av Högforsgränd. Den svänger österut och går på banvall parallellt med först Fagerstagatan och sedan Avestagatan, för att sedan gå en sträcka i Avestagatan fram till hållplatsläget. Den fortsätter i gata längs Avestagatan och därefter Värstagårdsvägen och Spånga Torgväg till hållplats i närheten av Spånga station. Därefter fortsätter den i gata och passerar Spångaviadukten på en ny betongbro, och sedan vidare längs Spånga kyrkväg där hållplatsen Spånga idrottsplats passeras. Vid rondellen Spånga kyrkväg/Tenstavägen viker spårvägen av österut över en grönyta på egen banvall för att sedan fortsätta i gatan i Rinkebysvängen till hållplats Rinkeby. Sista sträckan längs Rinkebysvängen ligger spårvägen på egen banvall och korsar Ulvsundavägen på en ny bro innan den ansluter till Tvärbanans Kistagren i Ursvik.

Den nya sträckan innefattar nio nya hållplatser med 65 meter långa plattformar:

- Vällingby
- Vinsta
- Nälsta
- Sörgårdsvägen
- Högforsgränd

- Avestagatan
- Spånga station
- Spånga idrottsplats
- Rinkeby



Figur 4: Förslag på spårförbindelse Vällingby-Ursvik

Spårvägssträckningen innebär bytesmöjligheter till Grön linje i Vällingby, Blå linje i Rinkeby samt pendeltåg i Spånga och Helenelund. Vid Ursvik ansluter spårvägen till Tvärbanan mot Helenelund. Ingen analys har gjorts kring om Tvärbanan kan hantera den ökade trafiken.

Spårvägen antas ha en största tillåten hastighet på 80 kilometer per timme på egen banvall. Sträckan mellan Ursvik och Helenelund är dimensionerad för en hastighet på 50 kilometer per timme. I sträckor i blandad trafik antas högsta tillåtna hastighet vara 40 kilometer per timme.

Behov finns också för depåplatser med fullutrustad verkstad för att kunna utföra underhåll för de tillkommande fordonen.

2.1.1 Resande och trafikering

Under maxtrafik på förmiddagen föreslås sträckan mellan Vällingby och Helenelund trafikeras av 12 turer per timme vilket ger en turtäthet med 5-minuterstrafik. Restiden från Vällingby till Helenelund är 31 minuter och den restiden längs den nya delen från Vällingby till Ursvik är 22 minuter. Restiderna i det studerade förslaget innebär en medelhastighet på hela den nya sträckan på cirka 22 kilometer per timme.

Se restidsjämförelser på utvalda sträckor i Tabell 1.

Tabell 1: Restider i det studerade förslaget jämfört med restider i dagsläget (november 2025) utifrån SL:s reseplanerare under förmiddagens maxtimme

Resa	Restid förslag	Antal byten förslag	Färdsätt idag	Restid dagsläge	Antal byten dagsläge
Vällingby – Kista	28 min	0	Buss 179	38 min	0
Vällingby - Helenelund	31 min	0	Grön linje och pendeltåg	44 min	1
Spånga – Kista	12,5 min	0	Buss 179	23 min	0

Som jämförelse tar en resa med bil idag cirka 20 minuter mellan Vällingby och Kista under morgonen, en restid som dessutom kan minska när Förbifart Stockholm mellan trafikplats Vinsta och Akalla färdigställs.

Förslaget hade inneburit 3-minuterstrafik på sträckan mellan Ursvik och Helenelund vilket är mer än banan dimensioneras för. Innan ett beslut om genomförande, i lokaliseringsutredningar och linjestudier, behöver en annan trafik utredas som är genomförbar på sträckan. Eventuella åtgärder i spårvägen mellan Ursvik och Helenelund kan även behövas exempelvis framkomlighetsåtgärder genom Kista och eventuellt fler spår vid hållplats Helenelund.

2.2 Jämförelsealternativ

Jämförelsealternativet avser en bedömd utveckling av kollektivtrafiken ifall inte det studerade förslaget genomförs. I jämförelsealternativet ingår den prognosticerade befolkningsutvecklingen och utvecklingen av antalet arbetsplatser som resandeunderlag. Prognosen baseras på befolknings- och arbetsplatsutvecklingen i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen och kommunal planering.

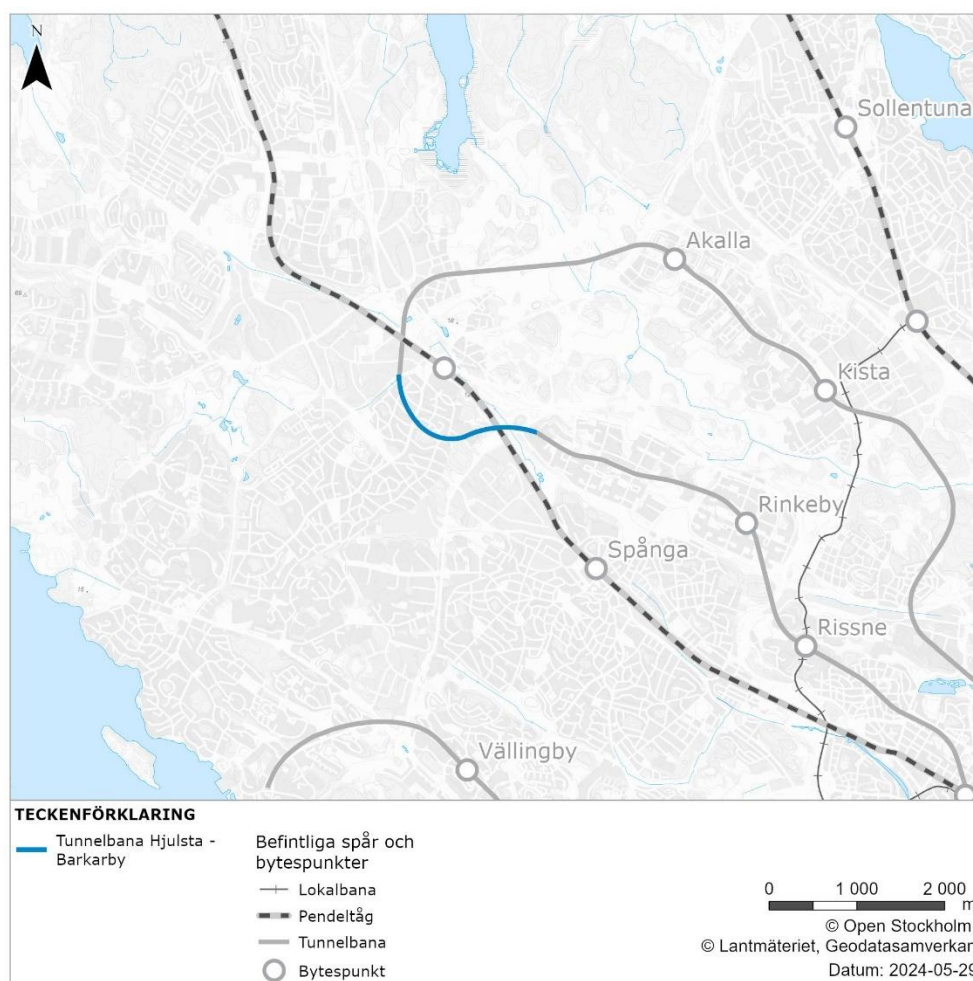
Kollektivtrafikutbudet utgår i jämförelsealternativet från ett framtidsscenario baserat på Kollektivtrafikplanens beslutade åtgärder fram till år 2050², som innehåller planerade och beslutade investeringar samt de justeringar som planeras inom dagens busslinjenät.

De planerade och beslutade investeringarna innefattar Roslagsbanans förlängning till City, utbyggnaden av tunnelbana till Arenastaden, Nacka och Barkarby, Gul linje mellan Älvsjö och Fridhemsplan samt Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Älvsjö. Enligt tilläggsavtalet till Sverigeförhandlingen i slutet av år 2025 ska Spårväg Syd planeras mellan Skärholmen och Flemingsberg, vilket inte var förutsättningen när analyserna inom denna idéstudie genomfördes.

² Kollektivtrafikplan 2050. 3 Målstyrd och beslutad utveckling. s. 22-30

2.3 Ej fördjupade förslag

I huvudrapporten beskrivs en tunnelbana mellan Hjulsta och Barkarby som ett förslag som kan öka kollektivtrafikandelen och förbättra förbindelser för tvärresande mellan Västerort mot Solna, Sundbyberg och Sollentuna. Förslaget innebär att Blå linje vid Hjulsta förlängs och kopplas samman med Blå linjes Barkarbygren för att skapa en slinga.



Figur 5: Ej fördjupat förslag tunnelbana Hjulsta - Barkarby

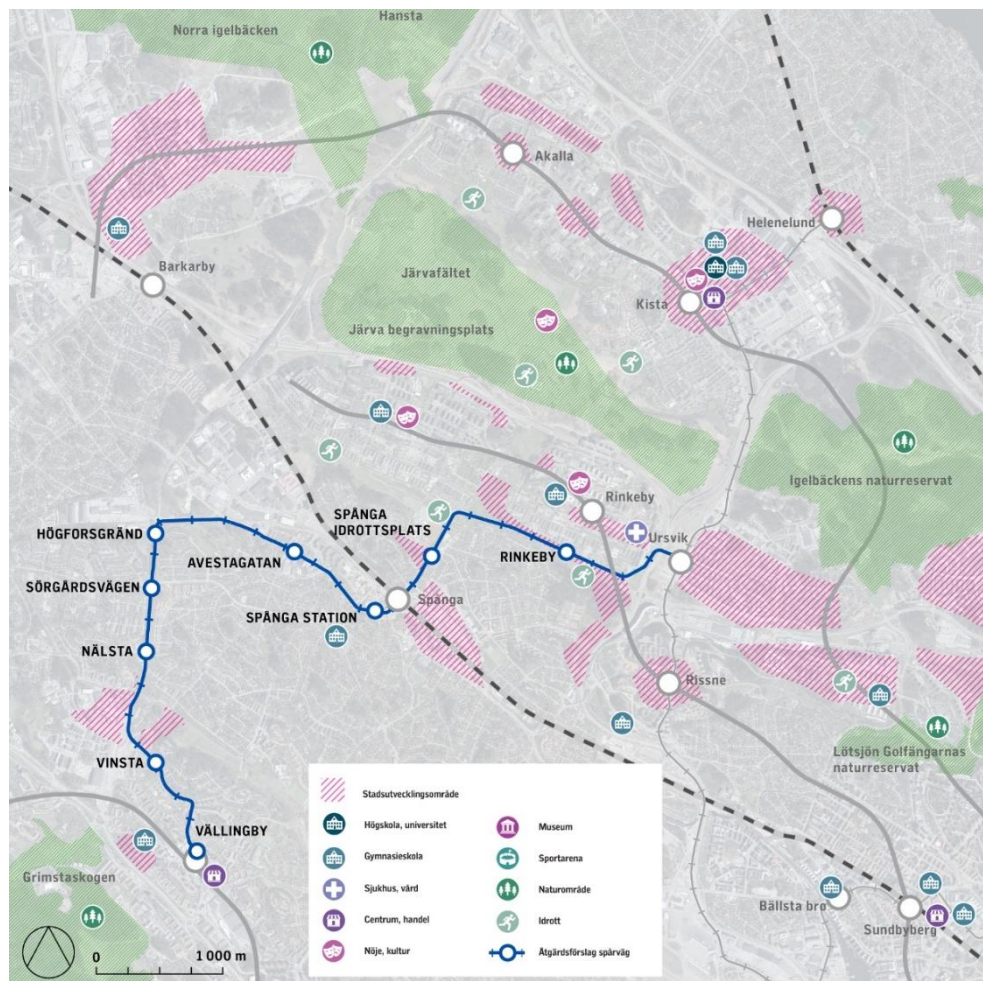
I trafikanalyser redovisades att tvärresandet över Järnafältet påverkas i mycket liten utsträckning av förslaget. De stora effekterna som observeras är på det radiella resandet mot centrala Stockholm. Förslaget har inte studerats djupare då det ej resulterade i något ökat resande i tvärrelationen Västerort mot Sundbyberg, Kista och Sollentuna.

3 Förutsättningar och effekter

3.1 Resande och kollektivtrafiksystemet

3.1.1 Samband och målpunkter

Kista utgör en målpunkt som ett av regionens viktigaste arbetsplatsområden och ett betydelsefullt kluster inom framför allt informationsteknologi. Här finns även akademien representerad med till exempel Stockholms universitet samt forskningscentra. Kistamässan utgör en regional målpunkt. Ett nationellt center för fotboll planeras mellan Kistamässan och Helenelund. Helenelund utgör en målpunkt som bytespunkt mellan spårväg och pendeltåg.



Figur 6: Målpunkter mellan Vällingby och Ursvik med möjliga hållplatslägen för spårvägen.

Järfvafältet med spår för cykling, skidåkning, vandringsleder och motionsspår samt Järva begravningsplats är en viktig målpunkt i Stockholm. Tensta konsthall och parkourbanan i

Nydalsparken är uppskattade målpunkter för hela Stockholm. Spånga utgör en målpunkt som bytespunkt. Spånga idrottsplats är en stark målpunkt för barn och unga.

Genom förslaget kopplas strategiska utvecklingsområden i Vällingby, Spånga och Ursvik samman med den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik som utgör en regional nod med många arbetsplatser och bostäder. Sträckan kopplar samman flera stadsdelar och fångar upp lokala målpunkter som skolor, idrottsplatser och service.

Risk för barriärverkan finns där förslaget passerar genom ett rekreativt grönstråk i Spångadalen.

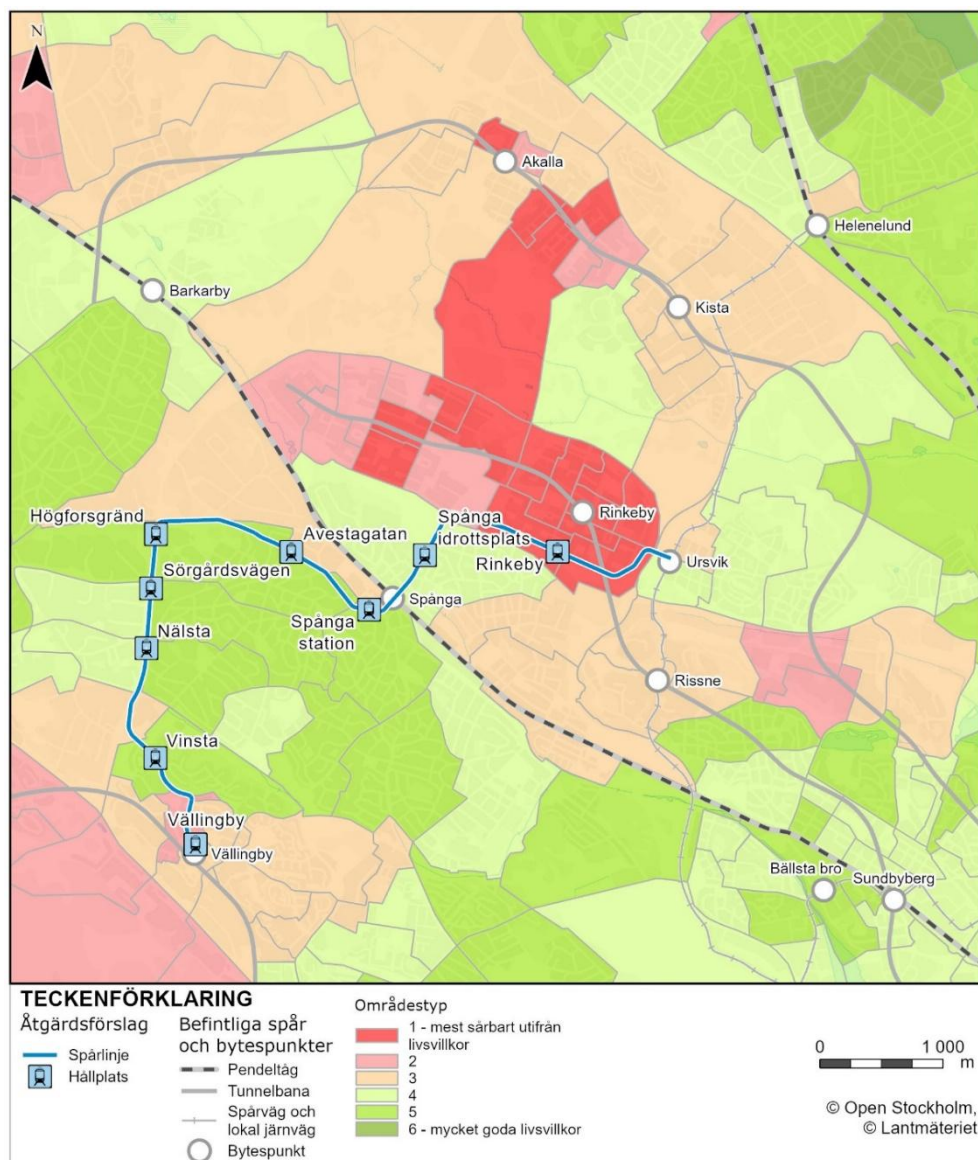
3.1.2 Områdets socioekonomi

Spårbunden kollektivtrafik kan antas bidra till stärkta och jämlika livsvillkor i befolkningen, genom att tillgängliggöra ett större utbud av arbetsmarknad, utbildning och service för fler och skapa ökad rörlighet mellan områden. Vissa grupper i befolkningen är mer beroende av kollektivtrafik för sitt resande, som exempelvis barn, äldre och hushåll med lägre inkomster. För dessa grupper kan tillgänglig kollektivtrafik bidra till ökad självständighet och delaktighet i samhället.

Förutsättningarna för att bidra till jämlikhet i regionen synliggörs i karta där befolkningens sammanvägda livsvillkor illustreras tillsammans med studerade linjedragningar (se Figur 7). Region Stockholm har utifrån statistik om nuvarande befolkning (år 2021) sammanvägt ett antal sociala och ekonomiska faktorer till ett index som visar graden av sårbarhet gällande livsvillkor. Ett högt index (5 eller 6, grön färg i kartan) indikerar områden med generellt stabila och goda livsvillkor. Det innebär bland annat höga inkomstnivåer, hög utbildningsnivå, låg arbetslöshet, låg trångboddhet. Ett lägre index (1 eller 2, röd färg i kartan) indikerar områden med svagare livsvillkor. Det innebär en större andel av befolkningen med låga inkomster, lägre utbildningsnivå eller större trångboddhet. Ett medelhögt index (3 eller 4 och gul färg i kartan) indikerar blandade livsvillkor.

Den föreslagna linjedragningen passerar genom områden med omväxlande sårbara, blandade och goda livsvillkor. Områdena kring Vällingby och Rinkeby har en befolkning där en hög andel har låga inkomster, låg utbildningsnivå, hög andel ensamstående föräldrar, hög andel utrikesfödda med mera. Områdena i sträckans mittenparti kring Solhem, Spånga har en befolkning som antingen har medelgoda livsvillkor eller goda livsvillkor med en hög andel med hög inkomst och hög utbildningsnivå. Nyttorna av ny kollektivtrafik kan med denna lösning direkt tillfalla grupper lokalt som har stora behov av prisöverkomliga resor och ökad tillgänglighet till arbetsmarknad, utbildning och offentlig service. Samtidigt bidrar förslaget också till att sammanlänka områden med olika livsvillkor, genom stationslägen i olika områdestyper. Anslutningen till tvärbanan mellan Ursvik och Kista stärker den sammanlänkande funktionen ytterligare.

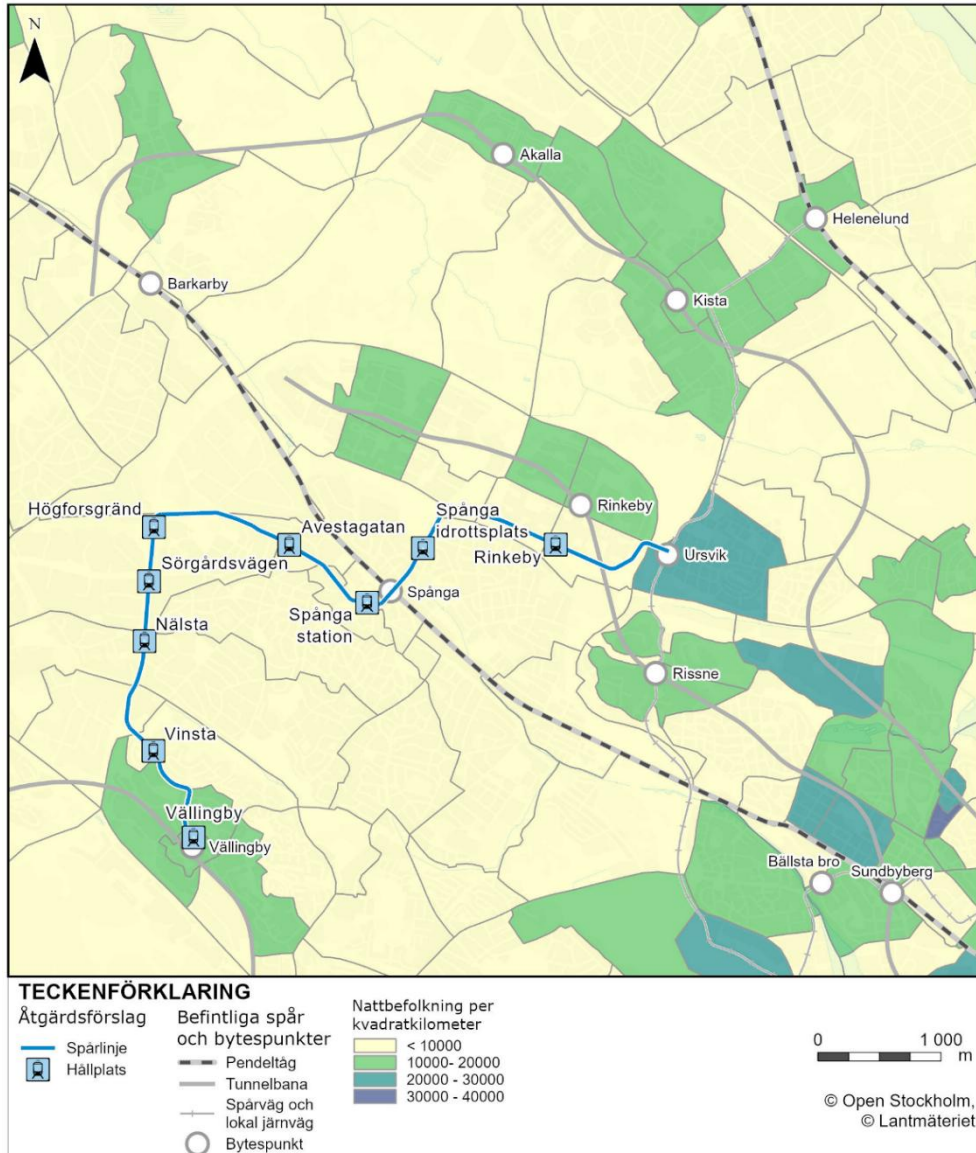
Vårt att understryka är att såväl stadsutvecklingen som spårutbyggnad kan komma att påverka livsvillkoren och förändra ett områdes indexvärde över tid.



Figur 7: Index för befolkningens livsvillkor år 2021 med studerat förslag.

3.1.3 Resandeunderlag

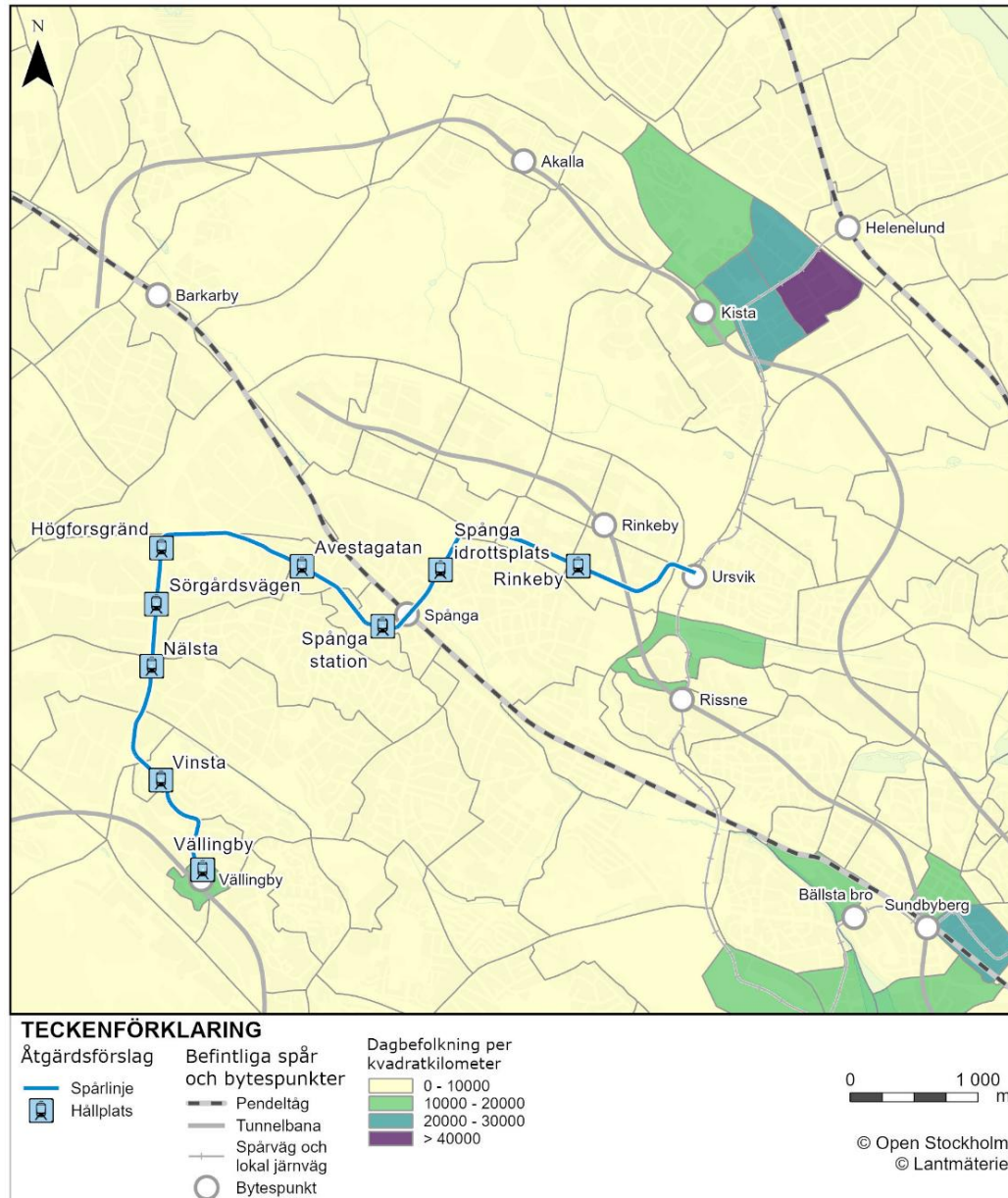
Förslaget kopplar samman områden med hög prognosticerad nattbefolkningstäthet i linjens ändar Vällingby och Ursvik, och skapar även kopplingar till tätbefolkade områden i Kista och Helenelund. Framför allt Ursvik är ett område som idag har begränsad tillgång till kollektivtrafik och väntas bli tätbefolkat, med cirka 18 000 invånare. I framtiden trafikeras Ursvik av Tvärbanans Kistagren, och kopplas med detta förslag samman med ytterligare områden. Övriga hållplatser ligger i områden med lägre prognosticerad befolkningstäthet. I Kista och Tensta finns också en stor befolkning, förslaget går dock inte genom Tensta.



Figur 8: Prognosticerad nattbefolkning år 2060

Dagbefolkningen (se Figur 9) illustrerar koncentrationen av arbetsplatser och service, som längs den förslagna linjen är som störst i Vällingby och framför allt Kista som är en viktig

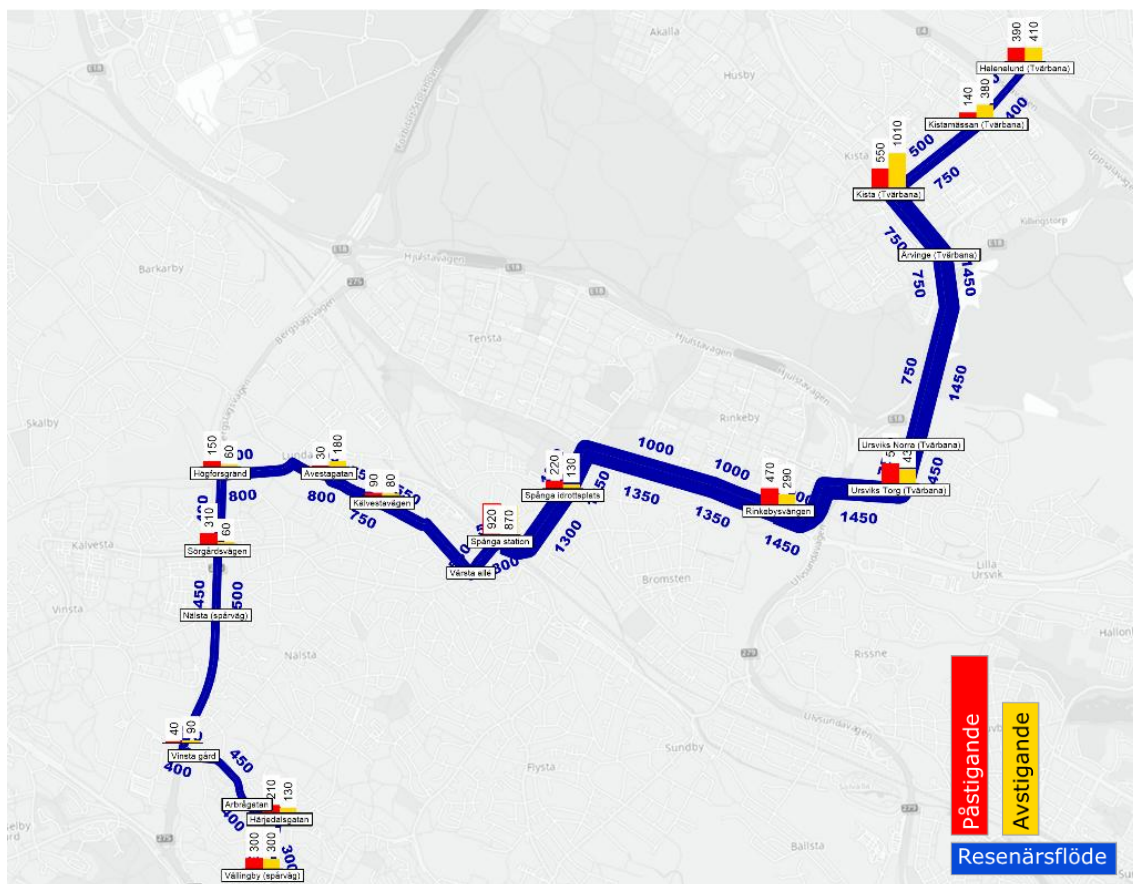
regional målpunkt med service och arbetsplatser (se avsnitt 3.1.1). I Kista förväntas cirka 50 000 personer arbeta eller studera år 2060.



Figur 9: Prognosticerad dagbefolkning år 2060

3.1.4 Trängsel- och omfördelningseffekter

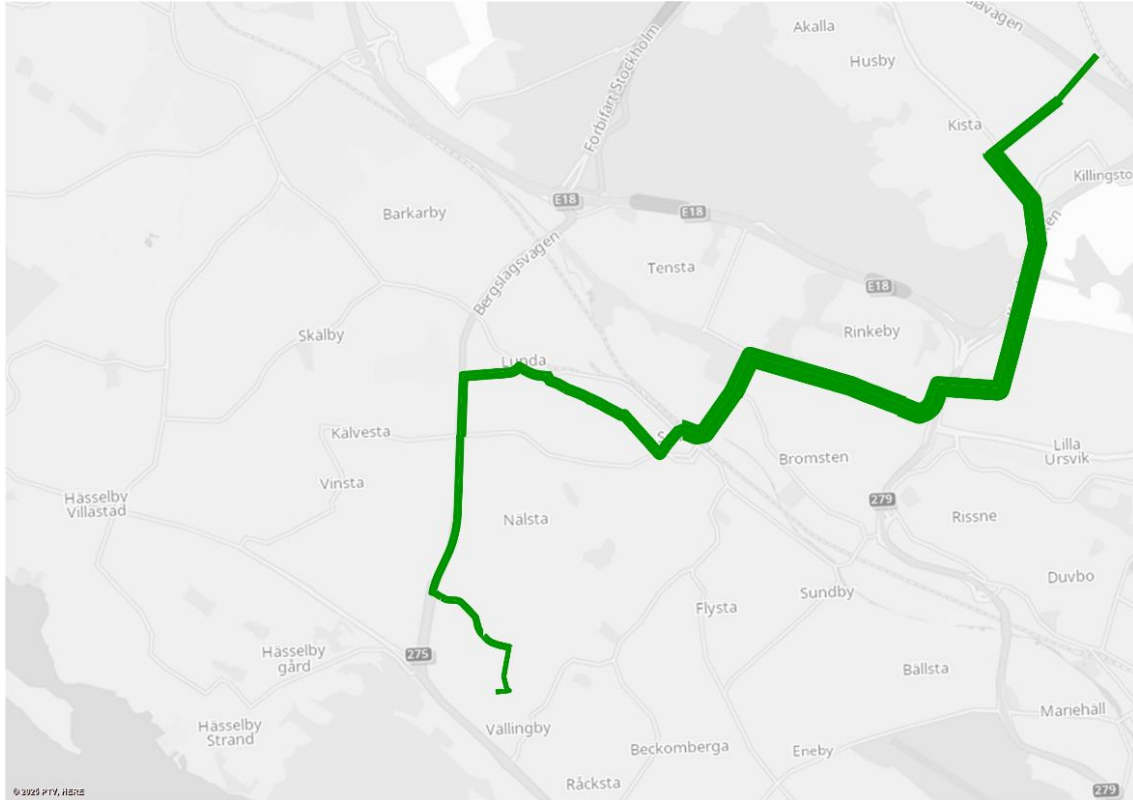
Spårvägen mellan Vällingby och Helenelund går i förslaget med hög turtäthet på 12 avgångar i timmen, det vill säga en turtäthet med 5-minuterstrafik. Resenärslöden mellan Vällingby och Helenelund tillsammans med på- och avstigande visas i Figur 10.



Figur 10: Resenärslöden på spårväg mellan Vällingby och Helenelund under förmiddagens maxtimme.

Det högst belastade stråket är mellan Spånga station och Ursvik med sammanlagt 2300 resenärer i båda riktningar. Sträckan Spånga station till Kista är den högst belastade riktningen med nästan 1500 resenärer under förmiddagens maxtimme. Generellt är resandet lågt i stråket mellan Vällingby och Spånga station på runt 1000 resenärer i båda riktningar och mellan 400 och 800 resenärer per riktning. De hållplatser med flest påstigande är Spånga station, Rinkabysvägen, Ursviks torg och Kista. Spånga station är för byte till pendeltåget, Kista för byte till tunnelbana och Ursvik för byte till spårvagn mot Norra Ulvsunda eller vidare söderut.

Spårvägen har antagits trafikeras med en vagn typ av samma kapacitet som på Tvärbanan, det vill säga dubbelkopplade vagnar av 30-metersspårvagnar. Det innebär en praktisk kapacitet på 250 resenärer per avgång och 3000 resenärer per timme med 5-minuterstrafik. Den praktiska kapaciteten innebär ett stäpplatsutnyttjande om 40 procent eller mindre.

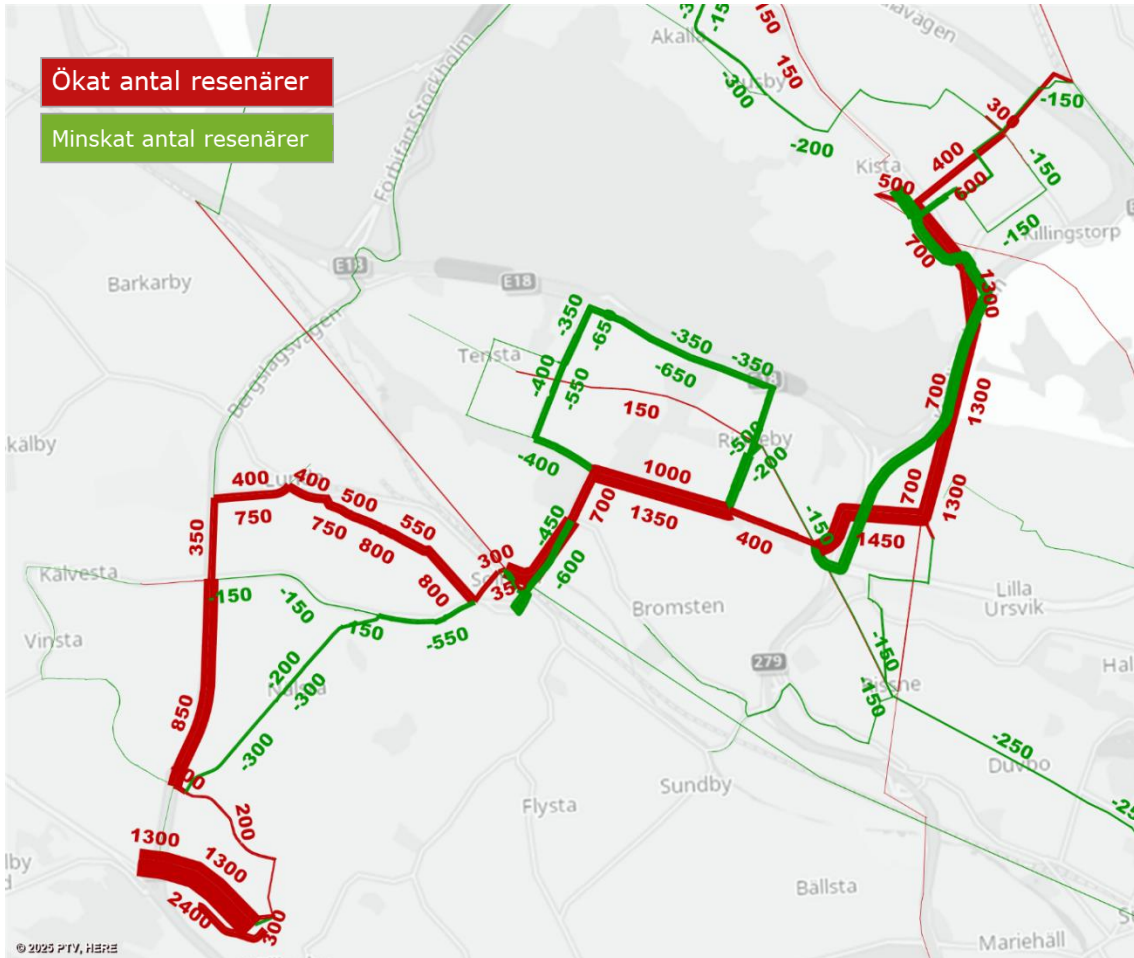


Länkeläggning



Figur 11: Länkeläggning på spårväg mellan Vällingby och Helenelund.

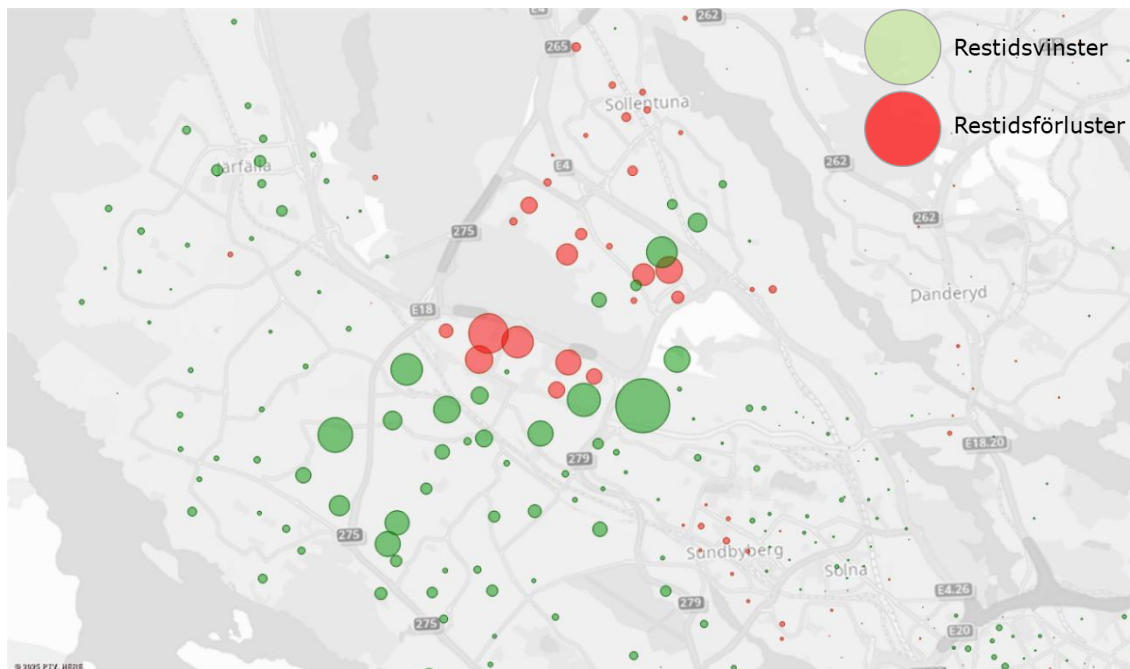
Länkeläggningen på förslaget redovisas i Figur 11 och visar att det förväntas finnas god kapacitet på hela linjen utan risk för trängsel. Detta indikerar att en lägre turtäthet än 5-minuterstrafik kan vara tillräckligt.



Figur 12: Överflyttningseffekter i kollektivtrafiksystemet med förslaget Vällingby och Helenelund under förmiddagens maxtimme. Rött avser ökning och grönt avser minskning i antal resande.

Den nya spårvägslinjen avlastar busslinje 517 som går mellan Vällingby och Kista. Busslinjerna 179, 514 och 159 är båda borttagna i förslaget och ersätts av spårvägen. Båda har en förhållandevis låg turtäthet i jämförelsealternativet med 15-minuterstrafik respektive halvtimmestrafik.

Överflyttningseffekter för spårvägslinjen visas i Figur 12. Spårvägen avlastar delvis bussar mellan Kista och Mörby station. I jämförelsealternativet trafikerar dagens linje 179 mellan Vällingby och Mörby station med hög turtäthet på 5-minuterstrafik, som i förslaget endast går mellan Kista och Mörby station.



Figur 13: Geografisk fördelning av restidseffekter i förslaget spårväg mellan Vällingby och Helenelund. Grönt indikerar restidsminskning och rött restidsökning. Storleken beror av antalet påverkade resenärer och restidseffektens omfattning.

Restidsnyttor visas i Figur 13 och indikerar att främst områdena Ursvik och Vällingby får positiva restidsnyttor. Negativa nyttor uppstår i och runt Rinkeby och Tensta eftersom spårvägen placeras utanför Rinkeby centrum och inte alls trafikerar Tensta centrum. Det innebär längre gångtider och sämre bytesmöjligheter till tunnelbanans Blå linje samt till bussar. I jämförelsealternativet trafikerar busslinje 179 dessa stråk genom Rinkeby centrum och Tensta centrum med kortare gångtider till bytespunkterna.

Den potentiella nyttan av utbyggd spårtrafik kan också tillfalla befolkning i andra delar av regionen, genom effekter på kollektivtrafiksystemet som helhet. Analysen av restidsnyttor visar dock att detta alternativ skapar nyttor främst lokalt för Västerort samt möjligen något i nordvästra länet, kring Järfälla.

3.1.5 Resandeandel

Det förekommer ingen överflytt av resenärer från bil till kollektivtrafik med förslaget. Spårvägslinjen ökar endast kollektivtrafikandelen med 0,1 procentenheter i området runt Ursvik, Tensta, Rinkeby, Bromsten och Vällingby. Det kan bero på att spårvägssträckningen inte når resenärer i Tensta och Rinkeby där tidigare busslinje 179 trafikerade. Restiden med bil är dessutom fortsatt kortare än med kollektivtrafik.

Tabell 2 visar på förändringen i kollektivtrafikresor som andel av motoriserade resor.

Tabell 2: Modellberäknade resenärssandelar för motoriserade resor per dygn som påbörjas i det definierade området runt nya spårvägslinjen.

	Bil	Kollektivtrafik
Jämförelsealternativ	45,8 %	54,2 %
Spårväg Vällingby-Ursvik	45,7 %	54,3 %

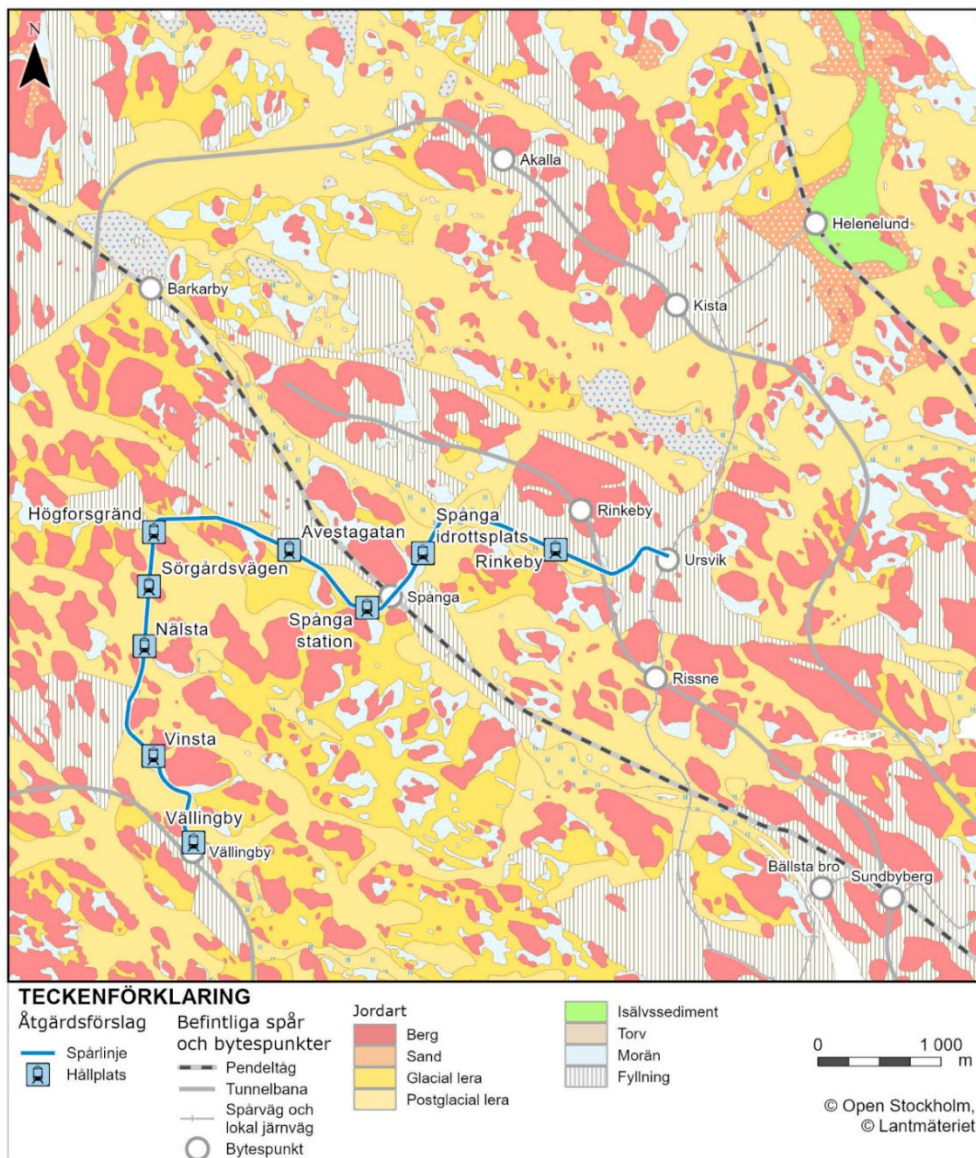
Den ringa ökningen av kollektivtrafikresenärer ligger i linje med förväntat resultat. För att infrastrukturinvesteringen ska ge större effekt krävs ytterligare åtgärder, exempelvis ekonomiska styrmedel, som gör det mindre attraktivt att använda bil. Denna typ av åtgärder visar betydligt större effekter på färdmedelsval och kollektivtrafikandel jämfört med investeringar i spårssystem.

3.2 Genomförbarhet och risker

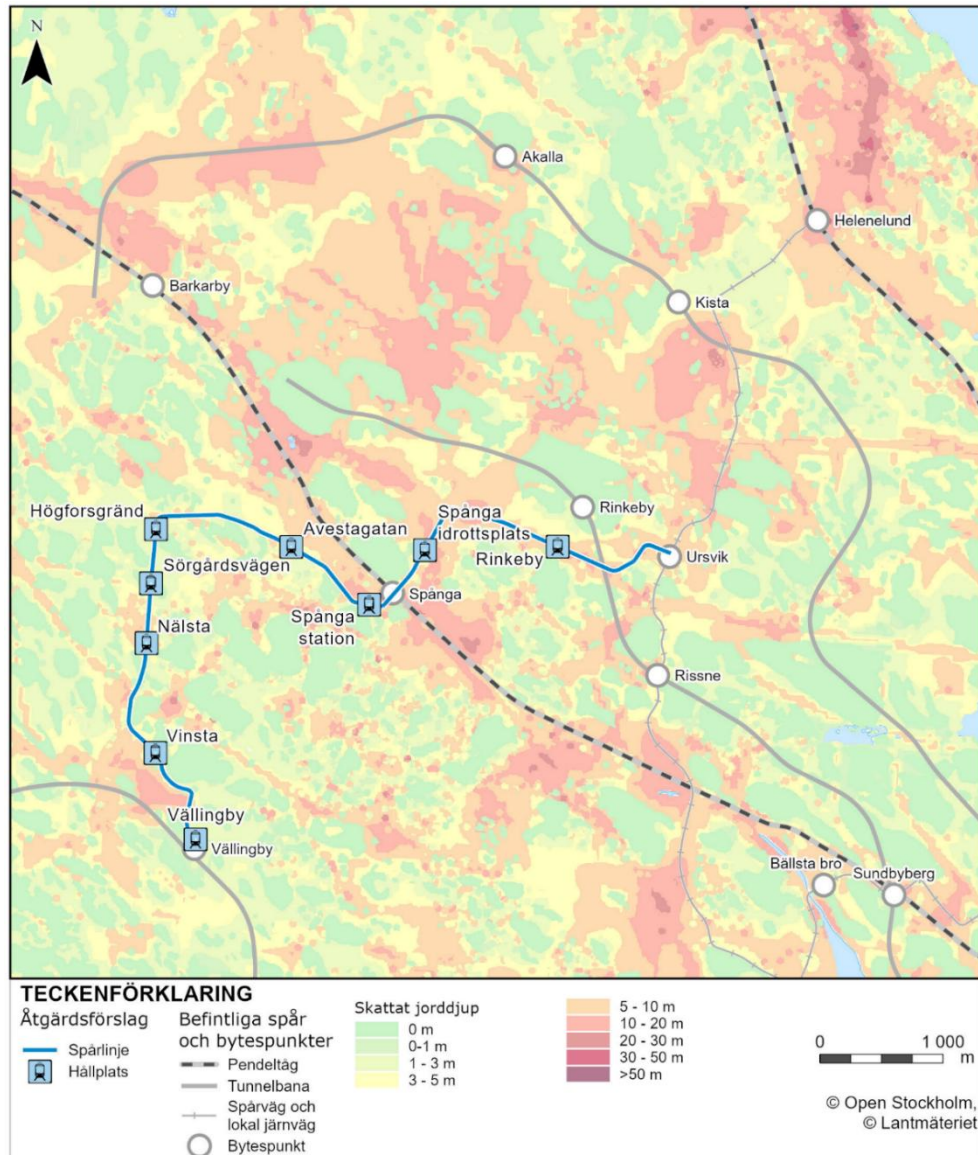
3.2.1 Markförutsättningar

En översiktlig utvärdering av de geo- och bergtekniska förutsättningarna för förslaget har genomförts. Utvärderingen har utgått från tillgängligt underlag inhämtat från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) och Lantmäteriet. Inget fältarbete eller platsbesök har genomförts och inget säkerhetsskyddat material ingår i bedömningen.

Jordarterna i områdena kring Vällingby och Spånga utgörs främst av lera med inslag av morän, fyllning och gyttjelera (se Figur 14). Jorddjupen längs föreslagen spårlinje är varierande från berg i dagen upp till 10 - 20 m (se Figur 15).



Figur 14: Jordarter längs förslagen spårdragning.



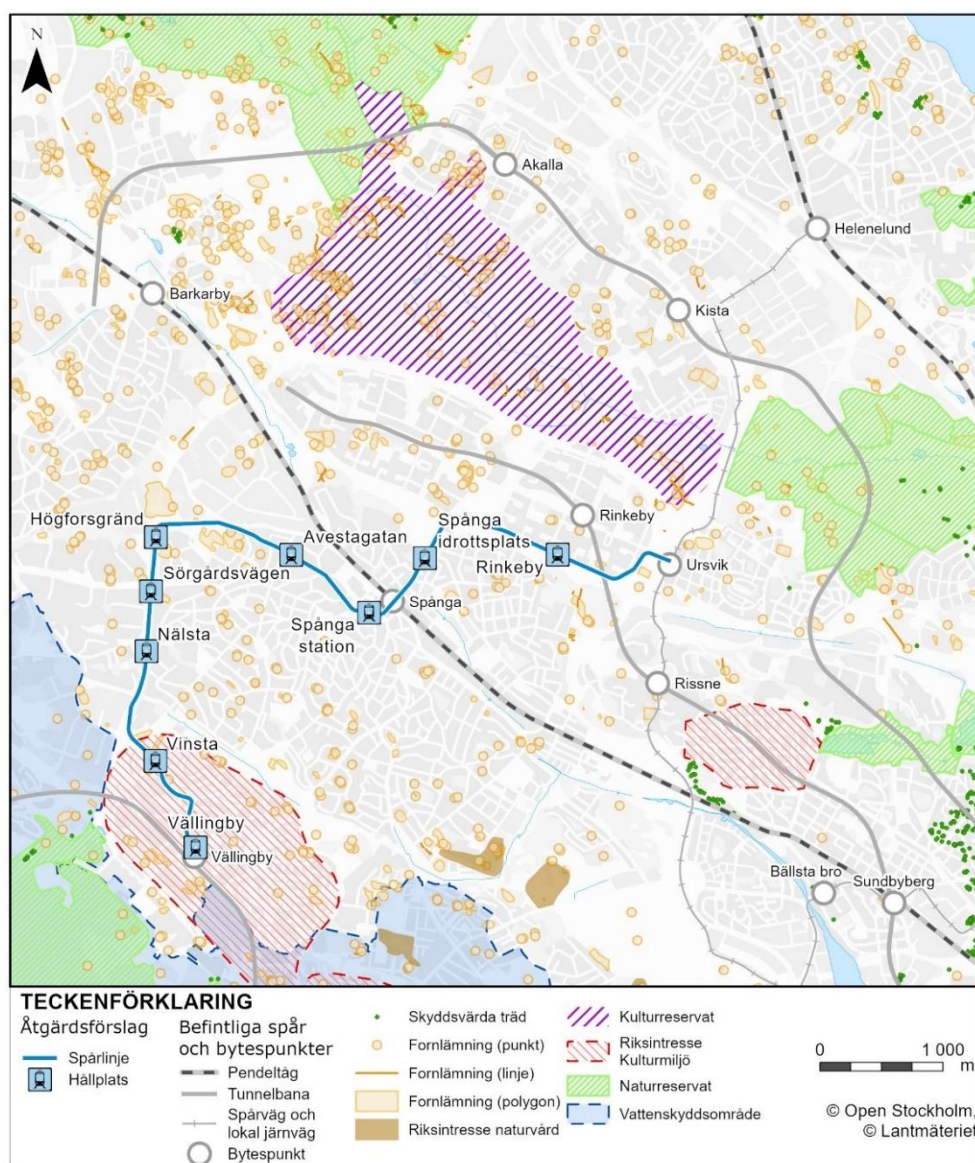
Figur 15: Jorrdjup längs förslagen spårdragning.

Övergripande bedöms förslaget genomförbart med avseende på marktekniska förutsättningar. Förslaget innebär förläggning av spår i befintlig gata och på egen banvall längs befintlig väg. Spårdragning i befintlig gata kan medföra att åtgärder mot komfortvibrationer behöver utföras i tätbebyggda områden med större lermäktigheter. Åtgärder mot sättningar för stationsplattformar antas erfordras vid större lermäktigheter. Spårdragning på egen banvall kan medföra att markförstärkning erfordras vid områden med större lermäktigheter. Ny bro över väg 275 och väg 279 antas behöva pålgrundläggas.

3.2.2 Miljö

Förslaget kommer att ge upphov till en klimatpåverkan i form av utsläpp av växthusgaser från investeringen (material) och byggprocessen. Samtidigt kan indirekta positiva effekter för klimat uppstå under drifttiden av kollektivt resande beroende på hur effektivt transportsystemet är jämfört med andra trafikslag och färdssätt.

Miljörelaterade effekter har identifierats utifrån en översiktlig genomgång av de förutsättningar som finns utmed sträckan och som kan ha påverkan på genomförandet.



Figur 16: Studerat förslag med spårväg samt miljöintressen.

Spårvägen startar i Vällingby och går igenom riksintresseområdet för kulturmiljövård *Vällingby-Råcksta* utmed Ångermannagatan och Skattegårdsvägen. Uttryckt i riksintresset är förortsmiljön enligt ABC-strukturen som är skyddad enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Spårvägen innebär ett nytt infrastrukturelement i området men följer befintlig vägstruktur. Påverkan på riksintresset kommer att behöva studeras genom en planprocess och prövas enligt miljöbalken, där förbud råder att påtagligt skada riksintressets värden. Sträckningen fortsätter mellan Vinsta och Ursvik, passerar några områden med fornlämningar i ytläge och följer befintliga stråk med infrastruktur, med en liten omgivningspåverkan.

En ny spårsträckning i ytläge innebär en permanent påverkan på stadsbilden, både i områden där det är en tätbebyggd miljö och som ett permanent inslag i områden med villabebyggelse. Förslaget innebär få intrång i värdefulla eller skyddade miljöer.

Byggande av ny spårinfrastruktur kommer att innebära masstransporter och bullrande arbete. Områden med tätare bostadsbebyggelse är mer känsliga för störningar. Eftersom spårvägen föreslås följa befintlig infrastruktur samlas bullerkällorna.

Se Figur 16 för illustration över föreslagen spårväg samt miljöintressen i områden.

3.2.3 Planerings- och byggtid

Erfarenhetsmässigt är planprocessen cirka 5 år lång. Byggskedet bedöms ta cirka 5-7 år.

3.3 Investeringsutgifter och driftkostnader

3.3.1 Investeringsutgift för spårutbyggnad

Den föreslagna spårvägen mellan Vällingby och Ursvik (med anslutning till Tvärbanans Kistagren) innebär en ny spårsträckning om cirka nio kilometer. Förslaget medför nio nya stationer.

Investeringsutgiften består dels av själva produktionskostnaden dels av omkostnader för projektledning, projektering, tillstånd etcetera (så kallade byggherrekostnader). Riskreserv, ändring, tillägg och avgående antas schablonmässigt till ett påslag om 20 procent på produktionskostnaden. Byggherrekostnaden antas schablonmässigt till 32 procent av totalkostnaden.

Tabell 3: Fördelning av investeringsutgift för spårväg mellan Vällingby och Ursvik.

Spåranläggning och övriga konstruktioner	3,2 miljarder kronor
Stationer	0,1 miljarder kronor
Byggherrekostnader och riskreserv	2,6 miljarder kronor
<i>Total investeringsutgift</i>	<i>5,9 miljarder kronor</i>

3.3.2 Investeringsutgift för fordon och depåutbyggnad

För att kunna bedriva 5-minuterstrafik mellan Vällingby och Helenelund behövs 30 nya fordon. Trafiken antas utföras med dubbelt kopplade vagnar, liknande typen A35 som nyttjas på Tvärbanan idag. För att kunna ställa upp och underhålla de tillkommande fordonen behövs en ny depå i anslutning till sträckan. De uppskattade investeringarna för fordon och depå visas i Tabell 4.

Tabell 4: Fordons- och depåinvesteringsutgift för spårväg mellan Vällingby och Ursvik.

Total fordonsinvesteringsutgift	1,4 miljarder kronor
Total depåinvesteringsutgift	2,8 miljarder kronor

3.4 Trafikeringskostnader och restidseffekter

För beräkning av kostnader och restidseffekter används trafikförvaltningens standardmetod, kalkylmodellen SAMS v4.4. Effekten av kortare restid eller högre turtäthet mellan två målpunkter genererar positiva restidseffekter. Restidseffekten omräknas sedan till monetära värden. En högre turtäthet ger kortare restider men också ökade kostnader för personal och underhåll.

Resultaten som redovisas i Tabell 5 redogör för de effekter som uppstått av det trafikutbud och den trafikering som beskrivits för respektive förslag,

Tabell 5: Sammanställning av samhällsekonomiska effekter för förslagen i miljarder kronor som nuvärdet med en analysperiod på 60 år

Trafikeringskostnader	-1,6 miljarder kronor
Restidseffekter	0,9 miljarder kronor

Förutom de beräknade effekterna ovan kan det även finnas nyttor och kostnader från effekter som ej beräknats. Det gäller till exempel effekter på grund av förändrad trängsel ombord eller framkomlighet i vägnätet, ökad robusthet i kollektivtrafiksystemet samt effekter till följd av minskad biltrafik och utsläpp. Vissa effekter är svåra att värdera i ekonomiska termer och går därför ej att beräkna, eller är osäkra och kan behöva beskrivas utifrån kvalitativa aspekter som komplement till de beräknade effekterna.

4 Slutsatser

En spårväg mellan Vällingby och Ursvik är ett möjligt förslag som kan förbättra tvärförbindelserna mellan Västerort, Sollentuna och Sundbyberg genom kortare restider och en mer robust kollektivtrafiklösning än dagens busstrafik. Spårvägen skulle bidra till att koppla samman bytespunkten i Vällingby med bytespunkter i Spånga och Rinkeby, för att sedan i Ursvik ansluta till Tvärbanans Kistagren som leder vidare till Kista och Helenelund. Förslaget möjliggör byten till Grön linje i Vällingby, Blå linje i Rinkeby samt pendeltåg i Spånga och Helenelund. Syftet med studien har varit att fördjupa effekterna av en möjlig spårvägslinje som kan förkorta restiderna, ge goda bytesmöjligheter och öka kollektivtrafikandelen i stråket. Effekter på kollektivtrafikresandet och den tekniska genomförbarheten har studerats översiktligt och en grov kostnadsbedömning har genomförts.

Främst erhåller områdena Ursvik och Vällingby restidsnyttor av förslaget. Negativa nyttor uppstår i och runt Rinkeby och Tensta eftersom spårvägen hamnar utanför Rinkeby centrum och inte alls trafikerar Tensta. Detta innebär längre gångtider som påverkar bytesmöjligheten till tunnelbana jämfört med dagens busstrafiklösning. Det förväntas finnas god kapacitet på hela linjen och risken för trängsel är liten. Resandet hade varit som mest mellan Spånga och Ursvik med sammanlagt 2300 resenärer i båda riktningar under förmiddagens maxtimme. Längs hela sträckan väntas hållplatserna Spånga station, Rinkebysvängen, Ursviks torg och Kista ha störst antal påstigande.

Genom förslaget kopplas strategiska utvecklingsområden i Vällingby, Spånga och Ursvik samman med den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik som utgör en regional nod med många arbetsplatser och bostäder. Sträckan kopplar samman flera stadsdelar och fångar upp lokala målpunkter som skolor, idrottsplatser och service. Den föreslagna linjedragningen sammankopplar områden med omväxlande sårbara, blandade och goda livsvillkor. Anslutningen till tvärbanan mellan Ursvik och Kista stärker den sammanlänkande funktionen ytterligare.

Förslaget får ingen märkbar ökning av kollektivtrafikresor som andel av de motoriserade resorna, vilket är ett väntat resultat av en relativt lokal förändring i ett omfattande kollektivtrafiksystem. Kollektivtrafikandelen påverkas av många faktorer utöver själva infrastrukturen, som exempelvis ekonomiska styrmedel. Spårutbyggnaden skapar förutsättning för en ökning i kollektivtrafikandelen genom ökad kapacitet och möjligheter till kollektivtrafiknära stadsutveckling.

Förslaget har studerats utifrån en möjlig, tekniskt genomförbar lösning, som innan ett genomförande behöver fördjupas genom lokaliseringsutredning, linjestudier och detaljprojektering. Föreslagen spårlinje bedöms som genomförbar utifrån marktekniska förutsättningar. Vissa åtgärder mot sättningar och komfortvibrationer kan behöva utföras. Förslaget innebär få intrång i värdefulla eller skyddade miljöer. Spårvägslinjen passerar genom ett riksintresse för kulturmiljövård (Vällingby-Räcksta), där den följer befintlig väg. Påverkan på riksintresset kommer att behöva prövas enligt miljöbalken.

Trafikförvaltningen

RAPPORT
2026-03-31
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Den förväntade investeringskostnaden är cirka 5,9 miljarder kronor. Tillkommande investeringar i fordon och depåkapacitet förväntas till 4,2 miljarder kronor. Förslaget bedöms leda till positiva restidseffekter till ett värde av 0,9 miljarder kronor över en period på 60 år.