Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-03

Ärende
TN 2026-0297

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jon Sundh

jon.sundh@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-05-26

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 beslutas att inleda planeringsfasen avseende objekt Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan till en investeringsutgift om 7,6 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 422,2 miljoner kronor, varav 415,9 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Ärendet avser beslut om att starta fasen planering efter genomfört åtgärdsval avseende objektet Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan. Planeringsfasen avser fördjupade utredningar och planeringsarbete för utbyte av rulltrapporna vid Citybanans station Odenplan. Omfattningen är 23 rulltrappor.

Bakgrund

Citybanan inklusive stationerna och dess rulltrappor byggdes mellan 2012-2017 av Trafikverket med syftet att avlasta den så kallade Getingmidjan i Stockholm mellan centralstation och Stockholm Södra. Citybanan byggdes av Trafikverket och medfinansierades bland annat av regionen (då Stockholms läns landsting) och Stockholms stad.

Regionen tog över stationerna och inledde driften i Citybanan den 10 juli 2017, trots att alla installationer och entreprenader ännu inte var slutbesiktigade. Regionen hittade en hel rad fel på stationerna, som exempelvis inläckande vatten i tunnlarna, felplacerade nödstopp och underdimensionerade rulltrappor, varför den sista betalningen till Trafikverket om 419 miljoner kronor innehölls för att kunna åtgärda stationerna. Trafikverket höll inte med om att något var felbyggt, utan ställde tvärtom motkrav mot regionen på ca 400 miljoner kronor. I juni 2018 insåg trafikförvaltningen att det var oproportionerligt att innehålla hela summan och betalade ca 240 miljoner kronor. Trafikverket vill fortfarande inte ville betala någonting alls, tvärtom hade nu ett räntekrav om ca 40 miljoner kronor tillkommit.

Parterna stod långt ifrån varandra under förhandlingarna, fram till våren 2022, då förnyade diskussioner med en ny chefsförhandlare hos Trafikverket gjorde det möjligt för parterna att nära sig varandra. Slutligen kunde parterna enas om att Trafikförvaltningen fick behålla ca 120 miljoner kronor. Avtal avseende slutreglering av Genomförandeavtalet för Citybanan ingicks därefter i april 2023 varefter återstående medel betalades ut.

Trafikförvaltningen har genomfört ett åtgärdsval avseende Citybanans rulltrappor och det åtgärdsvalet har visat att 40 procent av de krav som ställts av trafikförvaltningen inte uppfylls av de rulltrappor som är installerade.

Åtgärdsvalets tekniska utredning visade att rulltrapporna är av fel typ för Citybanans hårda belastning. Följande konsekvenser har identifierats i utredningen:

- Rulltrappornas dimensionerade livslängd bedöms vara cirka 20 år i stället för 30 år.
- Stommarnas fackverkskonstruktion underdimensionerade, vilket medför sviktningar som i sin tur orsakar ökat slitage och risk för haverier.
- Rulltrappornas huvudkomponenter – såsom axlar, motorer och växlar – är underdimensionerade, vilket bidrar till förhöjt slitage och driftsstörningar.
- Rulltrappornas konstruktion gör att åtkomsten vid drift, tillsyn, städning och underhåll är begränsad. Det gör att fler rulltrappor än vanligt måste stängas av och blockeras och under längre perioder.
- Rulltrappor som ska vara identiska är byggda med olika varianter av komponenter. Det leder till ökad driftskostnad och förlängda avstängningar.

- Grundstommarna är inte linjärt installerade vilket orsakar felbelastning som leder till ökat slitage och haverier.

Problemen som beskrivs ovan avser hela Citybanan, men därefter har åtgärder indelats i två objekt: Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan, samt Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan.

Omfattningen för detta beslut är Station Odenplan som omfattar 23 rulltrappor, varav 21 rulltrappor i Citybanan Odenplan och 2 i tunnelbanan Odenplan.

Överväganden och motivering
Den inriktningsfas som genomförts i objektet Rulltrappor Citybanan: Stockholm City och Orgelpipan har följt åtgärdsvalets rekommendation att samtliga rulltrappor i anläggningen ska bytas ut, vilket bedöms tillämpligt även för objektet Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan. Utbytet behöver genomföras så snart som möjligt för att säkerställa att rulltrapporna ersätts innan de når sin bedömda livslängd, vilket i praktiken innebär att samtliga rulltrappor ska vara utbytta senast 2037. Planeringen av utbytet måste samtidigt ta hänsyn till gällande brandskyddskrav för att stationen ska kunna hållas i normal drift även under genomförandet.

Objektet avser ett fullständigt utbyte av rulltrapporna för att säkerställa att de fortsatt uppfyller sin avsedda funktion, både vad gäller persontransport och utrymning. Åtgärderna är nödvändiga eftersom rulltrapporna närmar sig slutet av sin tekniska livslängd och deras funktion successivt har försämrats i förhållande till de krav som ställs i stationsmiljön. Investeringen syftar därför inte till att tillföra ny funktionalitet eller höjd ambitionsnivå, utan till att återställa den ursprungliga funktionen.

Eftersom investeringen avser ett totalutbyte för att säkerställa bibehållen funktion betraktas åtgärden som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär och utan större komplexitet och därför har en förenklad tillämpning av Region Stockholms policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414) beslutats.

Objektet föreslås beslutas av trafiknämnden då förenklad tillämpning har godkänts i Region Stockholms budget för 2026 (RS 2025-0026) och är fullt finansierat i investeringsbudgeten 2026-2035.

Sammanfattningsvis visar inriktningsfasen att rulltrappornas tekniska brister och begränsningar medför ökade risker för driftstörningar och haverier, vilket tydligt motiverar ett fullständigt utbyte för att säkerställa funktion, tillgänglighet och säkerhet.

Investeringens koncept
Investeringens koncept utgår från inriktningsfasen för Stockholm City och Orgelpipan och definieras närmre för Odenplan under planeringsfasen.

Investeringens omfattning
Investeringen omfattar utbyte av 23 rulltrappor. 21 i station Citybanan Odenplan och 2 i tunnelbanan Odenplan. Åtgärderna innefattar totalt utbyte av rulltrapporna.

Investeringens avgränsning
Investeringen avgränsas till utbyte av rulltrappor och de kringåtgärder som krävs för att få driftsäkra rulltrappor, t.ex. förändring i elsystem, förstärkning av konstruktion eller dyl. direkt relaterade till själva rulltrappan.

Beräknade tidplaner
Tidplaner utarbetas i början av planeringsfasen och samordnas med Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan. Detta medför synergieffekter avseende ekonomin för planeringsskedet år 2028 gällande station Odenplan.

Hållbarhetsanalys
Utbyte av rulltrappor innebär att befintliga rulltrappor skrotas och ersätts med nyproducerade. Detta ger negativ klimatpåverkan motsvarande ca 250 000 kg CO_2. Det innebär även ökad resursanvändning i form av materialåtgång av bland annat stål och aluminium. I fortsatt arbete ingår att utreda om återbruk kan kravställas vid anskaffning.

Beskrivning av roller och ansvar
Interna intressenter inom trafikförvaltningen är främst förvaltare och kravställare inom sektion fastighet på teknikavdelningen. Till detta hör även trafikutövaren som ansvarar för drift av stationen.

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-03

Ärende
TN 2026-0297

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riskanalys
Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas

Beslutet medför risker med konsekvenser för trafikförvaltningens förmåga att utföra sitt uppdrag eller nå sina övergripande mål såväl i den löpande driften som i investeringsverksamheten. Risker med följande konsekvenser har identifierats:

Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan
Ja ☒
Nej ☐

Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet
Ja ☐
Nej ☒

Risker med ekonomiska konsekvenser
Ja ☒
Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser
(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd[1], fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap[2])
Ja ☒
Nej ☐

Risker med konsekvenser för miljö, liv och hälsa
Ja ☐
Nej ☒

Risker med sociala konsekvenser
Ja ☒
Nej ☐

[1] Dokumenteras i särskild ordning
[2] Dokumenteras i särskild ordning

Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende
Ja ☐
Nej ☒

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering
Riskbeskrivning

Risk 1. Risk för konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan.

Under genomförandefasen är systemet känsligare för oplanerade stopp i rulltrappor som förväntas vara i drift när andra byts ut. Eftersom det finns utrymningskrav som beskriver hur stor andel av rulltrapporna som måste vara i drift i olika delar av Citybanan skulle oplanerade stopp under genomförandefasen riskera att leda till beslut om att sänka kapaciteten på stationer.

Risk 2. Risker med sociala konsekvenser.

Under genomförandefasen kommer rulltrappor behöva stängas av i samband med att de byts ut. Detta kommer påverka resenärerna som rör sig i systemet. Det finns risk att det uppstår otrygghet om det blir otydligt vilken väg man ska ta för att ta sig upp/ned på stationen. Det finns också risk att detta särskilt drabbar resenärer med nedsatt rörlighet.

Risk 3. Risker med säkerhetskonsekvenser.

Rulltrapporna utgör en del av utrymningsvägarna i Citybanan och kravställning på rulltrappornas funktion för att kunna säkerställa utrymning från plattformarna beskrivs i Citybanans särskilda brandsäkerhetsföreskrifter CBAN 1425. Under genomförandefasen finns en ökad risk för att kraven inte uppnås om oplanerade stopp sker bland rulltrappor som förväntas vara i drift under tiden andra rulltrappor byts ut.

Risk 4. Risker med ekonomiska konsekvenser

Marknadssituationen inför kommande upphandling.

Marknadskapaciteten bedöms vara begränsad till följd av det stora antal projekt i Stockholmsregionen som samtidigt planerar utbyte och installation av rulltrappor. Denna risk kan ge en ekonomisk konsekvens.

Risk för arbete med bakomliggande konstruktion.
Behov av förbättringsarbeten på ej inspekterbar bakomliggande konstruktion i rulltrappsschakt kan uppstå då befintliga rulltrappor lyfts ur och eventuellt synliggör brister.

Riskbedömning
Risk 1.
Denna risk bedöms som medelhög eftersom samtliga befintliga rulltrappor har högre felfrekvens än normalt. Konsekvensen om risken faller ut resulterar i begränsad resenärskapacitet på stationen alternativt att stationen behöver stänga helt och hållet då utrymningsstrategin inte kan upprätthållas.

Risk 2.
Risken bedöms som medelhög. Konsekvenser om risken faller ut är ökad otrygghet på stationen.

Risk 3.
Denna risk bedöms som hög i och med att konsekvenserna skulle bli stora om risken inträffade, men sannolikheten minskar ju tidigare utbyten startar och i takt med att utbyten blir klara.

Risk 4.

Marknadssituationen inför kommande upphandling.
Denna risk bedöms som låg då utbytestakten för Citybanans rulltrappor är relativt låg. Konsekvensen om risken faller ut resulterar i stor ekonomisk konsekvens ur ett investeringsperspektiv och tidsperspektiv.

Risk för arbete med bakomliggande konstruktion.
Denna risk bedöms som hög då befintliga rulltrappor sviktar och således utsatt underliggande betongkonstruktion för belastningar som ej dimensionerats för vid byggnation av stationen. Konsekvensen om risken faller ut resulterar i en ekonomisk konsekvens och kan leda till länge avstängningstid av rulltrappa och således högre risk kopplat till bibehållen utrymningsförmåga av stationen.

Förmåga att hantera identifierade risker

Risk 1.
Förmåga att hantera risken bedöms som god. Risken omhändertas genom att prioritera de mest kritiska rulltrapporna och risken sjunker därmed successivt vartefter rulltrappor byts ut.

Risk 2.
Förmåga att hantera risken bedöms som god genom proaktiva kommunikationsinsatser inför utbytesperioden, samt personal och skyltning som leder om resenärer under utbytesperioden.

Risk 3.
Förmåga att hantera risken bedöms som god genom att prioritera kritiska grupper av rulltrappor utifrån säkerhetsperspektiven i CBAN 1425 kan risken minskas.

Risk 4.

Marknadssituationen inför kommande upphandling.
Förmåga att hantera risken bedöms som god genom en proaktiv marknadskommunikation där en tidig dialog förs med leverantörsmarknaden för att säkerställa kommande upphandling av rulltrapporna.

Risk för arbete med bakomliggande konstruktion.
Förmåga att hantera risken bedöms som god genom att risken är känd och är möjligt att ta höjd för i planeringen av utbytet och uppfyllandet av CBAN 1425.

Ekonomisk osäkerhet
Den ekonomiska osäkerheten är beräknad som ett riskpåslag om cirka 11 procent på bedömd investeringsutgift och utgör 44 miljoner kronor inklusive index.

Osäkerhetens procentuella storlek har uppskattats utifrån successiv kalkyl genomförd i Åtgärdsvalsfasen samt avstämd gentemot faktiska utfall i pågående utbytesprojekt av rulltrappor.

Den största osäkerheten har bedömts ligga i risk 4 samt att det tagits höjd för generella osäkerheter i detta tidiga skede av projektet.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning
Omvärldsfaktorer så som tullar, handelshinder och ökad inflation ingår inte i den ekonomiska osäkerhet som angetts.

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas

Riskbeskrivning
Om befintliga rulltrappor inte byts finns stor risk för haverier på rulltrappor som är kritiska för att uppfylla Citybanans särskilda brandsäkerhetskrav CBAN1425.

Riskbedömning
Risken bedöms som hög och förvärras i takt med att utbytet skjuts upp, då rulltrapporna har en dimensionerande livslängd som innebär att deras tekniska funktion inte kan säkerställas efter år 2037. Detta innebär i praktiken att haverier i kritiska rulltrappor kan medföra att pendeltåg inte kan stanna vid berörda stationer för av- och påstigning av resenärer.

Förmåga att hantera identifierade risker
Efter år 2037 bedöms det inte längre vara möjligt att kvantifiera sannolikheten för att risken inträffar. Eftersom rulltrapporna vid denna tidpunkt har överskridit sin dimensionerade tekniska livslängd är ett utbyte nödvändigt för att eliminera risken.

Kvantifierade effektmål

Effektmål	Måltal med mätvärde	Tidpunkt	Indikator
Kraven i CBAN 1425 uppfylls under 100 % av stationernas öppettid vilket möjliggör att de kan hålla öppet utan begränsningar i kapacitet.	Kraven i CBAN 1425 uppfylls under 100 % av planerade drifttimmar.	Effekterna på systemnivå kan följas upp först efter att samtliga rulltrappor tagits i drift och varit i drift under tillräckligt lång period. Preliminär 1 år efter att sista utbytet genomförts. Statistik på enskilda rulltrappor kan dock börja följas upp vartefter de tas i drift.	Uppfylls genom att befintliga rulltrappor ersätts med rulltrappor som kravställs enligt TF krav.
Rulltrappssystemet möjliggör att resenärerna i Citybanan kan genomföra sina resor som planerat	Alla Citybanans rulltrappor är startberedda[2] under minst 90 % av antalet planerade drifttimmar per år.	Effekterna på systemnivå kan följas upp först efter att samtliga rulltrappor tagits i drift och varit i drift under tillräckligt lång period. Preliminär 1 år efter att sista utbytet genomförts. Statistik på enskilda rulltrappor kan dock börja följas upp vartefter de tas i drift.	Uppfylls genom att befintliga rulltrappor ersätts med rulltrappor som kravställs enligt TF krav.
Rulltrappssystemet i Citybanan är störningståligt	Alla Citybanans rulltrappor är startberedda under minst 90 % av antalet planerade drifttimmar per år.	Effekterna på systemnivå kan följas upp först efter att samtliga rulltrappor tagits i drift och varit i drift under tillräckligt lång period. Preliminär 1 år efter att sista utbytet genomförts. Statistik på enskilda rulltrappor kan dock börja följas upp vartefter de tas i drift.	Uppfylls genom att befintliga rulltrappor ersätts med rulltrappor som kravställs enligt TF krav.
Citybanans rulltrappsystem är resurseffektivt	Citybanans rulltrappssystem har minst lika låg livscykelkostnad som de bästa rulltrapporna i TF bestånd.	Effekterna på systemnivå kan följas upp först efter att samtliga rulltrappor tagits i drift och varit i drift under tillräckligt lång period för att kunna mäta underhållsåtgärder över tid.	Uppfylls genom att befintliga rulltrappor ersätts med rulltrappor som kravställs enligt TF krav.

Ekonomiskt beslutsunderlag

Åtgärdsvalsfasen är avslutad och genomfördes samlat för Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan samt Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan.

Inriktningsfasen har upparbetat 0,1 miljoner kronor under 2025 av budget på 3,1 miljoner kronor och det förväntade utfallet på totalt 1,1 miljon är lägre än budget.

Inriktningsfasen som genomförts för station City och Orgelpipan har bedömts ge underlag som är överförbara till station Odenplan som därmed bedöms inte behöva genomgå en inriktningsfas. Därför ingår inte belopp för åtgärdsvalsfas samt inriktningsfas i redovisningen för objektet Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan.

Beslutet innebär start av fas planering för Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan, till en utgift om 7,6 miljoner kronor.

Driftskostnadskonsekvenserna till följd av löpande driftsättning av de nya rulltrapporna från år 2029 beräknas över en 20-årsperiod ge kostnadsökningar på 468,0 miljoner kronor inklusive index, varav 337,9 miljoner kronor avser avskrivningar och 130,1 miljoner kronor avser räntekostnader.

Drift- och underhållskostnaderna bedöms minska med 140,5 miljoner kronor jämfört med om befintliga rulltrappor skulle behållas fram till 2037. Minskningen av drift- och underhållskostnader har bedömts genom successivanalys i relation till förmodade förhöjda driftskostnader om rulltrapporna inte skulle bytas ut. Den totala effekten på kostnader för drift och underhåll över 20 år bedöms enligt ovan sammanställning öka med 354,5 miljoner kronor.

Kostnad för utrangering av de befintliga rulltrapporna har uppskattats utifrån nuvarande värden i anläggningsregistret och den utbytestakt som antagits i den preliminära genomförandeplanen och uppgår till cirka 27 miljoner kronor under åren 2029-2035. Denna kostnad förändras om utbytestakten ändras eller om utbytet försenas.

Ingen medfinansiering bedöms vara möjlig för föreslagna åtgärder.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana
Beslutet har ingen påverkan på förvaltning för utbyggd tunnelbana, FUT.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Ekonomibilaga med investeringskalkyl

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-03

Ärende
TN 2026-0297

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Skickas till
-

Jon Sundh
Avdelningschef
Teknikavdelningen

Erik Norling
Förvaltningschef