

Regionstyrelsen

Förnyat genomförandebeslut avseende Roslagsbanan Fordon – ersättning X10p

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

Trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomförandefasen avseende Roslagsbanan Fordon – ersättning X10p, inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 med en total investeringsutgift på 1 374 miljoner kronor, en minskning med 341 miljoner kronor, samt med en förändrad omfattning där brandsäkerhetsåtgärder och byte av köldmediet utgår.

Sammanfattning

Roslagsbanan rustas för att möta dagens och framtidens kollektivtrafikbehov. Nya X15p-fordon köps in för att ersätta de äldre X10p och 26 stycken X15p fordon har redan avropats. De nya fordonen är anpassade för svenska vinterförhållanden och med 30 års livslängd.

I maj 2025 beslutade regionfullmäktige (RS 2024-1161) om att avropa ytterligare tio X15p. Sedan beslutet fattades har en aktualitetsprövning initierats av det åtgärdsval som ligger till grund för investeringen. Syftet är att säkerställa rätt kapacitet på Roslagsbanan utifrån aktuella förutsättningar, såsom uppdaterade resandeprognoser. Prövningen ska också utreda kostnadseffektiva och ändamålsenliga alternativ för fler fordonsanskaffningar inför att Roslagsbanan till city öppnas. Därtill bedöms utgifterna för optionsfordon av typen X15p blivit relativt höga på grund av index- och valutajusterings.

För att hantera det som framkommit av aktualitetsprövningen föreslår trafiknämnden att investeringens omfattning reduceras så att endast nödvändiga samt legala krav för framtida trafikering till city kvarstår. Två områden identifierades som möjliga till ändring i objektets omfattning, brandsäkerhet och miljö (köldmedium). Resterande krav på fordonen kvarstår. Konsekvensen av omfattningsförändringen innebär en positiv effekt för objektet genom en tidigare lagd tidplan på cirka sex till tolv månader samt att den totala investeringsutgiften minskar med 341 miljoner kronor. Utifrån EU:s besked om F-gasförordning som väntas den 1 juli

2027, kan undantagna kostnaderna kopplat till köldmediet behöva tas upp i ett framtida investeringsärende.

Regionledningskontoret gör i övrigt ingen annan bedömning än vad som framgår av trafiknämndens beslut (TN 2025-0630) och föreslår att regionfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Bakgrund

Roslagsbanan har varit i drift sedan 1885, då den första sträckan mellan Stockholm Östra och Rimbo öppnades. Sedan dess har den varit en central del av kollektivtrafiken i nordöstra Stockholmsområdet. Roslagsbanan går mellan Stockholms östra och Kårsta, Österskär och Näsbypark nordost om Stockholm med totalt 39 stationer. För att möta dagens och framtidens nya behov av kollektivtrafik rustas Roslagsbanan upp. Det innebär bland annat att nya X15p fordon köps in som är särskilt anpassade för svenska vinterförhållandena och konstruerade för en livslängd på minst 30 år. X15p ska ersätta de gamla X10p-fordonen, och 26 stycken X15p fordon har redan avropats.

I genomförandebeslutet avseende Roslagsbanan Fordon – ersättning X10p (RS 2024-1161) som fattades i regionfullmäktige maj 2025 beslutades om att avropa ytterligare tio stycken X15p. Dessa tio X15p skulle även anpassas för framtida trafikering till city, högre brandsäkerhetskrav samt för reviderade miljökrav (köldmedium).

Sedan genomförandebeslutet fattades i maj 2025 har en aktualitetsprövning av det åtgärdsval som ligger till grund för objektet initierats. Syftet är bland annat att säkerställa rätt kapacitet på Roslagsbanan då det gäller antal fordon, depåkapacitet och elkraft utifrån nu gällande förutsättningar, såsom uppdaterade resandeprognoser. Prövningen ska också utreda vilka alternativ som är mest kostnadseffektiva och ändamålsenliga avseende ytterligare fordonsanskaffningar, det vill säga om ytterligare optionsavrop av X15p ska ske eller om en ny fordonsupphandling bör initieras inför att Roslagsbanan till city öppnas.

Därtill bedöms utgifterna för optionsfordon av typen X15p blivit relativt höga på grund av index- och valutajusteringar. Kostnadsnyttan av anpassningar har omvärderats enligt följande:

- För drift och underhåll förespråkas en homogen fordonsflotta, det vill säga fordon som är så identiska som möjligt med samma konfigurationer.

- En omkonstruktion av de tio X15p fordon som ärendet avser ger en hög utgift med en marginell nytta.
- Större anpassningar av dessa tio fordon medför ett ytterligare behov av investeringsmedel för att anpassa de redan inköpta 26 stycken X15p, vilket är komplex investering som även kan komma att påverka trafikeringen på Roslagsbanan.

För att hantera ovan föreslås objektet få en reducerad omfattning avseende högre brandsäkerhetskrav samt reviderade miljökrav (köldmedium) så att endast nödvändiga samt legala krav för framtida trafikering till city kvarstår. Konsekvensen av omfattningsförändringen innebär en positiv effekt för objektet genom en tidigare lagd tidplan på cirka sex–tolv månader samt att den totala investeringsutgiften minskar med 341 miljoner kronor. Driftsättning av fordonen sker successivt mellan åren 2027–2029.

Trafiknämnden motiverar den ändrade omfattning av brandsäkerhetskraven med att de härleds till förvaltningens interna riktlinjer där nya säkerhetsbestämmelser har tillkommit efter grundbeställningen 2017, vilka ställer ökade krav på brandsäkerheten för nya spårfordon¹. De interna riktlinjerna är mer restriktiva i jämförelse med gällande lagkrav. Utifrån den brandtekniska analysen bedömer trafikförvaltningen att avsteg från interna riktlinjer har en mycket liten påverkan i form av säkerhet. Sammantaget bedöms de brandsäkerhetskrav som inte är lagkrav kunna utgå. Detta innebär att en homogen fordonsflotta bibehålls vilket även undviker stora omkonstruktioner som inte är kostnadseffektivt försvarbara för endast dessa tio stycken X15p fordonen.

Trafiknämnden motiverar de ändrade miljökrav kopplat till köldmedium med att nuvarande köldmedium R134A i HVAC-anläggningen (kyl- och luftkonditionering) i X15p ingår i utfasningslistan i EU:s nya F-gasförordning (EU/2024/573), vilket innebär att köldmediet ska börja fasas ut till år 2036, för att vara helt utfasat till år 2050. Detta med anledning av att F-gaser är växthusgaser. Köldmediet R134A klassas även som PFAS², och även regleringar för PFAS diskuteras inom EU.

Den nya F-gasförordningen, trädde i kraft i mars 2024, och det råder osäkerheter hur förordningen ska tillämpas på spårfordon, samt i vilken takt. Nya besked från EU kan väntas 1 juli 2027, då kommissionen ska

¹ De interna kraven avser brand- och rökbegränsade partier mellan vagnarna, låsta hållare till brandsläckare i passagerarutrymmet som öppnad vid brandlarm eller personal på tåget och installation av rökdetektor i friskluftsintaget.

² PFAS är ett samlingsnamn för en grupp svårnedbrytbara kemikalier.

offentliggöra en rapport som bedömer om det finns kostnadseffektiva, tekniskt genomförbara, energieffektiva och tillförlitliga alternativ till fluorerade växthusgaser inom olika användningsområden. I dagsläget finns inget förbud att använda R134A inom EU på spårfordon.

Det rekommenderade köldmedium vid ett eventuellt byte förefaller i dagsläget framför allt vara R290³ som kräver större omkonstruktioner på fordonen samt större depåanpassningar för underhållsarbetet kopplat till köldmediet. För att bibehålla en homogen fordonsflotta och undvika olika varianter av X15p som kräver en ombyggnad av depåer för anpassat underhåll rekommenderas att avvakta en omkonstruktion av befintlig HVAC-lösning för dessa tio X15p-fordon. Trafiknämndens förslag är att genomföra en samlad modifiering för hela X15p-flottan när effekter av F-gasförordningen har hunnit analyserats och ett strategiskt beslut fattats inom trafikförvaltningen. Förberedelse för nya arbetssättet kring underhåll kan då samordnas för samtliga fordonsslag inom Region Stockholm.

Inga förändringar i effektmålen. Dessa kvarstår enligt tidigare genomförandebeslut.

Om det förnyade genomförandet inte fattas kommer de tidigare kraven på fordonen genomföras och konsekvensen är att dessa modifieringar behöver ske efter serietillverkningen. Detta medför ökade utgifter för objektet och skapar ett behov av att även finansiera och uppgradera de övriga 26 stycken X15p, vilket skulle kräva att dessa fordon tas ur drift under arbetet.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Ett förnyat genomförandebeslut ska fattas när investeringens beslutade omfattning förändras så att avsedd funktion förändras, beslutade effektmål förändras, tidsförskjutningar påverkar utförande av kollektivtrafiksystemet mot fattat genomförandebeslut eller avviker från senast total beslutad kostnad med 15 procent eller med mer än 100 miljoner kronor.

Regionledningskontoret bedömer att investeringen har beretts i enlighet med Region Stockholms riktlinjer för investeringar inom Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414).

Regionledningskontoret noterar att i avvaktan på nya besked från EU gällande F-gasförordning, som väntas 1 juli 2027, kan den kostnad som undantas genom omfattningsförändringen kopplat till köldmediet, behöva

³ Propan.

hanteras i ett framtida investeringsärendet avseende omkonstruktioner på fordonen samt depåanpassningar för underhållsarbetet kopplat till köldmediet.

Regionledningskontoret gör i övrigt ingen annan bedömning än vad som framgår av trafiknämndens beslut (TN 2025-0630) och föreslår att regionfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Ekonomiska konsekvenser

Total investeringsutgift uppgår till 1 374 miljoner kronor vilket är en minskning från tidigare totalbudget 341 miljoner kronor och ryms inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer 2027-2035.

Ekonomisk osäkerhet uppgår till 48 miljoner kronor och avser Cyberresiliensakten (CRA) som syftar till att stärka cybersäkerheten för digitala produkter som säljs inom EU, oförutsägbara tekniska ändringar i mjukvara på fordonen, projektrisker, samt tillkommande kvalitetsarbeten och byte av komponenter.

Projektkostnaden under genomförandet bedöms uppgå till 14 miljoner kronor. Utrangeringskostnad för tio befintliga X10p fordon uppskattas till 17 miljoner kronor.

Avskrivningskostnaderna uppgår per år till 45,5 miljoner kronor, vilket under en 20 årsperiod motsvarar 910 miljoner kronor.
Räntekostnader uppgår per år till i genomsnitt 26,7 miljoner kronor, vilket under en 20 års period motsvarar 534 miljoner kronor.

Driftkostnaden beräknas uppgå till 27,5 miljoner kronor per år, vilket under en 20-årsperiod motsvarar 551 miljoner kronor.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 16 december 2025
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 10 november 2025

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2025-12-15