

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter & sjö  
Anläggning*

Handläggare  
Fredrik Morin  
Fredrik.morin@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Trafiknämnden  
2026-02-18

Ärende  
TN 2025-1182  
  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan**

### **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 City och Orgelpipan till en investeringsutgift om 9,5 miljoner kronor, utifrån en indikativ total budget för prognos på 1 020,6 miljoner kronor, varav 995,4 miljoner kronor avser investeringsutgift.

### **Sammanfattning**

Ärendet avser beslut om att starta fasen planering efter genomfört inriktning avseende objektet Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan. Planeringsfasen avser fördjupad planering av utbyte av rulltrapporna vid Citybanans station Stockholm City. Omfattningen är 44 rulltrappor vid station Stockholm City samt 6 rulltrappor vid T-centralens entré vid Klarabergsgatan (Orgelpipan).

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## Förslag och motivering

### 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 Genomförandeaftalet 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.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

- 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.

Omfattningen för detta beslut är Stockholm City inklusive Orgelpipan och omfattar 44 rulltrappor vid station Stockholm City och 6 rulltrappor vid T-centralens entré vid Klarabergsgatan (Orgelpipan).

Beslut om att inleda inriktningsfasen togs i juni 2025.

### **Överväganden och motivering**

Inriktningsfasen har följt åtgärdsvalets rekommendation att samtliga rulltrappor i anläggningen ska bytas ut. 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. Inriktningsfasen har visat på att samtliga rulltrappor kommer vara utbytta 2034.

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.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

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.

#### *Investeringskoncept*

En sammanfattande rapport över inriktningsfasen har tagits fram som beskriver omfattningen på utbyte av rulltrappor enligt åtgärdsvalets rekommendation. En kalkyl har genomförts baserat på omfattningen och tidplanen samt fastställande av kravbaseline för att uppnå Trafikförvaltningens krav.

#### *Investeringsomfattning*

Investeringen innefattar utbyte av 50 rulltrappor. 44 i station City och sex i Orgelpipen. Åtgärderna innefattar totalt utbyte av rulltrapporna.

#### *Investeringsavgränsning*

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 dylikt direkt relaterade till själva rulltrappan.

#### *Beräknade tidplaner*

- Planeringsfas kvartal 2-2026
- Beslut genomförandefas kvartal 1 – 2027
- Entreprenad kvartal 3 2028 – kvartal 1 2034
- Driftsättning sker löpande under åren 2028-2034
- Avslut projekt kvartal 4 2034.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

### *Hållbarhetsanalys*

Utbyte av rulltrappor innebär att befintliga rulltrappor skrotas och ersätts med nyproducerade. Detta ger negativ klimatpåverkan motsvarande ca 250 000 kg CO<sub>2</sub>. Det innebär även ökad resursanvändning i form av materialåtgång av bland annat stål och aluminium. I fortsatt arbete ingår att utreda om återbruk kan krävas vid anskaffning.

### *Beskrivning av roller och ansvar*

Intressenter inom Trafikförvaltningen är främst förvaltare och kravställare inom sektion fastighet på teknikavdelningen. Till detta hör även trafikutövaren som ansvarar för drift av stationen.

### **Risikanalyser**

#### **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 regelförfarande och effektivitet

Ja ☐  
Nej ☒

Risker med ekonomiska konsekvenser

Ja ☒  
Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser

(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd, fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap)

Ja ☒  
Nej ☐

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Risker med konsekvenser för miljö, liv och hälsa

Ja ☐

Nej ☒

Risker med sociala konsekvenser

Ja ☒

Nej ☐

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 säkerhetsksekvenser.

Rulltrapporna utgör en del av utrymningsvägarna i Citybanan och kravställning på rulltrappornas funktion för att kunna säkerställa utrymning från

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

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.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

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.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

### **Ekonomisk osäkerhet**

Den ekonomiska osäkerheten är beräknad som ett riskpåslag om cirka 10 procent på bedömd investeringsutgift och utgör 101,3 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.

Trafikförvaltningen  
 Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
 Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
 2026-01-12

Ärende  
 TN 2025-1182

Infosäkerhetsklass  
 K1 (Öppen)

### 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 under minst 90% av antalet planerade drifttimmar per år. <sup>3</sup> | 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. <sup>3</sup> | 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. |

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

|                                                |                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                  |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Citybanans rulltrappssystem är resurseffektivt | Citybanans rulltrappssystem har minst lika låg livscykelkostnad som de bästa rulltrapporna i TF bestånd. <sup>4</sup> | 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 har upparbetat cirka 2,4 miljoner kronor. 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.

Beslutet innebär start av fas planering för Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan, till en utgift om 9,5 miljoner kronor. Detta är en minskning med cirka 7 miljoner från åtgärdsvalskalkylen då inriktningsfasen visat på att mindre mängd arbete och färre resurser kommer krävas under planeringsfasen än tidigare beräknat.

Genomförandefasen är förkortad med cirka två år då förfinad planering genomförts. Då Odenplan inte skall genomföras samtidigt så har man inte längre behov av att ta hänsyn till att parallella arbeten ska göras på Station City och Station Odenplan samtidigt. Dock tappar man synergieffekterna som blir genom att göra båda stationerna samtidigt vilket innebär att genomförandekostnaden för Station City isolerat blir något högre. Genomförandefasen för Station City och Orgelpipan är budgeterad till 984,8 miljoner kronor. Driftskostnaderna under genomförandefasen har uppskattats till cirka 22,9 miljoner kronor och avser kostnader för servicevärdar, skyltning, med mera.

Total indikativ prognos för objektet bedöms uppgå till 1 020,6 miljoner kr, varav 995,4 miljoner kronor avser investeringsutgift och 25,2 miljoner kronor avser pågående driftskostnader. Under planeringsfasen ska kalkylen förfinas/detaljeras och uppdateras inför genomförandebeslut.

Objektet är upptaget i investeringsplan 2026–2035 med 995,4 miljoner kronor. Planeringsfasen finansieras därmed i helhet inom ramen för objektets befintliga budget. Ekonomisk osäkerhet uppgår till 101,3 miljoner kronor inkl. index.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Buss, pendel, bytespunkter 6 sjö  
Anläggning*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2026-01-12

Ärende  
TN 2025-1182  
  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Driftskostnadskonsekvenserna till följd av driftsättning av de nya rulltrapporna från 2028 – 2047 beräknas över en 20-årsperiod ge kostnadsökningar på 1 111,5 miljoner inklusive index där 799,4 miljoner utgör avskrivningar och 312,1 miljoner utgör räntekostnader.

Underhållskostnaderna bedöms minska med i snitt ca 37,8 miljoner kronor per år jämfört med om befintliga rulltrappor skulle behållas fram till 2037. Minskningen av underhållskostnader har bedömts genom successivanalys i relation till förmodade förhöjda underhållskostnader om rulltrapporna inte skulle bytas ut.

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 48 miljoner kronor under åren 2028-2034. 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
- Sammanfattande rapport från inriktningsfasen avseende Citybanans rulltrappor på Station City och Orgelpipan

### **Skickas till**

-

John Söderberg  
Avdelningschef Investeringsprojekt

Erik Norling  
Förvaltningschef