

Regionstyrelsen

## Planeringsbeslut avseende fastighetsförvärv för ny depå Roslagsbanan

### Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

Trafiknämnden ges i uppdrag att inleda planeringsfasen avseende objekt Fastighetsförvärv Roslagsbanan inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 till en investeringsutgift om 8 000 000 kronor. Indikativ total investeringsutgift för objektet framgår av bilagan totalekonomiska konsekvenser (**sekretess**).

### Sammanfattning

Som en följd av Sverigeförhandlingens ramavtal 6 ska Roslagsbanan förlängas genom en tunnellsöning från Universitetet till T-centralen via Odenplan. Innan arbetet påbörjas med att initiera, planera och genomföra investeringen av själva depån behöver markanskaffning ske för att säkra en fastighet för den nya depån på Roslagsbanan. Beslut om förvärv sker därför som ett separat investeringsobjekt.

Detta beslut avser inledandet av planeringsfasen för ett fastighetsförvärv där en ny depå på Roslagsbanan ska uppföras. Beslutet innebär att trafiknämnden medges rätten att utreda samt förbereda för ett eventuellt framtida markinköp. I arbetet ska en Due Diligence-process ingå för att säkerställa rätt nivå på köpeskillingen samt för att ta fram underlag för en detaljplaneansökan.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafiknämndens beslut och föreslår att regionstyrelsen beslutar i enlighet med förslaget (TN 2025-1143).

### Bakgrund

Som en följd av Sverigeförhandlingens ramavtal 6 ska Roslagsbanan förlängas genom en tunnellsöning från Universitetet till T-centralen via Odenplan. Genom denna förlängning kommer kopplingen till Östra station inte längre att finnas som en del av trafiksystem Roslagsbanan. Därmed kan inte depå- och underhållsfunktionerna vid Stockholm Östra längre användas. Konsekvensen blir därför att en ny depå behöver etableras för

**Sekretess**  
Bilagan till  
tjänsteutlåtandet  
omfattas av  
sekretess enligt 19  
kap 3 § OSL  
(2009:400)

Roslagsbanan för att senast 2036 ersätta Stockholm Östra. Den nya depån behövs också för att säkerställa att Roslagsbanan har tillgång till erforderlig depåkapacitet för att möjliggöra att trafiken kan utvecklas och ökas på Roslagsbanan.

Inom ramen för genomfört åtgärdsval - Roslagsbanans fordon med följdinvesteringar (TN 2020-0120) samt lokaliseringsutredning (TN 2023-0299) inom ramen för Roslagsbanan till city har flera olika alternativ på lokalisering för en ny depå utretts.

Av de lägen som studerats för depån är de alternativ som ligger i Österåkers kommun bäst. Dialog har därför förts med Österåkers kommun om ny detaljplan och depåns läge. Ett första steg i planprocessen är att lämna in en planansökan till kommunen i syfte att få ett positivt planbesked.

Det är tidskritiskt att säkra en fastighet för ny depå på Roslagsbanan. Kommunens arbete med att ta fram en detaljplan bedöms ta minst 18–42 månader. Risken för överklagande av en ny detaljplan för depån bedöms som stor varvid tiden för en lagakraftvunnen detaljplan är svår att förutse i detta tidiga skede. Därför behöver arbetet med en ny detaljplan initieras och markanskaffningen ske skyndsamt innan arbetet påbörjas med att initiera, planera och genomföra investeringen av själva depån.

Planeringsarbetet ska hantera de förberedelser som krävs innan förvärv kan göras såsom värdering, Due Diligence. Beslutet innefattar även tillräckligt säkerställda planeringsförutsättningar, till exempel med berörd kommun ingånget planavtal. Ett planavtal är ett juridiskt avtal mellan en kommun och en planintressent som reglerar vem som betalar för kostnaderna när kommunen tar fram en ny detaljplan.

Nästa beslut som är att inleda genomförandefasen ska resultera i ett genomfört fastighetsförvärv, där Region Stockholm blir lagfaren fastighetsägare till en fastighet som är lämpad för avsett depåändamål.

### *Effektmål*

Fastighetsförvärvet är en del av utbyggnad Roslagsbanans effektmål såsom att möjliggöra ett ökat resande och öka tillgängligheten mellan nordostsektorn, centrala Stockholm och regionala kärnor.

### *Tider*

Planeringsfasen pågår under 2026. Genomförandebeslut där förvärvet slutförs planeras i samband med att en ny detaljplan som medger att ny

depå vinner laga kraft. Tidplanen är beroende av externa aktörer i markanskaffningsprocessen och detaljplanprocessen. Bedömda tider:

- Ingången köpeavtal för överlåtelsen 2027
- Ingången planavtal 2027
- Genomföra förvärvet 2027 framåt-

#### Risker

Trafiknämnden identifierar särskilt ekonomiska risker i tre huvuddelar.

1. Beslut om att inleda planeringsfas syftar till att skapa nödvändiga förutsättningar inför ett fastighetsförvärv. Om inte någon av de identifierade fastigheterna är möjlig att förvärva behöver motsvarande åtgärdsval och inriktningsarbete påbörjas på nytt för att hitta en möjlig fastighet.
2. Om beslut inte tas om att genomföra ny depå (på förvärvad fastighet) riskerar Region Stockholm att ha köpt en fastighet som inte kommer att användas.
3. Om Roslagsbanan till city inte genomförs riskerar Region Stockholm att ha köpt en fastighet som inte kommer att användas.

#### **Regionledningskontorets förslag och motivering**

Trafiknämnden anger i sitt tjänsteutlåtande att det är tidskritiskt att säkra mark för ny depå på Roslagsbanan. Regionledningskontoret instämmer i att arbetet med ett fastighetsförvärv och en ny detaljplan för en ny depå behöver påbörjas i god tid. Detta för att depån ska kunna ersätta Östra stations depå 2036 och säkerställa att utbyggnaden av Roslagsbanan har tillgång till erforderlig depåkapacitet.

Enligt Region Stockholms Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS2023-0414) föregås ett planeringsbeslut av en inriktningsfas, som i det aktuella ärendet har följt på uppdrag i budget för 2025. Under inriktningsfasen ska investeringens koncept, omfattning och avgränsning beskrivas och beräknade tidplaner tas fram. Även hållbarhetsanalys, riskanalys med riskbedömning samt ekonomiskt beslutsunderlag ska tas fram.

Trafiknämnden föreslår att investeringsobjektet går direkt till planeringsfas med hänvisning till att det arbete som normalt utförs inom inriktningsfasen redan hanterats inom ramen för åtgärdsvalet samt lokaliseringsutredningar från Roslagsbanan till city. Det inriktningsarbete som kvarstår avser en

fördjupad hållbarhetsanalys vilken kommer att hanteras i planeringsfasen. De generella hållbarhetsaspekterna har redan identifierats varvid regionledningskontoret inte anser det som någon risk att fördjupningen görs i planeringsfasen.

I enlighet med Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414) kan undantag från processen förekomma, som innebär en annan besluts- och/eller fasindelning. I dessa fall ska undantag och orsaker beskrivas och vara spårbara i beslut och beslutsunderlag.

Regionledningskontoret bedömer att trafiknämndens förslag om att påbörja förberedande arbeten inför ett förvärv av en ny depå för Roslagsbanan inte utgör ett avsteg från riktlinjer för investeringar.

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

Regionledningskontoret gör i övrigt ingen annan bedömning än vad som framgår av trafiknämndens beslut och föreslår att regionstyrelsen beslutar i enlighet med förslaget (TN 2025-1143).

### **Ekonomiska konsekvenser**

Investeringsobjekt Fastighetsförvärv Roslagsbanan finns inte upptaget i trafiknämndens investeringsplan 2026–2035. Det ekonomiska utrymmet för investeringsobjektets planeringsfas som ska genomföras 2026 hanteras genom omallokering av ospecificerade investeringsmedel inom ramen för investeringsplan 2026–2035. Utgiften för ett kommande fastighetsförvärv kommer att hanteras inom processen inför budget 2027.

Investeringsutgiften för planeringsfasen uppgår till åtta miljoner kronor. Investeringsutgiften för förvärvet i genomförandefasen förutsätts hanteras genom prioritering av investeringsobjektet i kommande investeringsplan 2027–2036. Bedömd indikativ total utgift för denna investering framgår av bilagan Totalekonomiska konsekvenser (sekretess).

Detta beslut avser endast planeringsfasen där utredning samt förberedelse för ett eventuellt framtida markinköp ska arbetas fram. I arbetet ingår en Due Diligence-process för att säkerställa rätt nivå på köpeskillingen samt ta fram underlag för en detaljplaneansökan.

Emma Lennartsson  
Regiondirektör

Katarina Holmgren  
Ekonomidirektör

**Beslutsunderlag**

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 18 februari 2026
2. Trafiknämndens tjänsteutlåtande den 13 januari 2026
3. Totalekonomiska konsekvenser (Sekretess)

**Beslutsexpediering**

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-03-02