Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Buss, Pendeltåg och Bytespunkter
BPB Anläggning

Handläggare
Khaldoon Barka
070-697 34 70
Khaldoon.barka@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-16

Trafiknämnden
2026-04-21

Ärende
TN 2025-0873

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut om att inleda genomförandefasen avseende utbyte av hissar och rulltrappor 2028

Förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 beslutas att inleda genomförandefasen avseende objekt utbyte av hissar och rulltrappor 2028 med en total budget om 238 miljoner kronor, varav 238 miljoner kronor avser investeringsutgift.

2. Förvaltningschefen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för den i punkt 1 angivna totalbudgeten, upphandla, tilldela samt teckna och förvalta erforderliga kontrakt och övriga avtal avseende utbyte av hissar och rulltrappor.

Förslag och motivering

Sammanfattning
Ärendet avser ett genomförandebeslut för utbyte av hissar och rulltrappor som har uppnått sin tekniska livslängd, i syfte att reducera framtida underhållsbehov samt minimera risken för oplanerade driftstopp. Åtgärden omfattar utbyte av totalt 12 hissar och 17 rulltrappor till en beräknad investeringsutgift om 238 miljoner kronor.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Buss, Pendeltåg och Bytespunkter
BPB Anläggning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-16

Ärende
TN 2025-0873

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bakgrund
Trafikförvaltningen har behov av ett kontinuerligt utbyte av hissar och rulltrappor för att säkerställa tillgängligheten, utrymningsstrategin samt för att begränsa kostnaden för underhåll. I förvaltningsplanerna för hissar och rulltrappor, vilka anger åtgärdsbehov i befintlig anläggning, genomförs bedömningar kontinuerligt för att planera underhållsåtgärder, samt avgöra när utbyten av objekt behöver ske.

Sedan 2016 har ett investeringsobjekt i form av utbytesprogram (SL 2015-0980, Utbyte av hissar och rulltrappor) för hantering av planerade utbyten av hissar och rulltrappor i tunnelbanesystemet pågått, vilket planeras färdigställas under innevarande år. Parallellt har beslut fattats om ett nytt investeringsobjekt för fortsatt utbyte fram till och med år 2029 för vilket beslut om planeringsfas behandlades av trafiknämnden i april 2025 (TN 2025-0173) och därefter beslutades av regionstyrelsen i juni samma år (RS 2025-0346). Då de underlag som vanligtvis utarbetas i inriktningsfas återfinns i förvaltningsplaneringen och genom tidigare utförda utbytesprojekt så föregicks planeringsbeslutet inte av en inriktningsfas.

Beslut om genomförandefas för investeringar omfattande mer än 100 miljoner kronor fattas normalt av regionfullmäktige. För denna investering, som är av underhållskaraktär och utan komplexitet, har regionfullmäktige i beslut om regionbudget 2026 medgivit rätt för trafiknämnden att fatta beslut om genomförandefas.

Överväganden och motivering
Trafikförvaltningen har sedan tidigare tagit fram en utbytestrategi med ett identifierat åtgärdsbehov på en total kostnad av 238 miljoner kronor, för att klara behovet fram till och med 2029.

Under planeringsfasen har arbetet genomförts med stöd av befintliga underlag, vilka har vidareutvecklats och kvalitetssäkrats. Val av objekt utbyte har analyserats med utgångspunkt i att bedöma om planerat underhåll eller utbyte är den mest effektiva åtgärden. Därutöver har systemkrav, riskanalyser och riskbedömningar tagits fram som underlag för kalkyler och tidplaner inför kommande genomförandefas.

Efter genomförd inventering och upprättad grundkalkyl bedöms projektets kostnad överensstämma med den nivå som redovisades i den tidigare studien.

Den totala utgiften framtagen under planeringsfasen är oförändrad jämfört med den grundkalkyl som togs fram till planeringsbeslutet. Projektet planeras vara färdigställt i slutet av 2029, men kan komma att påverkas av beroenden till andra projekt som genomförs i anslutning till spårmiljön. Exempel på sådan kan vara samordningskrav, exempelvis gemensamma trafikavstängningar eller arbetsområden.

Systemhandling
Under planeringsfasen har en inventering av anläggningen genomförts och med hjälp av inventeringen har man kunnat bestämma omfattningen av hissar och rulltrappor som ska bytas under den etapp som detta investeringsobjekt omfattar. Resultatet visar att objekt är i bristfälligt skick samt att vissa objekt kräver mer omfattande planering och samordning innan utbyte kan genomföras.

Totalt föreslås 29 objekt som ska bytas ut, varav 17 rulltrappor och 12 hissar vilket kan jämföras med det tidigare planeringsbeslutet som omfattade 28 objekt, varav 15 rulltrappor och 13 hissar. Hissar och rulltrappor som anges för stationerna nedan avser både tunnelbana och pendeltåg.

Hissar
- Slussen (10167, 10168)
- Liljeholmen (26052, 26055, 26056, 26057)
- Sundbybergs centrum (34371)
- Spånga (Samtliga)
- Telefonplan (Samtliga)
- Ösmo (Samtliga)
- Gröndalsviken (Samtliga)
- Tallkrogen (Samtliga)

Rulltrappor
- Bagarmossen (Samtliga)
- Skarpnäck (Samtliga)
- Trångsund (Samtliga)
- Kungsträdgården (30301, 30302, 30303, 30304, 30305)

- Gullmarsplan (15501, 15502)

Hållbarhetsinriktning
I planeringsfasen har hållbarhetsperspektivet utretts för att kartlägga projektets hållbarhetsaspekter enligt nedan.

Miljö:
- Produktionsomfattning (minska mängden underhåll och reparationer)
- Logistik (samordning transporter, resurser, materiel)
- Produktval (ur miljöhänseende, byggvarubedömningen)
- Hållbara systematiska lösningar (minimerat förbrukning av energi och livslängder)

Sociala:
- Trafikpåverkan (produktionsplanering, logistik)
- Tillgänglighetsanpassning (under byggtid, efter färdig produkt)
- Kulturvärde (bibehållen)
- Säkerhet (Utöka person och driftsäkerhet)

Överlämningsstrategi
Projektet ska tillsammans med mottagarna samt förvaltare säkra att överlämning kan genomföras på ett korrekt, säkert och effektivt sätt genom att projektet tar fram överlämningsplan i samverkan med mottagarna. Överlämningsplan och leverabellista ska godkännas och signeras av mottagarna. Mottagare ska få god kunskap om det som ska överlämnas.

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 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 ☒

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

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering

Risker med konsekvenser för kund- och resenärspåverkan
Riskbeskrivning
Under produktionen på en del stationer kan eventuellt resenärer hänvisas till alternativa vägar.

Riskbedömning

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

Sannolikheten bedöms som medel. En möjlig konsekvens är missnöje bland resenärer under produktionstiden.

Förmåga att hantera identifierade risker
Att förmedla till resenärer genom tydlig information, skyltning och samordnad produktionsplanering för att minimera påverkan under produktionstiden.

Risker med ekonomiska konsekvenser

Riskbeskrivning
Inga eller få anbud på grund av få konkurrenter vid upphandling.

Riskbedömning
Sannolikheten bedöms som medel. Konsekvenser som kan inträffa är att inget anbud inkommer och upphandlingen kan leda till tidsförskjutningar och därmed utgiftsökning.

Förmåga att hantera identifierade risker
Genom att ta fram en attraktiv upphandling, det vill säga en tydlig och väl förberedd upphandling som väcker intresse på marknaden, skapas goda förutsättningar för konkurrens. Att bjuda in till platsbesök under anbudsskedet skapas bättre förutsättningar för projektet.

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten är beräknad som ett riskpåslag om ca 9 procent på bedömd investeringsutgift och uppgår till 22 miljoner kronor inklusive index.

Osäkerheten har tagits fram av tidigare erfarenheter från tidigare projekt, utbyte av hissar och rulltrappor etapp 2 (TN 2021-0253).

Nedanstående inkluderande risker:

- Osäkerheter kring upphandling då projektet har få leverantörer som uppfyller Trafikförvaltnings kravbild.
- Osäkerhet kring samverkan med pågående verksamhet (intransport rulltrappor, andra pågående projekt).
- Osäkerhet gällande leveranstiden för hissar och rulltrappor.

Avgränsning av ekonomiska risker som är 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
Många hissar och rulltrappor närmar sig eller har uppnått sin tekniska livslängd, vilket medför en ökad risk för driftstörningar. Även om en del av hissar eller rulltrappor kommer att fungera, innebär detta högre drift- och underhållskostnader på grund av att objekten är gamla och behöver återkommande reparation.

Riskbedömning
Sannolikheten för stopp i många av objekten är höga. Konsekvensen blir kostsamma driftavbrott, försämrad service och tillgänglighet för resenärerna.

Förmåga att hantera identifierade risker
Byta ut de objekt som har störst behov för att minimera risken för driftstopp och därigenom undvika påverkan på resenärer vid användning av hissar och rulltrappor.

Kvantifierade effektmål

Effektmålet för denna investering är att upprätthålla förmågan hos befintliga tillgångar, på den nivå som moderna system förväntas leverera. Detta innebär att ursprunglig förmåga minst ska återställas avseende:

- Startberedskap
- Ledtider vid felavhjälpning
- Underhållskostnader

Detta effektmål realiseras när nya hissar och rulltrappor bedöms tas i drift: 2029.

Ekonomiskt beslutsunderlag

Beslutade medel för planeringsfasen uppgår till 3,1 miljoner kronor, varav 1 miljon kronor är upparbetat till och med februari 2026 och 1 miljon kronor återstår att upparbeta innan genomförandefas inleds.

Enligt de kalkyler som genomförts inom ramen för planeringsfasen bedöms kommande genomförandefas för utbyte av 12 hissar och 17 rulltrappor ha en utgift på 235,9 miljoner kronor inkluderat en ekonomisk osäkerhet på 22 miljoner kronor. Objektets bedömda budget för samtliga faser är 238 miljoner kronor.

Investeringsobjekt utbyte av hissar och rulltrappor är upptagen till en total utgift om 238 miljoner kronor i trafikförvaltningens investeringsplan 2026–2035.

Regionfullmäktige har i november 2025 beslutat enligt investeringsbudgeten för 2026, att Trafiknämnden medges rätt att besluta om investering i objekt för *utbyte av hissar och rulltrappor 2028 (*RS 2025-0079).

Kapitalkostnader till följd av driftsättning av de nya rulltrapporna och hissarna 2029 beräknas över en 20 års period uppgå till 303,4 miljoner kronor inklusive index varav 232,1 miljoner kronor avser avskrivningar och 71,4 miljoner kronor räntekostnader.

Drift- och underhållskostnader ger en kostnadsreduktion med 42,8 miljoner kronor inklusive index beräknat för de första tio åren efter driftsättning och utgörs av minskade underhållskostnader. Detta eftersom nya hissarna och rulltrapporna kräver mindre underhåll, är mer energieffektiva och har högre driftsäkerhet.

Objektet är inte föremål för medfinansiering.

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

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1, Totalekonomiska konsekvenser utbyte av hissar och rulltrappor 2028

Skickas till
-

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Buss, Pendeltåg och Bytespunkter
BPB Anläggning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-16

Ärende
TN 2025-0873

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef IP