

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
John Söderberg
+46 70 786 31 09
john.w.soderberg@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-06-16

Förnyat planeringsbeslut med förberedande arbeten avseende Roslagsbanan depå – Ersättning X10p

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 beslutas att förnya planeringsfas avseende objekt Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p till en investeringsutgift om 137,0 miljoner kronor och driftkostnad om 0,2 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 2 215,5 miljoner kronor, varav 2 212,8 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Trafiknämnden beslutar, under förutsättning av regionstyrelsens beslut enligt punkten 1, för egen del följande.

2. Inom ramen för planeringsfasen medges förvaltningschefen vid trafikförvaltningen rätt att påbörja arbetet med vissa förberedande aktiviteter, såsom nödvändiga undersökningar, planering för anpassning av högspänningsledningar, planändringar, bygglov och andra erforderliga tillstånd.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Roslagsbanans fordon är över 30 år gamla och behöver ersättas. Enligt rekommendationen ska hela X10p-flottan bytas ut mot X15p för att säkerställa tillförlitlig trafik.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

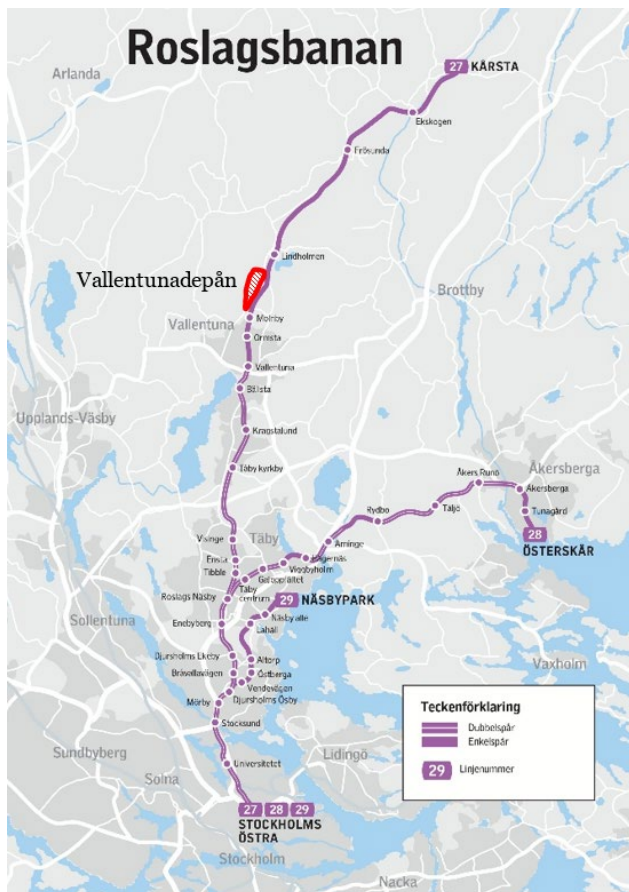
Investeringsobjektet Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p syftar till att bygga ut Vallentunadepån för de nya fordonen. Planeringsfasen startade i maj 2025 med analyser för att klargöra förutsättningar inför systemhandling.

Dessa analyser visar att projektet är mer komplext än tidigare bedömt, vilket innebär att tid och kostnad för systemhandlingen överskrider nuvarande planeringsbeslut. Projektet saknar därför tillräckliga medel och behöver ett nytt planeringsbeslut för att säkra fortsatt arbete och undvika förseningar. För att effektivisera genomförandetiden föreslås vissa förberedande arbeten påbörjas under planeringsfasen, vilket är en del av genomförandet.

Bakgrund

Bakgrund och tidigare beslut

Roslagsbanan är en smalspårig järnväg i Stockholms nordöstra förorter och landsbygd, trafikerad av lokaltåg sedan slutet av 1800-talet. Järnvägen som idag ägs och förvaltas av Region Stockholm utgår från Stockholms östra och delas i tre grenar mot Kårsta, Österskär och Näsbypark. Roslagsbanan har sitt främsta upptagningsområde i Danderyd, Täby, Vallentuna och Österåker. (Se Figur 1)



Figur 1: Roslagsbanans utsträckning idag

Till följd av beslut inom ramen för Sverigeförhandlingen (LS 2017–0621) kommer Roslagsbanans roll förändras väsentligt under slutet av 2030-talet då banan planeras förlängas till centrala Stockholm via Odenplan till T-centralen. Därmed går Roslagsbanan från att vara en matar bana till tunnelbanan till att bli en radiell direktförbindelse som även avlastar tunnelbanans röda linje.

Sedan 1988 trafikeras Roslagsbanan av fordon X10p. För att möta resandeprognos och möjliggöra tätare trafik (trafikupplägg 4+4S¹) fattades 2013 beslut (SL 2013-00474) om anskaffning av 22 nya tåg av typen X15p som levereras successivt.

¹ Förklaring 4+4S: i vardera riktning;

- 4 stomtåg per timme (Stockholms Östra – Örmsta/Åkersberga/Näsby Park) +
- 4 snabbtåg per timme (Stockholms Östra – Kårsta/Österskär).

Beslutet om en utökad mängd fordon för en kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan innebar samtidigt ett utökat behov av depåanläggningar. Genomförandet av Etapp 1 av Molnbydepån, idag benämnd Vallentunadepån, beslutades av trafiknämnden 2013 (TN2-2013-00518). Programhandlingskalkylen för dåvarande investeringsobjekt Molnbydepån visade då att beslutad budget överskreds, vilket ledde till ett besparingspaket (etapp 1) där vissa funktioner utgick för framtida kompletteringar. Etapp 1 av depån blev färdigbyggd 2020.



Figur 2: Vallentunadepån Etapp 1 (Molnbydepån), illustration från BBH Arkitekter

Beslut om inriktningsfas fattades för ett samlat investeringsobjekt Roslagsbanan Ersättning X10p inklusive depå och elkraft där fordon, elkraft och depå ingick på grund av att X10p-fordonen börjar närma sig sin tekniska livslängd. En sammantagen bedömning har visat att det är förknippat med höga risker och kostnader att livstidsförlänga X10p-fordonen längre än till utgången av år 2032. I beslutet om inriktningsfas (TN 2020-0120-6) ingick att ersätta samtliga X10p-fordon med 31 nya X15p-fordon samt att genomföra nödvändiga följdinvesteringar i depå och elkraft.

Den 6 maj 2025 fattade Regionfullmäktige beslut om att investeringsobjektet Roslagsbanan fordon, depå, elkraft (RS 2024-1161) delas upp i tre investeringsobjekt:

- a. Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p
- b. Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p

c. Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p.

För investeringsobjektet Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p beslutades samtidigt att inleda planeringsfasen. Detta för att säkerställa att tidplanen för ersättningen av X10p kan hållas och att option för fordonsanskaffning inte löper ut.

Inom ramen för Roslagsbanan Depå - Ersättning X10p planeras fortsatt för en utbyggnad av depån för att klara depåkapaciteten när X10p ersätts med X15p med bibehållen möjlighet att köra trafikering 4+4S. Därutöver ingår de funktioner som fick prioriteras bort i Etapp 1 av uppbyggnad av Vallentunadepån (då benämnd Molnbydepån) samt en utökad uppställnings- och verkstadskapacitet med nödvändiga anpassningar i anslutningen till den befintliga depån.

I enlighet med planeringsbeslutet (RS 2024-1161) omfattar investeringsobjektet Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p i huvudsak följande funktioner:

- Ökning av uppställningskapaciteten genom utbyggnad av befintlig uppställningshall
- Ökning av verkstadskapaciteten genom utbyggnad av befintlig verkstadshall
- Ökning av övrig underhållskapacitet genom att bygga en tvätthall och en saneringshall samt hantering av karosskador, lackering

Till dessa delar tillkommer kompletterande BEST-anläggning (Bana, El, Signal och Tele) och teknikbyggnader för exempelvis värme och växelvärme.

Hänt sedan planeringsbeslut i maj 2025

Planeringsfasen inleddes med kompletterande utredningar och analyser som inte inrymdes i inriktningsbeslutet. Resultatet av dessa visade på behovet av en viss justering i investeringens koncept, omfattning och avgränsning. Detta för att kunna fastställa behovet av funktioner samt att låsa de övergripande förutsättningarna.

Även projekteringen inleddes med utredningar, markundersökningar samt fastställande av depålayout för en fortsatt systemhandlingsprojektering och vidare planering för investeringsobjektet. En systemhandling beskriver verksamhet och funktioner på systemnivå. Den fastställer principer för konstruktion och installationer för att uppfylla ställda krav, och fungerar som bas för det detaljerade bygghandlingsskedet.

Överväganden och motivering

För att kunna vidmakthålla funktion, kapacitet och tillgodose resandebehovet på Roslagsbanan behöver X10p-fordonen ersättas samt Vallentunadepåns kapacitet öka. Investeringen är en grund för fortsatt utveckling av Roslagsbanan till år 2050 för att möta behoven av fordon samt ökat trafikeringsbehov.

Genom att avsätta mer tid för planeringsfasen skapas bättre förutsättningar för fortsatt arbete med att analysera objektets omfattning. Det möjliggör även verifiering och kvalitetssäkring av att objektet samordnas med andra pågående utredningar för Roslagsbanan, i syfte att bättre anpassa objektets tidplan till Roslagsbanans övergripande utvecklingsbehov och tidplan. Detta bidrar till att säkerställa leverans av funktioner i rätt omfattning och vid rätt tidpunkt, samt att minimera risker och störningar i den befintliga driftsatta verksamheten vid Vallentunadepån.

Avsaknad av tillräckligt beslutsunderlag och tydliga förutsättningar från inriktningsfasen har medfört att dessa frågor har behövt omhändertas i inledningen av planeringsfasen. Detta har i sin tur lett till en förlängd tidplan för planeringsfasen. Vidare har projekteringen behövt arbeta fram och fastställa objektets omfattning i ett senare skede för att undvika omfattande omtag och risk för felaktiga vägval. Sammantaget har detta resulterat i behov av en förlängd projekteringstid, större komplexitet samt ett utökat behov av fler resurser med specialkompetens under planeringsfasen.

Den förlängda planerings- och projekteringstiden innebär därför behov av en utökad budget för planeringsfasen, i syfte att säkerställa kontinuitet och bibehållen kompetens inom både beställarorganisationen och projekteringsorganisationen samt att skapa stabila förutsättningar för fortsatt genomförande.

En grundläggande förutsättning för att objektet ska kunna realiseras är att arbetet med hantering av de två högspänningsledningarna som korsar depåfastigheten bedrivs kontinuerligt. Anpassning av högspänningsledningarna är nödvändig för att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Vallentunadepån, både inom ramen för aktuellt investeringsobjekt och vid behov av framtida utbyggnationer.

I tidigare planering har budget för planering av dessa åtgärder varit planerad under genomförandefasen år 2026. Bedömningen är att planeringsarbetet behöver genomföras inom samma tidsperiod men nu som en del av planeringsfasen. Detta medför en utökad budget för planeringsfasen, men innebär samtidigt en

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

omfördelning av kostnader mellan faserna, vilket resulterar i motsvarande lägre kostnader under genomförandefasen.

Vidare behöver arkeologiska undersökningar, detaljplaneändring, bygglovsansökan samt andra erforderliga tillstånd och anmälningar genomföras i enlighet med ursprunglig övergripande tidplan. Detta är nödvändigt för att säkerställa hållbara förutsättningar för genomförandet samt för att undvika ytterligare tidsförskjutningar i genomförandefasen och i produktions skedet.

Budget för dessa aktiviteter har tidigare planerats inom genomförandefasen under perioden 2026–2027, men behöver nu genomföras inom planeringsfasen. Även detta innebär en kostnadsökning i planeringsfasen, men en motsvarande minskning i genomförandefasen genom omfördelning av kostnader mellan faserna.

Investeringskoncept

Investeringsobjektens kravbaseline uppdaterades mot trafikförvaltningens styrande dokument i samband med detta tjänsteutlåtande.

Vallentunadepån har idag uppställning för 16 stycken 60-metersfordon, två verkstadsspår, ett flödesspår samt ett svarvspår med mobila lyftar (som passar både X15p och X10p).

Investeringskoncept tar hänsyn till att Vallentunadepån kommer att fungera som huvuddepå för Roslagsbanan där viktiga depåfunktioner implementeras för att säkra fullt underhåll av X15p fordonsflottan.

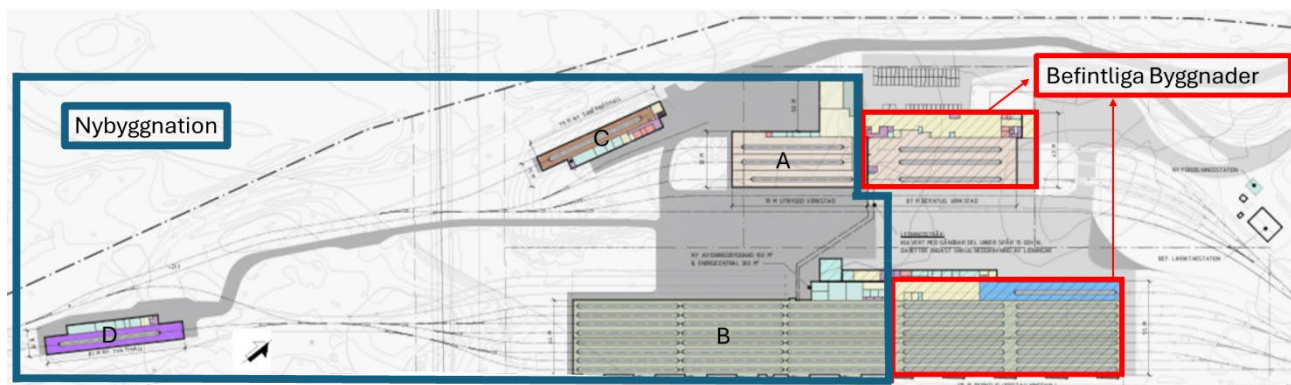
Investeringskoncept, liksom i tidigare beslut, visar en möjlig design för att uppfylla de krav som ställs på systemet för en utbyggd depå i Vallentuna.

Vid uppförandet av den första etappen av Vallentunadepån prioriterades vissa delar bort av besparingsskäl. De nämnda besparingarna i etapp 1 omfattade bland annat förenklad masshantering, uteblivet närvärmeverk samt bortprioriterade funktioner såsom multifunktionshall för tvätt, sanering och avisning, boggieverkstad och komponentverkstad. Vidare sammanbyggdes lokförarservice med teknikutrymmen, vilket nu medför behov av elektrisk separering. Även hantering av högspänningsledningar kopplad till Ellevio och Svenska Kraftnät utgick.

Inom ramen för investeringsobjektet *Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p* planeras nu återinförande av dessa funktioner, tillsammans med en utökning av uppställnings- och verkstadskapaciteten.

Investeringens omfattning

Omfattningen för depåns funktioner föreslås oförändrade i förhållande till planeringsfasbeslutet. Dock kommer vidare analyser och utredningar att behöva utföras under den fortsatta planeringsfasen för att säkerhetsställa att investeringsobjektets omfattning ansluter till det mål och den utvecklingsplan som finns för Roslagsbanan.



Figur 3: Vallentunadepån, situationsplan för utbyggnaden (arbetsmaterial)

Utbyggnaden av Vallentunadepån innebär fortsättningsvis tillkommande uppställningshall, tillkommande verkstadshall med fler funktioner, tvätthall samt klotter- och kadaversaneringshall.

Sammanfattning av omfattningen i detta investeringsobjekt:

- A. Verkstad med tre tillkommande verkstadsspår, inklusive
 - Boogieverkstadspåls
 - Komponentverkstad
- B. Uppställningshall med tillkommande uppställningsplatser
- C. Klotter- och kadaversanering
- D. Tvätthall

Till dessa delar tillkommer kompletterande BEST-anläggning (Bana, El, Signal och Tele) samt att befintlig pelletspanna ersätts med ett nytt energisystem baserat på geoenergi (bergvärme).

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Investeringsens avgränsning

Beslutet påverkar inte investeringsobjektets tidigare avgränsning.

Beräknade tidplaner

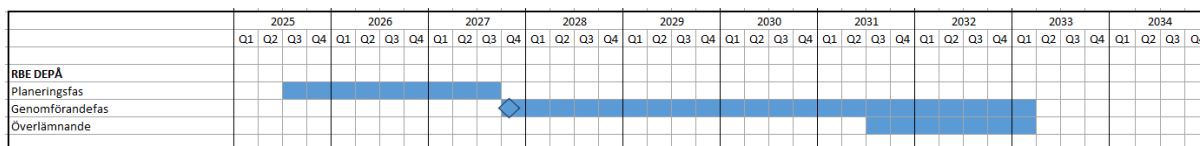
Vid inledningen av planeringsfasen genomfördes en analys i syfte att fastställa förutsättningarna för att kunna påbörja systemhandlingsprojektering. I denna analys identifierades behov av ytterligare utredningar innan projekteringen kunde starta. Projekteringsarbetet inleddes därför med ett cirka fyra månader långt utredningsskede, vars syfte var att fastställa ramarna för depålayouten samt att klargöra och kvantifiera omfattningen av den fortsatta projekteringen.

Den fördröjda starten av systemhandlingsprojekteringen är den huvudsakliga orsaken till den förlängda tidplanen för planeringsfasen. Utredningsarbetet visade dessutom på en större teknisk och funktionell komplexitet i projekteringen än vad som tidigare hade bedömts.

Sammantaget bedöms planeringsfasen förlängas med cirka 16 månader. Denna tidsförlängning bedöms dock just nu kunna hanteras inom investeringsobjektets totala tidplan, utan att slutdatumet för projektet påverkas.

Till följd av att genomförandebeslutet senareläggs planeras för en etappindelning av byggnationen. Etappindelningen prioriterar de mest verksamhetskritiska funktionerna, främst verkstad och uppställning, i syfte att säkerställa det ökade behovet av fordonsunderhåll och uppställningskapacitet. Till exempel kan funktioner för tvätt och sanering tills vidare tillgodoses i andra depåer inom systemet (fram till år 2036). Bedömningen är därför att dessa funktioner kan färdigställas senare utan negativ påverkan på trafiken och tidplanen.

I nuläget bedöms ingen förskjutning av investeringsobjektets totala tidplan (se figur 4). Däremot krävs fortsatt samordning av nya fordonsleveranser med produktionstiden för verkstadshallen samt övriga arbeten som behöver genomföras inom området för den driftsatta depån, för att säkerställa en störningsfri produktion och fortsatt drift.



Figur 4: Uppdaterad tidplan för Roslagbanan Depå - Ersättning X10p

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Hållbarhetsanalys

Hållbarhetsaspekter för det tidigare sammanslagna investeringsobjektet Roslagsbanan fordon, depå, elkraft redovisades i “Beslut om att inleda planeringsfasen och genomförandefasen avseende Roslagsbanan fordon, depå, elkraft” från 2025, där även hållbarhetsaspekter specifikt för investeringsobjektet “Roslagsbanan Depå - Ersättning X10p” redovisades. Beslutet har ingen påverkan på investeringsobjektets hållbarhetsaspekter.

Hållbarhetsaspekt	Projektmål
Begränsa indirekt klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt	Utsläpp av koldioxidekvivalent (CO ₂ e) ska minska med 50 procent under respektive projekterings- och entreprenadskedet jämfört med referenskalkyl.
Energieffektiva lösningar och val av energiförsörjning	En effektiv energilösning som är hållbar och tar hänsyn till hela energiförsörjningens värdekedja.
Klimatanpassat till förhöjda vattennivåer och/eller ökade skyfall	Att få till stånd en hållbar och robust lösning för hantering av dagvatten och grundvatten.
Påverkan på fornlämningar	Ej kopplat till projektmål.
Begränsa påverkan på grundvatten	Att få till stånd en hållbar och robust lösning för hantering av dagvatten och grundvatten.
God arbetsmiljö i anläggning	Noll-vision att allvarligt skadas eller förolyckas vid arbete inom projektet.
Trygghet för arbetstagare inom verksamheten	Alla som jobbar med projektet ska känna sig trygga såväl under entreprenadtiden som i färdigställd depå.
Hållbarhet i leveranskedjan (utifrån Sveriges Kommuner och Regioners uppförandekod för leverantörer)	Alla som jobbar med projektet ska ha anständiga arbetsvillkor samt en trygg och säker arbetsmiljö.
Social hänsyn i upphandling	Alla som jobbar med projektet ska ha anständiga arbetsvillkor samt en trygg och säker arbetsmiljö.
Totalekonomiska konsekvenser för investeringsutgift, kapitalkostnad och driftkostnad	Planera och genomföra utbyggnaden av Vallentunadepån med ett LCC-perspektiv.

Tabell 1: Hållbarhetsaspekter

Beskrivning av roller och ansvar

Beslutet har ingen påverkan på investeringsobjektets roller och ansvar.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Intressenter till objektet med fokus på beställande- och mottaganderoller är främst interna intressenter från strategisk utveckling, teknikavdelningen och trafikavdelningen.

Externa intressenter med stor påverkansgrad på objektet är fordonsleverantören Stadler, trafikutövaren Transdev, Vallentuna kommun samt ledningsägare Ellevio och Svenska Kraftnät.

Överlämningsstrategi

Överlämning till linjeorganisationen inom trafikförvaltningen kommer att ske i enlighet med investeringsobjektets överlämningsplaner och strategi som tas fram under planeringsfasen och förtydligas ytterligare under inledningen av genomförandefasen. Beslutet har ingen påverkan på investeringsobjektets överlämningsstrategi.

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 regelförfarande och effektivitet

Ja ☐

Nej ☒

Risker med ekonomiska konsekvenser

Ja ☒

Nej ☐

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Risker med säkerhetskonsekvenser

(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd², fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap³)

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 leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan

Riskbeskrivning

En förskjutning av investeringsobjektets tidplan medför en risk för att depåkapaciteten inte fullt ut kan möta behovet av en homogen fordonsflotta av typen X15p. En förskjuten tidplan riskerar att verkstadskapaciteten för X15p inte räcker vilket kan påverka resenärerna genom minskad regularitet eller fördröjd trafikstart.

Riskbedömning

Riskenivån bedöms som relativt låg. Bedömningen grundas på att fordon fortsatt kan ställas upp och hanteras vid Stockholm Östra och Mörbydepån fram till dess att Stockholm Östra depån avvecklas. Nuvarande planeringsförutsättningar innebär att avveckling kan ske tidigast från och med år 2036, vilket ger tillräckligt

² Dokumenteras i särskild ordning

³ Dokumenteras i särskild ordning

handlingsutrymme för att hantera en förskjutning i tidplanen utan omedelbar påverkan på trafikleverans eller resenärer.

Förmåga att hantera identifierade risker

Genom att fatta ett förnyat planeringsbeslut för investeringsobjektet stärks förutsättningarna för en samordnad och kontrollerad fortsatt planering. Detta bidrar till att minska risken för ytterligare tidsförskjutningar samt säkerställer bättre framförhållning i genomförandet av investeringen.

Risker med ekonomiska konsekvenser – risk 1*Riskbeskrivning*

Risk att den totala tiden för investeringsobjektet behöver förlängas, då tidplanen för planeringsfasen förlängs. En utdragen tidsplan innebär att både byggherreorganisationen och projektorganisationen behöver kvarstå under en längre period, vilket medför utgiftsökningar

Riskbedömning

Riskenivån bedöms som medelhög.

Förmåga att hantera identifierade risker

I och med den förlängda planeringsfasen skapas förutsättningar för att identifiera tidseffektiva genomförandelösningar samt produktionsplanering i syfte att hålla den ursprungliga tidplanen för objektet.

Risker med ekonomiska konsekvenser – risk 2*Riskbeskrivning*

Det finns en betydande risk att förlängda tillståndprocesser medför ökade kostnader för investeringsobjektet. En utdragen tidsplan innebär att både byggherreorganisationen och projektorganisationen behöver kvarstå under en längre period, vilket medför utgiftsökningar.

Riskbedömning

Riskenivån bedöms som medelhög. Genom att fatta beslut om utökad budget för planeringsfas och omdisponerade medel kan tillståndprocesserna starta under planerad tidsperiod vilket leder till mindre osäkerheter i genomförande.

Förmåga att hantera identifierade risker

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Organisationen bedöms ha god förmåga att hantera den identifierade risken och stärker förutsättningarna för en samordnad och kontrollerad fortsatt planering.

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten omfattar identifierade risker kopplade till såväl planerings- som genomförandefasen och har beaktats i investeringskalkylen genom riskpåslag.

Den samlade ekonomiska osäkerheten är oförändrad sedan tidigare planeringsbeslut och bedöms uppgå till 375 miljoner kronor, baserat på tidigare successiv kalkyl. Den ekonomiska osäkerheten hanterar bland annat kostnader för utbyggnad av verkstadshall samt kostnad för projektering och projektorganisation under genomförandefasen

En ny uppdaterad succesivkalkyl kommer att tas fram inför ramen för kommande genomförandebeslut.

Totalutgiften redovisas i Bilaga 01 – Totalekonomiska konsekvenser avseende Roslagsbanan Depå - Ersättning X10p.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning

Följande risker är identifierade men ingår inte i den beräknade ekonomiska osäkerheten, då de bedöms ha låg sannolikhet men potentiellt stor påverkan:

- Krav på större omtag i projekteringen till följd av förändrade externa krav eller regelverk.
- Betydande förändringar i investeringsobjektets omfattning till följd av nya förutsättningar i Roslagsbanans system.
- Oförutsedda tekniska eller kapacitetsrelaterade åtgärder i angränsande system (exempelvis depålösningar eller fordonsanpassningar).

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

Riskbeskrivning/konsekvensbeskrivning - risk 1

Den huvudsakliga konsekvensen av ett uteblivet förnyat planeringsbeslut blir att omfattningen av systemhandlingen behöver anpassas till nu befintlig budgetram för investeringsobjektets planeringsfas.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Konsekvenser av ej fattat beslut

Ett uteblivet beslut medför en stor påverkan av systemhandlingens kvalitet inför kommande genomförandebeslut vilket innebär stora osäkerheter inför genomförandebeslut avseende kostnad, tidplan och innehåll. Investeringsobjektets färdigställande bedöms senarelägga med tre till fyra år. Kvarvarande projekteringsarbeten och utredningar från planeringsfasen måste flyttas till genomförandefasen. Ytterligare merkostnader som kan uppstå är för förlängd byggherreorganisation, samt indexreglering.

Riskbedömning

Bedömningen är att risken faller ut vid ej fattat beslut med ovan angivna konsekvenser.

Förmåga att hantera identifierade risker

Förmågan att hantera identifierade risken bedöms som god. Riskåtgärd om systemhandlingen inte kan färdigställas inför planerat genomförandebeslut är att genomföra en prioritering av återstående frågor som hanteras i inledningen av genomförandefasen. Denna prioritering görs utifrån vilka delar som bedöms orsaka minst negativa tidsmässiga och ekonomiska konsekvenser för investeringsobjektet.

Riskbeskrivning/konsekvensbeskrivning - risk 2

Avbruten hantering av Svenska Kraftnät och Ellevios högspänningsledningar är en stor ekonomisk risk gällande tid och ekonomi.

Konsekvenser av ej fattat beslut

Avbrutet samarbete med Svenska Kraftnät och Ellevio medför en senareläggning av genomförande av ändringar som ligger utanför trafikförvaltningens kontroll, vilket påverkar genomförandetidplanen för hela objektet.

Riskbedömning

Bedömningen är att risken faller ut vid ej fattat beslut med ovan angivna konsekvenser.

Förmåga att hantera identifierade risker

Förmågan att hantera identifierade risken bedöms som måttlig då det ligger utanför trafikförvaltningens kontroll.

Kvantifierade effektmål

Effektmålen för det tidigare sammanslagna investeringsobjektet Roslagsbanan fordon, depå, elkraft redovisades i "Beslut om att inleda planeringsfasen och

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

genomförandefasen avseende Roslagsbanan fordon, depå, elkraft” från 2025. Av dessa effektmål berör endast tre effektmål det enskilda investeringsobjektet “Roslagsbanan Depå - Ersättning X10p”. Investeringsobjektet effektmål redovisas i tabell 2.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Effektmål enligt ÅVS	Tydliggörande i inriktningsfasen	Tidsaspekt	Indikator
Depåsystemets miljöpåverkan per personkilometer (för fordonen som underhålls i depån) minskar jämfört med idag. (B1.1.3 i föregående beslut) Effektmålet utvärderas inom hållbarhetsbedömning och beaktas i hållbarhetsarbetet i kommande faser.	CO ₂ -påverkan under livscykeln ska vara en del av beslutsunderlaget för material och installationer i Systemhandling. Materialval för de mest CO ₂ -drivande materialen utreds under projekteringen. Förväntad realiseringstid är vid färdigbyggd depå.	tidigast år 2034	Utsläpp av koldioxidekvivalent (CO ₂ e) ska minska med 50% jämfört med referenskalkyl.
Depåkapaciteten motsvarar fordonsbehovet. (TFP, Riktlinje Investeringar) (B2.1.2 i föregående beslut)	Genom utbyggnad av Vallentunadepån säkerställs behovet av uppställningsplatser, verkstadskapacitet och ev andra faciliteter för fordonskapaciteten på Roslagsbanan. Förväntad realiseringstid är vid färdigbyggd depå.	tidigast år 2034	Mätning av andel fordon tillgängliga för trafik jämfört med andelen fordon i planerat underhåll (per körkilometer) jämfört med idag (referensdata från TA)
Risken att skadas eller förolyckas vid arbete i Roslagsbanans depåer minskar. (B3.1.2 i föregående beslut)	Projektmålet är noll-vision att allvarligt skadas eller förolyckas vid arbete inom projektet. Förväntad realiseringstid är kontinuerligt under projektets genomförande.	tidigast år 2034	Bedömning av riskerna i arbetsmiljö, både under produktion och i färdigställd anläggning, jämfört med idag. Mätning av utfall i antal arbetsolyckor och säkerhetshändelser jämfört idag (referensdata från TA).

Tabell 2: Effektmål för investeringsobjektet Roslagsbanan Depå - Ersättning X10p

Ekonomiskt beslutsunderlag

I objektet Roslagsbanan Depå - ersättning X10p har 19,3 miljoner kronor upparbetats under inriktningsfasen. Upparbetat fram till april 2026 under planeringsfasen är 28,3 miljoner kronor. Beslutade medel för planeringsfasen uppgår till 88,8 miljoner kronor varav 0,2 miljoner kronor avser driftskostnad.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Detta tjänsteutlåtande avser förslag till förnyat planeringsbeslut om 137,2 miljoner kronor varav 137,0 miljoner kronor avser investeringsutgift. Detta motsvarar en ökning om 48,4 miljoner kronor jämfört med tidigare prognos för planeringsfasen och en omfördelning görs av budget från genomförandefas till planeringsfas. Den ökade investeringsutgiften för planeringsfasen beror bland annat på utökade utgifter för beställarorganisation under tidsförskjutningen, mer omfattande projektering samt utgifter för tillstånd och anmälningar.

Den totala investeringsbudgeten för hela objektet uppgår till 2 215,5 miljoner kronor varav 2212,8 miljoner kronor avser investeringsutgift och är oförändrat jämfört med tidigare planeringsbeslut samt överensstämmer med upptaget belopp i investeringsplan 2026–2035. Den totala uppskattade driftkostnaden fram till överlämnande är 2,7 miljoner kronor. Även den är oförändrad med tidigare planeringsbeslut.

Av planeringsfasens totalutgift bedöms 59,6 miljoner kronor falla ut år 2026, vilket överskrider årets budget för objektet med 16,6 miljoner kronor. Detta finansieras genom att det har skett förskjutningar bland trafikförvaltningens specificerade investeringar.

Trafikförvaltningen gör bedömningen att det inte finns några risker med denna hantering.

Den ekonomiska osäkerheten uppgår till totalt 375 miljoner kronor och har beräknats via successivkalkyl i samband med föregående planeringsbeslut, se avsnitt ekonomisk osäkerhet.

Trafikförvaltningen avser att återkomma med en uppdaterad kalkyl i samband med kommande genomförandebeslut.

Objekt Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p planeras att driftsättas etappvis mellan år 2031-2033. Den totala driftkostnaden efter genomförande beräknas att över en 20 års period uppgå till 3 393,1 miljoner kronor inklusive index, varav 2 133,5 miljoner kronor avser avskrivningar och 663,0 miljoner kronor räntekostnader. De ökade drift- och underhållskostnaderna uppgår till 596,6 miljoner kronor till följd av utökad depåfunktionalitet.

Den totala driftkostnaden minskar under en 20 års period jämfört med nuvarande planeringsbeslut om cirka 29 miljoner kronor till följd av justerad driftsättningsplan, vilket ger lägre avskrivnings- och räntekostnader.

Detta beslut är inte föremål för medfinansiering.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-11

Ärende
TN 2025-0442

Roslagsbanans utveckling

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 01 – Totalekonomiska konsekvenser avseende Roslagsbanan Depå - Ersättning X10p

Skickas till

Regionledningskontoret

John Söderberg
Avdelningschef Investeringsprojekt

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen