

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
John Söderberg

Trafiknämnden
2026-02-18

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fastighetsförvärv Roslagsbanan

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

- Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 beslutas att inleda planeringsfasen avseende objekt Fastighetsförvärv Roslagsbanan till en investeringsutgift om åtta miljoner kronor. Total budget för objektet är enligt bilaga 1 (sekreteess).

Sekreteess

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

Förslag och motivering

Sammanfattning

Detta beslut avser inledandet av planeringsfasen för ett fastighetsförvärv där en ny depå på Roslagsbanan ska uppföras.

Objektet ska resultera i ett genomfört fastighetsförvärv, där SL blir ägare till en fastighet som är lämpad för avsett depåändamål.

Bakgrund

Som en följd av Sverigeförhandlingens ramavtal 6 ska Roslagsbanan förlängas genom en tunnellsöning från Universitet till T-centralen via Odenplan. Genom denna förlängning kommer kopplingen till Östra station inte längre att finnas

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 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 lokaliseringstudering (arbetsrapporter) inom ramen för Roslagsbanan till city har flera olika alternativ på lokalisering för en ny depå utretts. Utredningarna har analyserat lokaliseringarna med avseende på:

- Trafik
- Kapacitetsbehov (storlek på fastighet)
- Bedömda kostnader för markförvärv
- Möjligheten till förvärv
- Planstöd
- Genomförandekostnader för att bygga en depå
- Konsekvenser med avseende på natur-, kultur- och omgivningspåverkan

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. Ett planbesked är ett skriftligt och motiverat kommunalt beslut där det framgår om kommunen avser att påbörja ett planarbete. Syftet med planbeskedet är att pröva om kommunen ställer sig positivt eller negativt till att inleda en detaljplanprocess. Underlag och utredningar till planansökan behöver tas fram av regionen.

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 laga kraftvunnen detaljplan är svår att förutse i detta tidiga skede. Därför behöver markanskaffningen ske skyndsamt i ett separat investeringsobjekt innan arbetet påbörjas med att initiera, planera och genomföra investeringen av själva depån.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen föreslår att beslut fattas att inleda planeringsfas för investeringsobjekt Fastighetsförvärv Roslagsbanan under 2026. Detta då det är tidskritiskt att säkra en fastighet för en ny depå på Roslagsbanan.

Parallellt med fastighetsförvärvet behöver det säkras planstöd för att möjliggöra uppförandet av en depå på fastigheten. Planprocessen bedöms innefatta både upprättande av planprogram och efterföljande detaljplan. Tiden det tar för att genomföra denna process tillsammans med tiden för att bygga själva depån i enlighet med investeringsprocessen innebär att fastighetsförvärvet behöver genomföras under 2027.

Detta tjänsteutlåtande avser inledande av planeringsfas med hänvisning till genomfört arbete inom ramen för åtgärdsvalet samt lokaliseringsutredningar från Roslagsbanan till city vilka bedöms motsvara inriktningsfasen. Med anledning av detta föreslås att projektet går direkt till planeringsfas. Vissa aktiviteter som ska levereras i inriktningsfasen i enlighet med Regionens investeringsprocess kvarstår och kommer att hanteras i planeringsfasen i stället. Det rör till exempel en hållbarhetsanalys. Generella hållbarhetsaspekter har identifierats i tidigare skeden och redovisas i detta tjänsteutlåtande.

Lokaliseringar av en ny fordonsdepå längs Österskärsgrenen har studerats i flera omgångar, bland annat inför Sverigeförhandlingen och i det planeringsprojekt Roslagsbanan till city som blev en del av förhandlingens resultat. Avsikten har varit att en ny depå ska möta Roslagsbanans framtida behov av depåkapacitet, tillsammans med en utbyggnad av Vallentunadepån och nattuppställning på station T-Centralen, samtidigt som placering av ny depå ska ta hänsyn till omgivningen och kringliggande intressen.

Planeringsarbetet ska hantera de förberedelser som krävs innan förvärv kan göras. Investeringen 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 för att möjliggöra en viss utveckling, som ny depå. Avtalet fastställer tidplan, ersättning för kommunens arbete, utredningar och fastställer åtaganden innan planarbetet startar, ofta efter ett positivt planbesked, och säkrar att den som "tjänar" på planen finansierar processen.

Genomförandefasen ska därefter resultera i ett genomfört fastighetsförvärv, där SL blir lagfaren fastighetsägare till en fastighet som är lämpad för avsett depåändamål.

Investeringens koncept

Objektet ska resultera i ett genomfört fastighetsförvärv, där SL blir lagfaren fastighetsägare till en fastighet som är lämpad för avsett depåändamål. Med "lämpad för avsett depåändamål" menas i detta sammanhang att ifrågavarande fastighet ska ha funnits lämplig för ändamålet utifrån nedanstående parametrar.

- Trafikeringsmässig lämplig lokalisering i berört trafiksystem.
- Ha en storlek, omfattning och utformning som ska kunna inrymma såväl utrymme för samtliga nödvändiga depåfunktioner, anslutningsspår till Roslagsbanan, anslutningsvägar till allmän väg, parkeringsbehov, dagvattenhantering, skyddszon mot angränsande befintlig eller kommande bebyggelse samt annat som kan finnas vara nödvändigt för att depån ska kunna fungera för sitt ändamål utan att onödigtvis störa angränsande markanvändning.
- Markområdets beskaffenhet, utifrån exempelvis geotekniska förhållanden, ska möjliggöra teknisk genomförbarhet.
- Tillräckligt säkerställda planeringsförutsättningar, det vill säga kommunen ska ha accepterat lokaliseringen genom tecknad avsiktsförklaring och planavtal.
- Identifierad fastighet är möjlig för regionen att förvärva med, i första hand, äganderätt. Är fastigheten inte möjlig att köpa behöver avsteg från gällande riktlinjer göras.
- Identifierad fastighet uppfyller trafikförvaltningens övriga krav på en depåfastighet.

- Erforderlig planprocess har påbörjats. I första hand avses att regionen har inkommit med en planansökan och att planavtal har träffats med ansvarig kommun.

Arbetet i planeringsfasen ska syfta till att möjliggöra ett fastighetsförvärv för en depåfastighet som beaktar ovanstående kriterier.

Genom en påbörjad planprocess (uppstart av planprogram eller motsvarande) ska tillräcklig trygghet ha skapats att Regionen kommer att få planstöd för att genomföra en depå på fastigheten.

Eventuella följdinvesteringar inom och i anslutning till trafikspåret (till exempel anslutningsspår eller anpassningar vid intilliggande station/hållplats) bedöms vara föremål för revidering av befintlig järnvägsplan.

Planeringsfasen ska bedrivas i samverkan med regionledningskontoret för att säkerställa att processen följer den strategi som regionledningskontoret har i uppdrag att utforma under 2026.

Regionstyrelsen har sedan tidigare i uppdrag att ta fram en strategi för verksamheternas lokalförsörjning och en långsiktigt plan för Region Stockholms mark- och fastighetsägande. Inom ramen för detta ligger att bedöma vilken mark och vilka fastigheter som Region Stockholm ska äga och vad som kan säljas och vid behov förvärvas. Som ett första steg ska planen omfatta hälso- och sjukvårdens lokalförsörjning och arbetet ska utgöra underlag för beslut i Budget 2026. Planen ska därefter kompletteras med kollektivtrafikens fastigheter och Region Stockholms administrativa lokaler.

Investerings omfattning

Planeringsfasen omfattar fortsatta dialoger med berörda myndigheter och berörda fastighetsägare, framtagande av erforderliga underlag inför planansökan eller motsvarande, avsiktsförklaring med berörda parter samt genomförande av förberedande aktiviteter inför fastighetsförvärv (värdering, Due Diligence).

Genomförandefasen för investeringsobjektet ska resultera i att SL blir lagfaren fastighetsägare till en fastighet som är lämpad för avsett depåändamål.

Fastighetsförvärvet genomförs i enlighet med regionens Vägledning Förvärv och försäljning av fastigheter (under framtagande). Region Stockholm får inte förvärva egendom till ett pris som överstiger marknadsvärdet i enlighet med tillämpliga regler i kommunallagen (2017:725) och EU:s statsstödsregler.

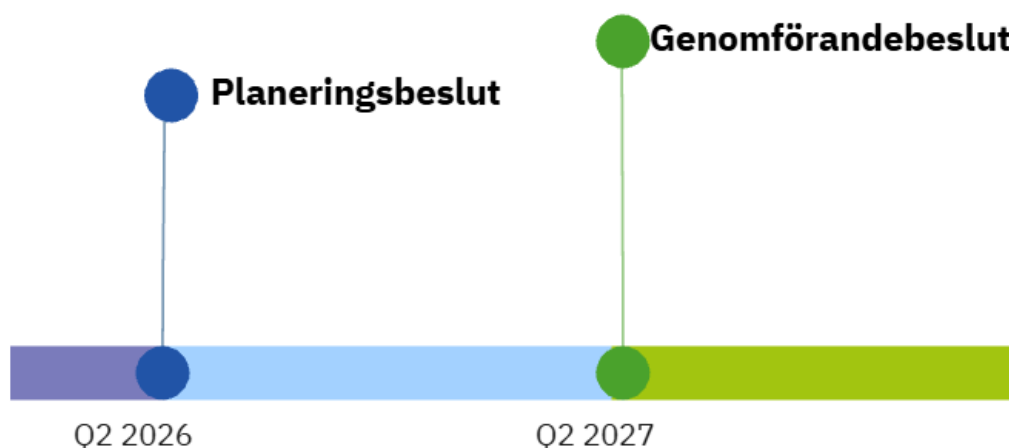
Inför förvärvet behöver alltid en ekonomisk, juridisk och teknisk granskning - en så kallad due diligence, genomföras.

Investeringsens avgränsning

Detta beslut omfattar enbart ett fastighetsförvärv för depå i anslutning till Roslagsbanan. Endast markanskaffning och erforderliga förberedelser inför en sådan ingår i investeringsens omfattning. Kommande investeringsbeslut behöver hantera inriktnings-, planerings- och genomförandearbetet för själva depåanläggningen och även identifierade följdinvesteringar. Dessa investeringar blir separata investeringsobjekt med separat finansiering. Nödvändiga följdinvesteringar som identifieras under planeringsfasen behöver belysas och investeringsutrymme för dessa behöver tillskapas.

Beräknade tidplaner

Planeringsfasen avses genomföras under 2026 med ett planerat genomförandebeslut tidigt under 2027. Tidplanen är starkt beroende av externa intressenter i markanskaffningsprocessen och i planläggningsprocessen.



Tidplan Fastighetsförvärv.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Hållbarhetsanalys

En hållbarhetsanalys har inte genomförts inom ramen för tidigare faser i åtgärdsvals- och investeringsprocessen för detta investeringsobjekt. En enklare hållbarhetsanalys behöver tas fram inför ett genomförandebeslut även om fastighetsförvärvet i sig inte genererar till exempel miljökonsekvenser.

Hållbarhetsanalysen för det kommande investeringsobjektet som avser själva depån kommer att belysa konsekvenserna för att uppföra en depåverksamhet på den fastighet som förvärfvas i och med detta investeringsobjekt.

Generella hållbarhetsaspekter som har identifierats i tidigare utförda utredningar:

Kulturmiljö

Roslagsbanan följer terrängen och är en del i miljön och en stor del av miljöns kulturhistoriska värde. Alternativ till depålägen kommer i olika grad påverka kulturmiljö och kulturhistoriska värden, liksom möjligen även befintlig bebyggelse och fornlämningsområden.

Social hållbarhet

Inget utav de utredda depåalternativen skapar barriäreffekter eller påverkar friytor för barn och unga i en större omfattning. Den samlade bedömningen blir att det finns både negativa och positiva effekter för samtliga alternativ men med rätt åtgärder kan effekterna mildras och samtliga alternativ bedöms som genomförbara.

Mark- och vattenmiljö

Inga potentiella föroreningskällor har återfunnits inom de föreslagna områdena för depåer. Vid flera av utredda depåalternativen kommer schaktning av berg behöva utföras. Bergschakter innebär generellt en viss ökad risk för spridning av metaller till omgivningen. Då inga efterbehandlingsobjekt eller påtagliga föroreningskällor återfunnits i områdena har bedömning gjorts främst mellan skillnader av miljöpåverkan på grund av bergschakt.

Luftmiljö

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Vid utformning och lokalisering av föreslagna depåer är det främst luftkvalité ur ett arbetsmiljöperspektiv som är styrande. Inga känsliga verksamheter eller bostäder finns i anslutning till de utredda depåalternativen. Verksamheter i utomhusmiljö ska dock alltid följa de gällande miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. För depåer bedöms inte luftkvalitet och Miljökvalitetsnormen för PM10 vara alternativavskiljande. Transporter till och från depån kommer med stor sannolikhet öka och kan påverka närliggande samhällen negativt.

Beskrivning av roller och ansvar

Fastighetsförvärv Roslagsbanan har flera intressenter inom framför allt trafikförvaltningen. SRegionledningskontoret (Ekonomi och finans/investering) deltar även i arbetet med fastighetsförvärvet för att säkerställa att förvärvet sker i enlighet med det uppdraget att ta fram en strategi för verksamheternas lokalförsörjning och en långsiktigt plan för Region Stockholms mark- och fastighetsägande samt vägledning förvärv och försäljning.

I Sverigeförhandlingen (Ramavtal 6 – Storstad Stockholm, Objektavtal – Roslagbanan till City) framgår att

6.1 Parterna är medvetna om att markåtkomst behöver säkerställas för depåer och depåanslutningar, såsom förutsättningar för Kollektivtrafikobjektet Roslagsbanan till City, och berörda Parter ska samråda avseende detta behov i syfte att gemensamt finna lämplig depåmark och underlätta etablering av erforderlig depå och depåanslutningar enligt de principer som följs av denna punkt 6.

Därmed är parterna i Sverigeförhandlingen i allmänhet, och den kommun som berörs av fastighetsförvärvet i synnerhet, en viktig intressent i arbetet med investeringsobjektet.

Risikanalys

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:

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan

Ja ☐
Nej ☒

Risker med konsekvenser för regelffterlevnad och effektivitet

Ja ☐
Nej ☒

Risker med ekonomiska konsekvenser

Ja ☒
Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser

(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd¹, fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap²)

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 ☒

¹ Dokumenteras i särskild ordning

² Dokumenteras i särskild ordning

Beslut om att inleda planeringsfas innebär inga konsekvenser för miljön eller sociala konsekvenser (inklusive funktionsrättskonsekvens). Val av fastighet för förvärv och genomförande av en ny depå kan innebära sociala konsekvenser eller omfattande påverkan på miljön. Dessa konsekvenser ska beskrivas inför ett genomförandebeslut för fastighetsförvärv samt vid investeringsbeslut för ny depå på den förvärvade fastigheten.

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering

Riskbeskrivning

Risker med ekonomiska konsekvenser

1. Beslut om att inleda planeringsfas syftar till att skapa nödvändiga förutsättningar inför ett fastighetsförvärv. Om inte någon av de identifierade fastigheterna är möjliga att förvärva behöver motsvarande åtgärdsval och inriktningsarbete påbörjas på nytt för att hitta en möjlig fastighet.
2. Om beslut inte tas att genomföra ny depå (på förvärvad fastighet) eller om Roslagsbanan till city inte genomförs riskerar trafikförvaltningen att ha köpt en fastighet som inte kommer att användas. Denna risk ska beskrivas inför genomförandebeslut fastighetsförvärv.
3. Om fastigheten förvärvas innan lagakraftvunnen detaljplan föreligger, finns risken att Regionen inte kan använda fastigheten för det syfte som förvärvet avser om inte detaljplan går igenom.

Riskbedömning

1. Förutsättningarna för ett genomfört fastighetsförvärv styrs av att överenskommelse nås med markägare till någon av de identifierade fastigheterna. Dialog pågår men osäkerheten kvarstår och bedöms som medelhög innan planeringsfasens arbete kan genomföras. Behöver nya möjliga fastigheter identifieras kommer det att leda till ökade kostnader och konsekvensen blir att tidplanen för Roslagsbanan till city påverkas negativt.
2. Risken bedöms som låg att Roslagsbanan till city inte genomförs. Risken att beslut inte tas avseende investeringen ny depå bedöms också som låg eftersom det är en förutsättning (att Regionen finansierar den) i enlighet med Ramavtal 6.
3. Avsikten är att planavtal ska upprättas med kommunen för att denna risk ska vara låg. Om detaljplan inte går igenom påverka det

kostnaderna kraftigt och tidplanen för Roslagsbanan till city påverkas negativt.

Förmåga att hantera identifierade risker

1. Genom att skyndsamt påbörja planeringsfasens arbete ges möjligheten att stödja kommunen i planläggningsprocessen genom att ta fram erforderliga underlag och utredningar som krävs i enlighet med plan och bygglagen. Avsikten är även att under planeringsfasen nå överenskommelse med markägare för att i största möjliga utsträckning säkerställa att ett fastighetsförvärv kan utföras i genomförandefasen.
2. Prioritering av investeringsobjekten Roslagsbanan till city samt kommande investeringsobjekt rörande ny depå i investeringsplan 2027 och framåt.
3. En viktig aktivitet i planeringsarbetet är att stödja kommunen i arbetet med upprättande av planprogram som ska föregå detaljplanarbetet.

Ekonomisk osäkerhet

Detta beslut avser endast planeringsfasen där utredning samt förberedelse för ett eventuellt framtida markinköp ska arbetas fram. Köpeskillingen för fastigheten är osäker då utfallet av planeringsfasens arbete kommer att ge förutsättningarna för fastighetsförvärvet. Inför genomförandebeslutet kommer den ekonomiska osäkerheten ses över. Eftersom projektet gäller ett fastighetsförvärv omfattas det inte av trafikförvaltningens krav på att följa den ordinarie kalkylprocessen.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning

Detta är inte relevant för detta beslut.

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

Riskbeskrivning

Ett fastighetsförvärv är en förutsättning för att kunna planera och genomföra en ny depå på Roslagsbanan, vilket i sin tur är en förutsättning för att genomföra Roslagsbanan till city. Om beslut inte fattas eller försenas, kan fastighetsförvärvet inte säkras i god tid vilket riskerar att Roslagsbanan till city försenas.

Riskbedömning

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
 Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2026-01-13

Ärende
 TN 2025-1143
 Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

Beslutet är nödvändigt som ett led i att Regionen uppfyller sitt åtagande rörande följdinvesteringar med anledning av Roslagsbanan till city.

Förmåga att hantera identifierade risker

Om beslutet inte fattas eller försenas behöver Regionen skapa andra förutsättningar för att säkra mark och depå för Roslagsbanan till city. Alternativet att behålla Östra station bedöms som icke realistiskt eftersom det ger mycket stora konsekvenser för Roslagsbanan till city med avseende på kostnader och till exempel linjesträckning av den nya dragningen.

Kvantifierade effektmål

Investeringsobjektets effektmål ansluter till de effektmål som arbetades fram av parterna i projektstyrelse (Stat, Region, Stockholms stad, Täby/Vallentuna/Österåker kommun) för Roslagsbanan till city, samt de effektmål som togs fram i genomfört åtgärdsval Roslagsbanans Fordon med följdinvesteringar (TN 2020-0120). De effekter som kan och ska uppnås (med tillhörande indikatorer) gäller i första hand depån och vad den tillför trafiksystemet Roslagsbanan. Dessa effektmål ska tas fram när arbetet med investeringen rörande depån påbörjas.

Effektmål	Indikatorer
Förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik	Total restidsnytta (timmar och/eller miljoner kr)
Förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik mellan nordostkommunerna och centrala Stockholm samt de regionala kärnorna	Resttidsförändring mellan olika start- och målpunkter (min)
	Bytesmöjligheter till annan stomtrafik
	Förutsättning för en framtida förlängning söderut
Öka resandet med kollektivtrafik	Förändrat antal kollektivtrafikresor
Minska trängseln i kollektivtrafiksystemet mellan nordostsektorn och centrala Stockholm genom att stärka den spårbundna trafikens kapacitet	Trängseltid under morgonens högtrafikperiod
	Kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem
	Trängsel vid bytespunkter

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bidra till ett tillförlitligt kollektivtrafiksystem	Förmåga att upprätthålla efterfrågad trafik
---	---

Tabell 2 Delmängd av Roslagsbanan till citys effektmål och indikatorer

Effektmål för ett fastighetsförvärv skiljer sig från effektmål för till exempel en infrastrukturinvestering där projektets mål (infrastruktursatsningen) ska möjliggöra en effekt (till exempel ett ökat resande). Effektmål för objektet fastighetsförvärv Roslagsbanan är därför mer kopplat till de projektmål som behöver uppnås. Dessa mål (med realiseringsår) för investeringsobjektet bedöms vara

Ingånget köpeavtal för överlåtelsen 2027

Ingånget planavtal 2027

Genomföra förvärvet 2027

Ekonomiskt beslutsunderlag

Investeringsutgiften för planeringsfasen uppgår till åtta miljoner kronor.

Objektet går direkt till planeringsfas och medel för inriktningsfasens återstående arbete ingår därmed i planeringsfasens investeringsutgift.

Investeringsobjekt Fastighetsförvärv Roslagsbanan finns inte upptaget i trafikförvaltningens investeringsplan 2026-2035. Det ekonomiska utrymmet för investeringsobjektets planeringsfas som ska genomföras i 2026 hanteras genom omallokering av ospecificerade investeringsmedel inom ramen för investeringsplan 2026-2035. Trafikförvaltningen gör bedömningen att det inte finns några risker med denna hantering.

Investeringsutgiften för förvärvet i genomförandefasen förutsätts hanteras genom prioritering av investeringsobjektet i kommande investeringsplan 2027-2036. Bedömd total budget för denna investeringsutgift framgår av bilagan Totalekonomiska konsekvenser (sekretess). Osäkerheten är stor i detta skede eftersom utgiften helt beror på vilken fastighet som förvärvas.

Driftkonsekvenserna vid ett förvärv finns beskrivna i Totalekonomiska konsekvenser (sekretess).

Detta beslut är inte föremål för medfinansiering.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbanaor Järnväg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-13

Ärende
TN 2025-1143

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Beslutsunderlag

- Ekonomibilaga med investeringskalkyl (SEKRETESS enligt [19] kap. [3] § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))

Skickas till

Regionledningskontoret

John Söderberg
Avdelningschef Investeringsprojekt

Erik Norling
Förvaltningschef