

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
John Söderberg
070-7863109
john.w.soderberg@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2025-12-16

Förnyat planeringsbeslut avseende Roslagsbanan elkraft - Ersättning X10p samt beslut om att inleda genomförandefasen för del av omfattningen

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Investeringsobjektet "Roslagsbanan Elkraft - Ersättning X10p" delas upp i tre investeringsobjekt:
 - Objekt 1) Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p
 - Objekt 2) Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p
 - Objekt 3) Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p
2. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 beslutas att förnya planeringsfas avseende objekt Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p till en investeringsutgift om 69 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 958 miljoner kronor, varav 957 miljoner kronor avser investeringsutgift.
3. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 beslutas att inleda genomförandefasen avseende objekt Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p med en total budget om 384 miljoner kronor och driftkostnad om 0,3 miljoner kronor, varav 384 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
*Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling*

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

4. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035 beslutas att inleda genomförandefasen avseende objekt Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p med en total budget om 49 miljoner kronor, varav 49 miljoner kronor avser investeringsutgift. I och med detta beslut kommer objektet att bli ospecificerat.

Trafiknämnden beslutar, under förutsättning av att regionfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

5. Förvaltningschefen på trafikförvaltningen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven budget, genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning eller avbrytande, teckna upphandlingskontrakt och överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik, samt förvalta kontrakten varvid ändringar och tillägg till kontrakten ska beslutas enligt gällande beslutsordning.

Förslag och motivering

Sammanfattning

När Roslagsbanan trafikeras med en tätare tidtabell samt successivt ersätter X10p- till X15p-fordon ökar elkraftsbehovet mer än vad dagens elkraftsanläggning klarar av.

Genom att dela objekt Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p i tre objekt minimeras riskerna för resenärspåverkan både på kort- samt lång sikt. Objektens samlade leverans oförändrad mot tidigare beslut, delningen bättre ur hållbarhetsperspektiv samt att förgävesinvesteringar undviks.

Från Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p (Objekt 1), bryts fördelningsstation Experimentalfältet med tillhörande järnvägstekniska åtgärder ut till ett eget objekt och tidigare lägger genomförande med 3 år (Objekt 2) samt att förläggning 33 kV sträckan Albano – Experimentalfältet bryts ut och senareläggs med 6 år (Objekt 3).

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bakgrund

Roslagsbanan är en lokaljärnväg som ägs och förvaltas av Region Stockholm. Banan utgår från Stockholms östra och delas i tre grenar mot Kårsta, Österskär och Näsbypark, med främsta upptagningsområde i Danderyd, Täby, Vallentuna och Österåker.

Genom beslut inom ramen för Sverigeförhandlingen (LS 2017–0621) förändras Roslagsbanans roll väsentligt under slutet av 2030-talet. Banan planeras förlängas till city via Odenplan till T-centralen (Roslagsbanan till city). Därmed går Roslagsbanan från att vara en matarbana till tunnelbanan till att bli en radiell direktförbindelse som även avlastar tunnelbanans röda linje.

För att möta resandeprognos och möjliggöra trafikupplägg 4+4S¹ fattades 2013 beslut (SL 2013-00474) om anskaffning av 22 nya tåg av typen X15p. Dessa levereras successivt.

I beslut om inriktningsfas (TN 2020-0120-6) ingick att ersätta samtliga X10p med 31 nya X15p samt att genomföra nödvändiga följdinvesteringar i depå och elkraft. Den 6 maj 2025 fattade Regionfullmäktige beslut om att dela projektet i tre objekt samt planeringsbeslut för bl.a. investeringsobjekt Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p (RS 2024-1161).

Under den efterföljande planeringsfasen har fördjupade analyser och samordning med närliggande investeringsobjekt identifierat betydande synergieffekter och riskreduktioner om förändringar görs; vissa delar tidigare läggs medan andra senare läggs.

Överväganden och motivering

I arbetet med investeringsobjekt Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p har trafikförvaltningen identifierat ett antal synergieffekter som inte fullt ut framgick i det ursprungliga planeringsbeslutet från maj 2025. De fortsatta analyserna har visat att objektets genomförbarhet och samhällsnytta kan stärkas väsentligt genom en förändring där delar av objektet tidigare läggs till

¹ Förklaring 4+4S: i vardera riktning;

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

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
*Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling*

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

genomförandefas och andra delar skjuts fram i tid eller överläts till andra närliggande objekt.

Denna strategi innebär att trafikförvaltningen i högre grad säkerställer att rätt investeringar görs i rätt tid, att dubbelarbete och förgävesinvesteringar undviks samt att intrång i känsliga miljöer minimeras. Nedan utvecklas de huvudsakliga övervägandena och motiveringarna för respektive delområde.

Synergieffekterna är följande:

- En infartsväg byggs till fördelningsstationen och likriktarstationen i stället för två separata.
- Ett till ytan mindre hus byggs i Nationalstadsparken i jämförelse med två separata hus med fördelningsstation i den ena och likriktarstation i den andra.
- En förgävesinvestering undviks för kanalisationsarbeten för 33 kV på en sträcka om ca 950 m.
- Bättre social hållbarhet för yrkesarbetare och tjänstemän då mängden nattarbete minskar.
- Bättre permanent lösning för förläggningen av 33 kV då den anläggs på ett sätt med mindre risker för extern påverkan även i framtiden.
- Att undvika en framtida ökning av entreprenadkostnaderna för hantering av driftsatt 33 kV-kabel för projekt Roslagsbanan till city.
- Arbetsmiljörisker minskar för arbetet som ska utföras vid Roslagsvägen för projekt Roslagsbanan till city.
- Bättre ekologisk hållbarhet då andelen inbyggt material minskar för samtliga delar ovan.

Objekt 1) Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p

Den totala omfattningen för samtliga 3 objekt är oförändrad, dock framgår det enligt nedan för objekt 2 och 3 kring varför ett genomförande är motiverat att ta beslut om. Det förnyade planeringsbeslutet för objekt 1 är i huvudsak motiverat för att fastställa en ny omfattning när delarna enligt nedan har brutits ut.

Konceptet har fortsatt sin grund för att möta behoven av hur elkraftsystemet etappvis ökar i omfattning till resandeprognosen för Roslagsbanan år 2050. Av de simuleringar och analyser som gjorts i samband med detta inkluderas enbart

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

de väsentliga och nödvändiga investeringarna som behövs till och med mållåret 2032 i detta ärende.

Objekt 2) Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p

Fördelningsstationen vid Experimentalfältet är en central komponent för att Roslagsbanans elkraftssystem ska klara kapacitetsbehoven fram till mållåret 2032 och med tidtabell 4+4S. De järnvägstekniska åtgärderna utgör en kritisk länk för att kunna driftsätta fördelningsstationen. Inmatningen från tunnelbanans högspänningsnät är en nödvändig förutsättning för att den nya stationen ska fungera. Utan dessa åtgärder kan fördelningsstationen inte tas i drift.

Kapacitetsbrist råder i nuvarande elkraftssystem. Teoretiska elkraftsanalyser visar att den befintliga kapaciteten på Roslagsbanan redan är fullt utnyttjad för dagens trafik. När ytterligare X10p-fordon fasas ut och nya, mer energikrävande X15p successivt introduceras ökar risken för att effektuttaget slår i taket. Utan en tidigarelagd fördelningsstation finns risk att restriktioner måste införas, såsom reducerat antal avgångar och/eller begränsningar i acceleration och hastighet. Detta skulle försvåra övergången till det planerade trafikupplägget 4+4S och leda till längre restider för resenärerna.

De fastighetsanalyser som gjorts för lokalisering av fördelningsstationen i Kungliga Nationalstadsparken visar att den största risken för att investeringsobjektet *Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p* inte kan leverera nödvändig elkraftskapacitet till mållår 2032 är om lokaliseringen inte godkänns, vilket skulle kunna vara aktuellt i det fall byggloven exempelvis ej blir godkända. Genom den redan etablerade kontakten med Kungliga Djurgårdsförvaltningen och den avsiktsförklaring som upprättats mellan Kungliga Djurgårdsförvaltningen och trafikförvaltningen – och som inkluderar fördelningsstationen – har trafikförvaltningen en unik möjlighet att realisera lösningen. Dialogen för lokalisering har pågått i sex år och innebär att risken för trafikpåverkande konsekvenser, såsom utebliven kapacitet för det planerade trafikupplägget 4+4S, kan minimeras.

Om trafikförvaltningen bygger en huskropp i Kungliga Nationalstadsparken i stället för två. Innebär detta att intrånget i Nationalstadsparken minskar, vilket är både miljömässigt och ekonomiskt fördelaktigt. Utöver att själva huskroppen

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

samlokaliseras kommer även anslutningsvägar och gemensamhetsanläggningar att kunna nyttjas av båda objekten. Detta ger även en förbättrad konkurrenssituation ur upphandlingssynpunkt för båda objekten.
Objekt 3) Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p

Utbyggnaden av högspänningsnätet mellan Experimentalfältet och Albano är en nödvändig komponent för den långsiktiga redundansen i elkraftsystemet. Genom att bryta ut objekt 3 och senarelägga omfattningen kan trafikförvaltningen både säkerställa rätt kapacitet i rätt tid och samtidigt undvika förgävesinvesteringar. Ett genomförandebeslut krävs direkt för att möjliggöra samordningen med bygghandlingsprojekteringen för RBc:s norrgående tunnel, ett arbetet som förväntas starta sommaren 2026. Ev. kvarstår större delen av objektets omfattning att göra först ett-två år inför drifttagandet av RBc.

Om Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p bygger ut högspänningsnätet enligt sin nuvarande omfattning och tidplan innebär det:

- en överkapacitet, då redundant matning inte behövs förrän Roslagsbanan till city tas i drift
- en förgävesinvestering, när Roslagsbanan till city genomför sin omfattning måste denna del rivas, vilket innebär att en förgävesinvestering uppstår redan inom 3–5 år från driftsatt anläggning
- ökade entreprenadkostnader inom trafikförvaltningen, då Roslagsbanan till city hanterar högspänningskabeln inom ramen för sina entreprenadarbeten. Detta medför ytterligare ökade förgävesinvesteringar för tillfällig hantering av 33 kV-kabeln. I detta scenario ökar även riskerna för arbetsmiljöskador avsevärt, särskilt vid arbeten intill Roslagsvägen.
- Ytterligare entreprenadkostnader, efter utfört arbete behöver Roslagsbanan till city i vilket fall hitta ett nytt permanent läge för 33 kV-kabeln samt att ansluta den mot fördelningsstation Experimentalfältet, detta ökar i sin tur ytterligare behovet av investeringsmedel för att genomföra trafikförvaltningens projekt RBc.

Genom att bryta ut och senarelägga denna del av högspänningsnätet till ett eget objekt kan omfattningen samköras med Roslagsbanan till city:s befintliga organisation. Detta innebär följande synergieffekter:

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Roslagsbanan till city kan samordna kabelarbetet i sin nya norrgående tunnel, vilket ger rätt kvalitet i rätt tid, till en lägre kostnad och med minskade arbetsmiljörisker. De analyser som genomförts visar att det finns flera alternativa genomförandemöjligheter.

Genom detta upplägg uppnås en långsiktigt hållbar lösning där investeringar genomförs i rätt tid och med största möjliga samhällsnytta. Samtidigt skapas förutsättningar för trafikförvaltningen att uppfylla sina mål om kapacitet, robusthet och hållbar utveckling.

Investeringens koncept

Ingen ändring i förhållande till ursprungligt planeringsbeslut, dock uppdateras objektens kravbaseline mot trafikförvaltningens styrande dokument i samband med detta tjänsteutlåtande från 2024-11-11 till 2025-10-30.

Investeringens omfattning

För en översiktlig kartbild över investeringens omfattning för samtliga 3 objekt, se nästa sida.

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
 Lokalbana Järnväg
 Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2025-11-10

Ärende
 TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

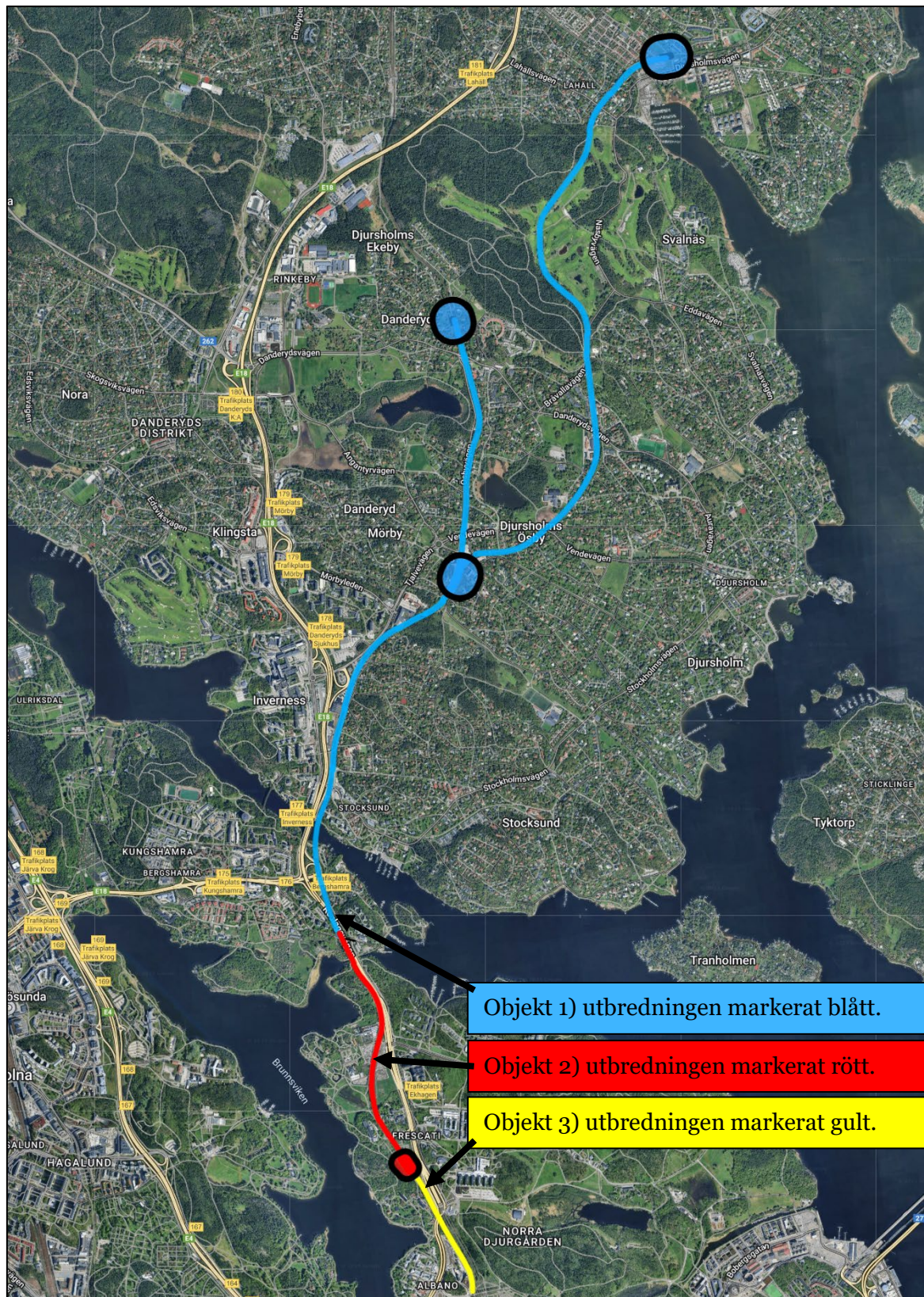


Bild 1: Översiktlig kartbild över investeringens koncept.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Investeringens omfattning - objekt 1) Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p

- Nya likriktare
Tre stycken nya likriktare på de platser som simuleringarna visar att kraften behövs i relation till de nya fordonen.
- Högspänningsmatning
Ca 9 000 meter högspänningskanalisation med tillhörande redundanta kablar.
- Lågspänningsmatning
Ca 8 000 meter järnvägsanläggning påverkas och ett antal nya nätstationer.
- Kontaktledning
Ca 7 000 meter järnvägsanläggning påverkas.

Ovanstående specifikation skiljer sig mot tidigare planeringsbeslut för Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p vilket har sin bakgrund i utbrytningen av omfattningen från objekt 1 till både objekt 2 och objekt 3.

Investeringens omfattning - objekt 2) Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p

- Högspänningsmatning inklusive fördelningsstation
Ca 2 000 meter högspänningskanalisation med tillhörande redundanta kablar samt en ny fördelningsstation.
- Lågspänningsmatning
Ca 2 000 meter järnvägsanläggning påverkas och ett antal nya nätstationer.
- Kontaktledning
Ca 3 000 meter järnvägsanläggning påverkas.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Investeringens omfattning - objekt 3) Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet –
Ersättning X10p

- Högspänningsmatning
Ca 1 000 meter högspänningskanalisation med tillhörande kablar.

Investeringens avgränsning

Nedanstående punkter ingår inte i detta beslut:

- Reinvestering av elkraftsåtgärder.
- Följdinvesteringar för ev. dubbelspårsutbyggnad eller eventuell avgränsning av Roslagsbanan till exempelvis Arlanda.
- Intäkter och kostnader som kan uppstå om elkraftsystemet ej räcker till innan objektomfattningen är utförd.

Tidigare har samordning mot projekt Roslagsbanan till city ej ingått i produktionsplaneringen för Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p och därmed noterats under avgränsningar, men då det under planeringsfasen framkommit att Roslagsbanan till city:s framdrift påverkar objektets möjlighet till att utföra investeringens omfattning behöver hänsyn tas för att i första hand förgävesinvesteringar inte ska uppstå och i andra hand möjliggöra synergieffekter.

Beräknade tidplaner

Under denna rubrik kunde det i planeringsfasbeslutet för Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p utläsas följande:

”För att nå projektmålen krävs en flexibilitet för genomförandet av de olika leverablerna i form av parallellt genomförande. Under projekttiden kommer därför vissa av de ingående leverablerna vara i sitt byggskede medan andra delar ligger kvar i sin tillståndsprocess i väntan på myndighetsbeslut innan de första spadtagen kan ske. Detta innebär att det framgent kan bli nödvändigt att föreslå att genomförandebeslut fattas trots att vissa planeringsaktiviteter vid denna tidpunkt ännu ej är färdigställda.”

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
 Lokalbana Järnväg
 Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2025-11-10

Ärende
 TN 2025-0629
 Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

Sammanfattningsvis ser fastidplanen ut enligt nedan:

	2025				2026				2027				2028				2029				2030				2031				2032				2033				2034				2035				2036				2037				2038			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4								
Objekt 1) Roslagsbanan Elkraft - Ersättning X10p																																																								
Planeringsfas																																																								
Genomförandefas																																																								
Överlämnande																																																								
Objekt 2) Roslagsbanan Fs Experimentalfältet - Ersättning X10p																																																								
Genomförandefas																																																								
Överlämnande																																																								
Objekt 3) Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet - Ersättning X10p																																																								
Genomförandefas																																																								
Överlämnande																																																								

Tidplanen för objekt 3 är baserad på att bygghandlingsprojektering sker år 2026 – 2027 för att sedan vänta in Roslagsbanan till citys tunnelarbeten mellan åren 2028 – 2035. Därefter sker utförandet av entreprenadrelaterade arbeten och överlämning mellan åren 2036 – 2038.

Hållbarhetsanalys

Genom att möjliggöra detta beslut sätts ekologisk, social och kulturmässig hållbarhet i fokus. De föreslagna förändringarna innebär minskad resursanvändning i material, arbete och riskminimerande åtgärder – både under installationsskedet och i det långsiktiga förvaltnings- och driftskedet.

Ekologisk hållbarhet främjas genom minskad materialförbrukning, reducerade anläggningsmoment och samordnad etablering. Detta leder till ett lägre klimatavtryck samtidigt som intrång i känsliga naturmiljöer, såsom i Kungliga Nationalstadsparken, minskar.

Social hållbarhet stärks genom att risker för arbetsmiljön reduceras, bland annat längs Roslagsvägen där samordnade entreprenader minskar exponeringen för riskfyllda moment. Resenärernas behov sätts också i fokus då kapacitetsökningen möjliggörs i tid och risker för trafikrestriktioner minimeras.

Kulturell hållbarhet tillgodoses genom att byggnationen i Nationalstadsparken begränsas till en huskropp i stället för två. Detta bevarar områdets kultur- och rekreationsvärden samtidigt som trafikförvaltningen visar förmåga till dialog och samverkan med Kungliga Djurgårdsförvaltningen.

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
 Lokalbana Järnväg
 Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2025-11-10

Ärende
 TN 2025-0629
 Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

Vidare ansluter beslutet direkt till projektets hållbarhetsmål:

- Noll-vision att allvarligt skadas eller förolyckas vid arbete inom objektet.
- Alla som jobbar med objektet ska ha anständiga arbetsvillkor samt en trygg och säker arbetsmiljö.
- Minska andelen koldioxidekvivalent/CO₂e med 50 % under projekterings- och entreprenadskedet jämfört med referenskalkyl/klimatberäkningar.

Detta beslut skapar därmed förutsättningar för att objektet kan uppfylla sina effektmål i tid, samtidigt som trafikförvaltningen bidrar till ekologisk, social och kulturmässig hållbar utveckling i Stockholmsregionen.

Hållbarhetsaspekt	Hållbarhetsmål
Begränsa indirekt klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt.	Minska andelen koldioxidekvivalent/CO ₂ e med 50 procent under projekterings- och entreprenadskedet jämfört med klimatberäkning.
Energieffektiva lösningar och val av energiförsörjning.	Projektets elkraftstationer ska nå målet om att sänka energiförbrukning om 30 % med hänsyn till fastighetsel i jmf år 2011.
Klimatanpassat till förhöjda vattennivåer och/eller ökade skyfall.	Elkraftsstationerna ska klimatanpassas för att klara skyfall på en dimensionerande nivå på 200 års extremväder + klimatkfaktor 1,4.
Bevarande av naturmark.	För lokaliseringen av projektets elkraftsstationer ska lokaliseringar väljas som minimerar påverkan på naturmark eller annan värdefull mark.
Bevarandevärd bebyggelse och miljöer.	Elkraftsstationerna ska vara anpassade efter befintlig naturmiljö och samspela med platsens unika kulturmiljö.
God arbetsmiljö i anläggning	Noll-vision att allvarligt skadas eller förolyckas vid arbete inom projektet.
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.

Tabell 1: Utdrag ur hållbarhetsanalysen.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Funktionsrättsbeskrivning

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade konsekvenser för personer med funktionsvariation.

Beskrivning av roller och ansvar

Intressenter till objekten med fokus på beställande och mottagande roller är främst interna intressenter från strategisk utveckling, teknikavdelningen och trafikavdelningen inom trafikförvaltningen. Externa intressenter med stor påverkansgrad på objektet är kommuner, bygglovsmyndigheter och berörda fastighetsägare.

Överlämningsstrategi

Överlämning till linjeorganisationen inom trafikförvaltningen kommer att ske i enlighet med objektens överlämningsplaner.

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 med ekonomiska konsekvenser

Ja ☒

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Nej ☐

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

Riskbeskrivning – risk 1 – med kund- och resenärspåverkan

Otillräcklig mark för järnvägsändamål och/eller tillståndprocesser som tar för lång tid vilket kan leda till resenärspåverkan genom att elkraftsförsörjningen inte klarar den kapacitet som krävs för att täcka behovet av homogen X15p-flotta samt tidtabell 4+4S.

Riskbedömning

Den befintliga placeringsutredningen påvisar att likriktarstationerna Djursholms Ösby och Djursholms Ekeby byggs inom områden där befintlig detaljplan möjliggör byggnationen medan likriktarstation Lahäll sannolikt kräver att detaljplanen revideras. Den tänkta placeringen för

² Dokumenteras i särskild ordning

³ Dokumenteras i särskild ordning

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

likritarstation/fördelningsstation Experimentalfältet ligger utanför detaljplanlagt område där områdesbestämmelser råder. Det bedöms ej nödvändigt att driva detaljplaneprocess för att möjliggöra ett bygglov för att upprätta byggnaden i Experimentalfältet. Hög sannolikhet för att någon av de järnvägstekniska byggnaderna som ska byggas kräver lång processtid. Om det inträffar medför detta att färre fordon kan trafikera Roslagsbanan, därtill behöver fordonen även köra med reducerad hastighet.

Förmåga att hantera identifierade risker

Genom att fatta beslut i detta tjänsteutlåtande minimeras risken från att falla ut i objekt 1 och 2.

Riskbeskrivning – risk 2 – med kund- och resenärspåverkan

Om förnyat genomförandebeslut ej fattas för objekt Ls Universitetet/Experimentalfältet är omfattningen för detta tjänsteutlåtande försvårande för objektets genomförande. Arbetet kan fortfarande genomföras dock med andra förutsättningar än vad som framgår i detta beslut.

Riskbedömning

Ett förnyat genomförandebeslut för objekt Ls Universitetet/Experimentalfältet kommer sannolikt att fattas av Trafiknämnden innan detta beslut formaliseras av Regionfullmäktige. Sannolikheten bedöms som låg för att risken skulle falla ut. Om det inträffar kan det medföra långa tidsförskjutningar för objekt 2. Detta kan leda till resenärspåverkan genom att elkraftsförsörjningen inte klarar den kapacitet som krävs för att täcka behovet av homogen X15p-flotta samt tidtabell 4+4S.

Förmåga att hantera identifierad risk

Trafiknämndens beslut om förnyat genomförandebeslut för Ls Universitetet/Experimentalfältet bevakas och tillses att det är beviljat innan sakfrågan hanteras av Regionfullmäktige i detta tjänsteutlåtande.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
*Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling*

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riskbeskrivning – med ekonomiska konsekvenser

På grund av platsbrist i kombination av framtida ökade kvalitetskrav på 33 kV-kablarna kan det medföra att mer bergtunnel behöver schaktas ur vilket i sin tur ökar kostnader och tid för genomförandet.

Riskbedömning

Roslagsbanan till city behöver vid sitt genomförande anpassa sig till högspänningskabeln, och kan detta leda till merkostnader, bland annat genom behov av större bergtunnel. Sådana åtgärder skulle riskera att öka entreprenadkostnaderna och därigenom minska de samordningsvinster som beslutet syftar till att uppnå. Sannolikheten bedöms som låg för att risken skulle falla ut. Om det inträffar kan det medföra kostnadsökningar att objektets budget för ekonomiska osäkerheter ej räcker för att omhänderta kostnadsökningen.

Förmåga att hantera identifierad risk

- Risken är välkänd och har analyserats i tidigare skeden, i nuläget bedöms inte bergtunneln bli större än vad som redan planerats.
- Tekniska lösningar finns redan identifierade i analyserna, och dessa kan anpassas efter framtida förutsättningar utan att medföra större tidsförskjutningar.
- Risken kan därmed betraktas som hanterbar inom ramen för objektets tidplan och budget.

Riskbeskrivning – med säkerhetskonsekvenser

Risk för att den anläggning som byggs innehåller säkerhetsrisker i förvaltningsskedet p.g.a. felaktigt handhavande under projektiden.

Riskbedömning

Sannolikheten bedöms som låg för att risken skulle falla ut. Om det inträffar kan det medföra ombyggnationer i ett sent skede med både tids- och kostnadsökningar som följd.

Förmåga att hantera identifierad risk

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
*Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling*

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Det är viktigt att projektet efterlever sina satta rutiner i enlighet med upprättad säkerhetsplan för att undvika att risken faller ut. Möjligheterna att bygga en anläggning utan säkerhetsrisker bedöms som goda.

Riskbeskrivning – med konsekvenser för miljö, liv och hälsa

Risk för olyckor i entreprenadskedet som kan föranleda personskador, dödsfall och även miljöolyckor, i synnerhet med arbeten som sker natt i och intill spårgående trafik.

Riskbedömning

Alla byggnationsprojekt innehåller risker för miljö, liv och hälsa. Omfattningen av dessa 3 objekt är ej undantagna från dessa risker. Trots korrekt handhavande under projektiden bedöms risken som hög att någon form av tillbud och / eller olyckor kan komma att ske trots att projekten vidtar alla de förebyggande åtgärder och löpande uppföljningar som rimligen kan vidtas i syfte för att undvika dessa.

Förmåga att hantera identifierad risk

Det finns ett etablerat arbetssätt hur olyckor ska undvikas genom bl.a. tydliga rollfördelningar, ansvarsfördelningar, arbetsberedningar, mötesforum, ronderingar och revisioner. Projektet har alla förutsättningar för att genomföra projektet utan påverkan på miljö, liv och hälsa, dock ska den mänskliga faktorn inte bortses ifrån.

Riskbeskrivning – med sociala konsekvenser

Risk för att de som jobbar med objektet har oanständiga arbetsvillkor och/eller en otrygg och osäker arbetsmiljö.

Riskbedömning

Vid stora infrastrukturprojekt krävs noggrann uppföljning och korrekta upphandlingar för att säkerställa att ingen projektmedlem tillåts fara illa av arbetsmässiga skäl. Sannolikheten bedöms som låg för att risken skulle falla ut. Om det inträffar utan avhjälpande kan det medföra att tecknade avtal med leverantörer och / eller entreprenörer behöver avbrytas och nya tecknas i dess ställe. Detta kan i sin tur medföra stora tids- och kostnadsökningar som följd, dock beroende på vilket avtal som påverkas och i vilken tid.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förmåga att hantera identifierad risk

Vid korrekt genomförda upphandlingar i kombination med god kontroll kan riskerna för kontraktsparternas anställda och personal säkerställas. För materialleverantörer är det dock svårare för objekten att förvissa sig om att tillverkarna uppfyller samma kravställning.

Riskbeskrivning – med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende

Vid det fall objekten ej lyckas att under gällande trafikavstängningsperiod färdigställa anläggningen tillbaka ett trafiksäkert skick i rätt tid så kan det få en påverkan på förvaltningens varumärke och förtroende.

Riskbedömning

Alla infrastrukturobjekt inom järnväg som innehåller trafikavstängningsperioder har också med sig en risk att entreprenaderna ej lyckas genomföras i rätt tid. Sannolikheten bedöms som låg för att risken skulle falla ut. Om det inträffar kan det medföra att förvaltningens varumärke och förtroende mot blir skadat.

Förmåga att hantera identifierad risk

Objekten har etablerade rutiner kring arbeten i och intill järnvägsanläggningen för att möjliggöra att arbete kan ske enligt plan. Objekten har även avsatt medel för att byggherreorganisationen ska bevaka och driva både projekten och entreprenaderna för att lyckas med projektmålen.

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten omfattar total mängd risk vilket har inkluderats inom ramen för investeringsbeslutet, inklusive osäkerheter under genomförandefas.

Objekt	Ekonomisk osäkerhet	Metod
Objekt 1 -Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	108 miljoner kronor	Successivkalkyl
Objekt 2 -Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p	27 miljoner kronor	Successivkalkyl

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Objekt	Ekonomisk osäkerhet	Metod
Objekt 3 - Roslagsbanan 33 kV Experimentalältet – Ersättning X10p	5 miljoner kronor	Successivkalkyl
Totalt	140 miljoner kronor	

Tabell 2: Sammanställning ekonomisk osäkerhet för samtliga 3 objekt.

Den ekonomiska osäkerheten är baserad på en successivkalkyl som gjordes inför planeringsfasbeslutet i maj 2025 för Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p. Denna kalkyl aktualiseringsprövades inför detta förslag till beslut med resultatet att den ekonomiska osäkerheten för samtliga objekt ökar kalkylmässigt med 8 miljoner kronor och uppgår till totalt 140 miljoner kronor. Fördelningen av tidigare osäkerhetsposter är värderade och fördelade mellan objekten i den mån det finns ekonomiska osäkerheter. Anledningen till höjningen är främst osäkerheter kring hur kostnaderna för ersättningstrafik kommer att fördelas internt inom trafikförvaltningens olika objekt.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning

Då investeringsobjektets löptid stäcker sig i flertalet år kommer trafikförvaltningens interna kvalitetsdokument sannolikt att förändras under tiden. När detta inträffar så kommer respektive objekt behöva ändringshantera förändringen och att vid varje tillfälle göra en konsekvensbedömning av dess effekt på objektomfattningen. Varken tids- eller ekonomireserver för framtida omfattningsökningar är med i objektets budget för ekonomisk osäkerhet.

Ändrat beslut angående inkoppling på tunnelbanans 33 kV-nät – i det fall det under projektiden tas beslut om att Roslagsbanan ej tillåts koppla in sig på tunnelbanans 33 kV-nät kommer det få stora konsekvenser och projektet får starta om från inriktningsfas. Risken bedöms ha låg sannolikhet.

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

Riskbeskrivning

Om beslutet inte fattas enligt förslag uppstår ett antal risker och negativa konsekvenser som sammantaget bedöms påverka både objektets måluppfyllelse och trafikförvaltningens långsiktiga förmåga att leverera robust kollektivtrafik:

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Utan ett tidigare lagt genomförandebeslut för fördelningsstationen och de nödvändiga järnvägstekniska åtgärderna riskerar driftsättningen att förskjutas med 2–3 år mot vad som skulle vara möjligt. Detta innebär att Roslagsbanans elkraftsystem inte kan försörja trafikupplägg 4+4S med homogen X15p-flotta vilket leder till risk för trafikrestriktioner och försämrad resenärsupplevelse.
- Om högspänningsnätet 33 kV byggs ut inom ramen för Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p före år 2032 riskerar investeringen att behöva rivas, flyttas och anläggas på nytt när Roslagsbanan till city genomför sin objektomfattning. Detta kan leda till betydande förgävesinvesteringar på 3–5 års sikt.
- Roslagsbanan till city tvingas hantera redan lagd 33 kV-kabel, vilket innebär kostnadsdrivande provisorier, nya permanenta lösningar och ökade arbetsmiljörisker.
- Utan samordning av huskropparna i Kungliga Nationalstadsparken behöver två separata byggnader och tillhörande anslutningsvägar uppföras. Detta ökar intrånget i parken, minskar trafikförvaltningens trovärdighet i dialogen med Kungliga Djurgårdsförvaltningen och försvårar möjligheten att uppfylla ekologiska och kulturmässiga hållbarhetsmål.
- Om kapacitetsförstärkningen försenas eller trafikrestriktioner införs riskerar Trafikförvaltningens förtroende att påverkas negativt, särskilt med tanke på de politiska förväntningarna att Roslagsbanan ska leverera kapacitetsökning och robusthet till år 2032.

Riskbedömning

Att inte fatta beslut enligt förslag innebär en hög risk för förseningar, förgävesinvesteringar och ökade kostnader. Beslutet är därför avgörande för att säkerställa god ekonomisk hushållning, undvika trafikpåverkan och uppfylla objektens effektmål.

Förmåga att hantera identifierade risker

Genom att fatta beslut enligt detta förslag minskar samtliga ovanstående risker.

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
 Lokalbana Järnväg
 Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2025-11-10

Ärende
 TN 2025-0629
 Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

Kvantifierade effektmål

Målen innebär att systemet till år 2032 ska tillhandahålla den kapacitet som krävs för att genomföra trafikupplägg 4+4S och att det på längre sikt, med visionsår 2050, ska kunna försörja det fullt utbyggda trafikupplägget 4+4S+I⁴.

Ett av de berörda effektmålen från åtgärdsvalsfasen: att möjliggöra planerat trafikutbud 2030, och bidra till trafikutbud enligt prognos 2050. I planeringsfasen har effektmålen från inriktningsfasen förtydligats enligt nedan.

Investerings- objekt	Effektmål – planerings- och/eller genomförandefas	Tidsaspekt	Indikator
1	Att det fullt utbyggda elkraftssystemet (visionsår 2050) tillhandahåller en tillräcklig och tillförlitlig kapacitet för att upprätthålla trafik enligt trafikeringsupplägg 4+4S+I.	tidigast år 2038	Mätning av tillgängliga fordon dagligen kommer att visa om samtliga planerade turer kan trafiksättas.
1	Att elkraftssystemet med målår 2032 tillhandahåller en tillräcklig och tillförlitlig kapacitet för att upprätthålla trafik enligt trafikeringsupplägg 4+4S.	år 2033	Mätning av tillgängliga fordon dagligen kommer att visa om samtliga planerade turer kan trafiksättas.
2	Att det fullt utbyggda elkraftssystemet (visionsår 2050) tillhandahåller en tillräcklig och tillförlitlig kapacitet för att upprätthålla trafik enligt trafikeringsupplägg 4+4S+I.	tidigast år 2038	Mätning av tillgängliga fordon dagligen kommer att visa om samtliga planerade turer kan trafiksättas.
2	Att elkraftssystemet med målår 2032 tillhandahåller en tillräcklig och tillförlitlig kapacitet för att upprätthålla trafik enligt trafikeringsupplägg 4+4S.	år 2030	Mätning av tillgängliga fordon dagligen kommer att visa om samtliga planerade turer kan trafiksättas.
3	Att det fullt utbyggda elkraftssystemet (visionsår 2050) tillhandahåller en tillräcklig och tillförlitlig kapacitet för att upprätthålla trafik enligt trafikeringsupplägg 4+4S+I.	tidigast år 2038	Mätning av tillgängliga fordon dagligen kommer att visa om samtliga planerade turer kan trafiksättas.
3	Att elkraftssystemet med målår 2032 tillhandahåller en tillräcklig och tillförlitlig kapacitet för att upprätthålla trafik enligt trafikeringsupplägg 4+4S.	tidigast år 2038	Mätning av tillgängliga fordon dagligen kommer att visa om samtliga planerade turer kan trafiksättas.

Tabell 3: Sammanställda effektmål per objekt.

⁴ Förklaring 4+4S+I: i vardera riktning;

- 4 stomtåg per timme (Stockholm city – Örmsta/Åkersberga/Näsby Park) +
- 4 snabbtåg per timme (Stockholm city – Kårsta/Österskär) +
- 4 insatståg per timme (Stockholm city – Viggbyholm).

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ekonomiskt beslutsunderlag

Upparbetade medel till och med oktober 2025 är 9 miljoner kronor för inriktningsfasen samt 3 miljoner kronor för planeringsfasen. Beslutade medel för planeringsfasen uppgår till 126 miljoner kronor.

Detta beslut bryter ut två objekt från Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p. Dessa två objekt går in i genomförandefas.

- Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p
- Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p.

Objekt Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p minskar i omfattning då delar av objektet omfördelas till de två nya objekten.

Den totala investeringsutgiften för alla tre objekten och alla faser uppgår till 1 391 miljoner kronor och understiger upptaget belopp i investeringsplan 2026–2035 med 13 miljoner kronor. Den totala driftkostnaden under projektiden uppgår till 2 miljoner kronor. Totala budgeten uppgår till 1 392 miljoner kronor, vilket är 14 miljoner kronor lägre än tidigare prognos.

Budgetminskningen om 14 miljoner kronor har sin grund i den totala kostnadsbilden för samtliga objekt där även tidsmässiga förändringar med både tidigare- och senareläggande även påverkat indexbeloppen för objekten i jämförelse med tidigare beslut.

Driftskonsekvensen för drift- och underhållskostnader är på samma årliga nivå i jämförelse med föregående beslut från år 2032 och framåt då anläggningen bedöms vara i full drift.

Den ekonomiska osäkerheten uppgår till totalt 140 miljoner kronor och har beräknats via successivkalkyl, se avsnitt ekonomisk osäkerhet.

Detta beslut är inte föremål för medfinansiering.

Den ekonomiska analysen redovisas i detalj i Bilaga 01, Bilaga 02 och Bilaga 03.

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
 Lokalbana Järnväg
 Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2025-11-10

Ärende
 TN 2025-0629
 Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

Nedan tabell visar detta besluts ekonomiska påverkan.

Tidigare beslut

	Investeringsutgift	Kostnad	Totalt beslut
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p			
Inriktning (Avslutad)	9	0	9
Planering (Beslut)	126	0	126
Genomförande (Prognos)	1 269	2	1 271
Totalt (miljoner kronor)	1 404	2	1 406

Detta beslut

	Investeringsutgift	Kostnad	Totalt beslut
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p			
Inriktning (Avslutad)	9	0	9
Planering (Beslut)	69	0	69
Genomförande (Prognos)	880	1	881
Total (miljoner kronor)	957	1	958

	Investeringsutgift	Kostnad	Totalt beslut
Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p			
Genomförande (Beslut)	384	0	384
Total (miljoner kronor)	384	0	384

	Investeringsutgift	Kostnad	Totalt beslut
Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p			
Genomförande (Beslut)	49	0	49
Total (miljoner kronor)	49	0	49

Detta beslut uppgår totalt till 502 miljoner kronor och omfattar:

Planeringsfas för:

- Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p om 69 miljoner kronor.

Genomförandefas för:

- Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p om 384 miljoner kronor.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p om 49 miljoner kronor.

Ekonomiskt beslutsunderlag för objekt 1) Roslagsbanan
Elkraft – Ersättning X10p

För objekt Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p omfattar detta beslut planeringsfasen och uppgår till 69 miljoner kronor, se Bilaga 01.

Den uppskattade totala utgiften för objektet uppgår till 957 miljoner kronor och den totala uppskattade driftkostnaden under projekttiden för alla faser uppgår till 1 miljon kronor. Den ekonomiska osäkerheten uppgår till 108 miljoner kronor varav 11 miljoner kronor är inkluderat i planeringsfasen och har beräknats via en successivkalkyl genomförd inför planeringsfasen.

Objektet planeras att driftsättas succesivt mellan åren 2029-2033.

Den totala driftkostnaden för objektet efter genomförande beräknas att över en 20 års period uppgå till 1 064 miljoner kronor inklusive index varav 820 miljoner kronor avser avskrivningar och 234 miljoner kronor räntekostnader. Ökade drift- och underhållskostnader uppgår till 9 miljoner kronor och består främst av kostnadsökning för 3 st tillkommande likriktarstationer samt kostnadsreduktion för 1 st befintlig likriktarstation som rivs under samma 20 års period.

Ekonomiskt beslutsunderlag för objekt 2) Roslagsbanan
Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p

För objekt Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p omfattar detta beslut genomförandefasen och uppgår till 384 miljoner kronor, se Bilaga 02.

Den ekonomiska osäkerheten uppgår till 27 miljoner kronor och har beräknats via en successivkalkyl genomförd inför planeringsfasen.

Objektet planeras att driftsättas succesivt mellan åren 2028-2033.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Den totala driftkostnaden efter genomförande beräknas att över en 20 års period uppgå till 1 579 miljoner kronor inklusive index varav 361 miljoner kronor avser avskrivningar och 109 miljoner kronor räntekostnader. Resterande ökade driftkostnader under denna 20 års period är på 1 109 miljoner kronor och består främst av ökad elförbrukning när Roslagsbanan trafikeras med ökat antal moderna fordon i jämförelse med dagens trafikala läge.

*Ekonomiskt beslutsunderlag för objekt 3) Roslagsbanan
33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p*

För objekt för Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet – Ersättning X10p omfattar detta beslut genomförandefasen och uppgår till 49 miljoner kronor, se Bilaga 03.

Den ekonomiska osäkerheten uppgår till 5 miljoner kronor och har beräknats via en successivkalkyl genomförd inför planeringsfasen.

Objektet planeras att drifställas 2038.

Den totala driftkostnaden efter genomförande beräknas att över en 20 års period uppgå till 63 miljoner kronor inklusive index varav 49 miljoner kronor avser avskrivningar och 14 miljoner kronor räntekostnader. Inga drift- och underhållskostnader bedöms föreligga inom detta objekt då detta endast är en mindre kabelmängd som budgeteras inom objekt Roslagsbanan till city.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Roslagsbanans utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-11-10

Ärende
TN 2025-0629

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Planerings- och genomförandebeslut för Roslagsbanans fordon, depå och elkraft, RS 2024-1161 (biläggs ej)
- Totalekonomisk kalkyl (biläggs ej)

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef IP