

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)Handläggare
John SöderbergTrafiknämnden
2026-02-18

john.w.soderberg@regionstockholm.se

Förnyat genomförandebeslut avseende Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen samt godkännande av tilläggsavtal till genomförandeavtalet för Saltsjöbanan ändstation

Förslag till beslut

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

1. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027 - 2035 beslutas att förnya genomförandefasen avseende objekt Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen med en total budget om 1 560 miljoner kronor, varav 1 551 miljoner kronor avser investeringsutgift.
2. Trafiknämnden uppdras att teckna tilläggsavtal till *Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen* avseende ändrad upplåtelseform för nyttjande av markområde för Saltsjöbanan i enlighet med vad som framgår av tjänsteutlåtandet.

Trafiknämnden beslutar, under förutsättning att regionfullmäktige beslutar i enlighet med beslutspunkt 2, för egen del följande.

3. Förvaltningschefen ges i uppdrag att ingå tilläggsavtal med Stockholms stad i enlighet med beslutspunkten 2.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

Investeringsobjektet Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer utgör en del av det större samhällsbyggnadsprojektet Slussen och innefattar olika åtgärder varav vissa utförs av Stockholms stad (staden) på uppdrag av Region Stockholm (regionen), medan andra delar utförs i egen regi av regionen. Enligt nu gällande genomförandebeslut från år 2020 omfattar objektet en total investeringsutgift om 1012 miljoner kronor, vilken enligt nya kalkyler visar sig vara otillräcklig. I ärendet redovisas orsakerna till utgiftsökningarna och det föreslås att beslut fattas om ny investeringsutgift om 1551 miljoner kronor.

För Saltsjöbanan ändstation, som är en del av investeringsobjektet, har det identifierats behov av tilläggsavtal till genomförandeaftalet (GFA). Parterna har tidigare inte fullt ut analyserat de fastighetsrättsliga och redovisningsmässiga konsekvenserna som uppstår när regionen ska äga och bekosta anläggningsdelar enligt GFA. Efter analys har parterna enats om behov av att teckna ett tilläggsavtal till GFA. I ärendet redovisas förslaget och det föreslås att beslut fattas om tilläggsavtal till GFA om ändrad upplåtelseform för Saltsjöbanan ändstation.

Bakgrund

Projekt Slussen är ett samhällsbyggnadsprojekt som utförs av staden. Projektet innefattar stora förändringar av kollektivtrafiken vid Slussen med ombyggnadsbehov av regionens anläggningar, vilket kräver ett nära samarbete mellan regionen och staden för att skapa framtidens bytespunkt.

År 2016 tecknade staden och regionen (dåvarande Stockholms läns landsting) ett genomförandeaftal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen.

GFA utgår från Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn ärendenummer LS 1407-0880-1. Aftalet och överenskommelsen reglerar ansvar, krav och fördelning av finansiella åtaganden mellan parterna. GFA och tillhörande gränsdragningslista (Gränsdragningslista för genomförandeaftal), bygger på stadens systemhandling från 2014, och definierar ansvar och funktioner på en övergripande nivå.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Som del av regionens åtagande i GFA ingår byggande av ny ändstation för Saltsjöbanan samt anpassning av tunnelbaneentréerna, vilka tillsammans utgör investeringsobjektet Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer.

Saltsjöbanan ändstation

Staden är byggherre för delar av Saltsjöbanan ändstation och ansvarar, på uppdrag av regionen genom trafikförvaltningen, för planering, projektering och genomförande av mark- och betongarbeten. Regionen finansierar delar av stadens arbeten i enlighet med GFA och ansvarar dessutom i egen regi för att färdigställa stationen med installationer, inredning och tekniska system. Själva spåranläggningen (BEST) hanteras och finansieras inom ett separat investeringsprojekt hos regionen.

Stadens entreprenad, där återläggningen av Saltsjöbanan ändstation ingår, har redan påbörjats med schakt- och grundläggningsarbeten. Regionen är nu inne i en projekteringsfas för de arbeten regionen avser att utföra i egen regi.

Tillägg till GFA för Saltsjöbanan ändstation

Enligt gällande GFA för Slussen ska regionen bekosta och äga vissa anläggningsdelar för Saltsjöbanan ändstation. I GFA, § 7, anges att ett nyttjanderättsavtal för Saltsjöbanans anläggningar på stadens mark ska tecknas mellan parterna. Upplåtelsen ska vara vederlagsfri. Inom nyttjanderättsområdet ska staden uppföra anläggningar för Saltsjöbanan ändstation. I gränsdragningslistan, bilaga 3 till GFA, redovisas anläggningarna som egna objekt med separata äganden.

En systemhandling togs fram 2014 utformad så att vissa av regionens anläggningar kommer att bli sammanbyggda med stadens anläggningsdelar och kan därmed inte separeras. Av systemhandlingen framgår att regionens delar enligt GFA projekterats integrerat med stadens anläggningar och att allt hänger ihop i en sammanhängande ramkonstruktion.

Parterna har inte tidigare fullt ut analyserat de fastighetsrättsliga och redovisningsmässiga konsekvenserna som uppstår när regionen ska äga och bekosta anläggningsdelar enligt GFA bilaga 3 som projekterats och genomförs av staden. Dessa utmaningar av ägaruppdeleningen i GFA har uppmärksammats. Parterna har diskuterat ett ändrat utförande så att vissa av regionens anläggningar skulle kunna uppföras fristående i enlighet med gränsdragningslistan till GFA. Detta har dock inte varit möjligt bl.a. av utrymmesmässiga skäl.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Parterna är överens om att ett tilläggsavtal ska tecknas för att ändra upplåtelseform från nyttjanderätt till servitut inom 2 berörda områden. Tillägget gör att regionen kan ersätta staden för rådighet inom iordningställt utrymme inom stadens överdäckning (delområde 1) samt uppförande av regionens anläggningar utanför överdäckningen (delområde 2). Inom kvarstående områden bibehålls nyttjanderätt i enlighet med GFA (delområde 3).

Tunnelbaneentréerna

Tunnelbaneentréerna omfattar dels en entré mot Ryssgården med en ny anslutning mot bussterminalen (Krysset), samt en entré med anslutning till handelsgallerian, Stadsgården och Saltsjöbanan (Norra entrén).

Projektet är komplext med både interna och externa intressenter, där byggnadsarbeten genomförs i en befintlig anläggning med pågående tunnelbanetrafik och resenärer. Projektet påverkas av att tunnelbanan vid Slussen är en anläggning med behov av underhållsåtgärder.

Kryssets entreprenad avslutades i september 2025 och projektering pågår för Norra entrén. Norra entrén beräknas vara klar i slutet av 2027.

Övervägande och motivering

Det nu gällande genomförandebeslutet för investeringsobjektet godkändes av regionfullmäktige i juni 2020 med en total investeringsutgift om 1 012 miljoner kronor.

Efter att regionfullmäktige fattade genomförandebeslutet har projekten förskjutits cirka tre år p.g.a. sent färdigställande av ny bussterminal i Katarinaberget. Under denna period har index för både byggtreprenader och material stigit mer än vad som kunde förutsetts 2020. Både Covid-19 och kriget i Ukraina har haft en stor påverkan på projekten. Att detta visar sig i samband med upphandling av entreprenaddelar för Saltsjöbanan ändstation samt vid framtagande av nya kalkyler för arbeten inom Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer bedöms därför vara rimligt.

Framtagna kalkyler visar därför att den investeringsutgift om 1 012 miljoner kronor (inklusive index och riskreserv) som beslutades för objektet 2020 inte kommer att

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

räcka till, utan behöver utökas med ytterligare 539 miljoner kronor till 1551 miljoner kronor.

Saltsjöbanan ändstation

Ny utgift för Saltsjöbanan ändstation beräknas till 1 110 miljoner kronor inklusive index, en ökning mot nuvarande beslut med 419 miljoner kronor.

Den största del av denna ökning kan härledas till stadens utförande och motsvarar 388 miljoner kronor. Regionen ska ersätta staden för arbeten i enlighet med genomförandeaftalet.

De geotekniska förutsättningarna har visat sig sämre än förväntat, vilket har lett till att nya metoder har behövt tillämpas med betydande merkostnader som följd.

Projektets komplexitet, bland annat med avseende på att stationen är överdäckad och sammanbyggd med andra byggnadsdelar, har tidigare underskattats. Den låga detaljeringsnivån i systemhandlingen från 2014 som låg till grund för de kalkyler och prognoser som genomfördes, har bidragit till att de tidigare bedömningarna inte fångat den faktiska omfattningen av regionens åtaganden.

Vidare har stadens försening med bussterminal Slussen påverkat ursprunglig trafikstart för Saltsjöbanan ändstation. Samtidigt har den framskjutna trafikstarten också ökat behovet av ersättningstrafik, vilket bekostas av regionen i enlighet med GFA.

Tillsammans med större logistiska utmaningar än väntat i projektet inklusive större behov av provisorier samt el- och VA-hantering till befintliga byggnaderna vid anslutning till arbetsområdet, utgör dessa några av de många faktorerna som orsakat de ökade utgifterna.

Till detta noteras att inom de anläggningsarbeten som staden utför åt regionen finns påtagliga risker för utgiftsökningar och tidsförseningar. Som exempel har sedan entreprenadstart september 2024 utgiftsökningar om cirka 25 procent fallit ut orsakat av att staden har tvingats justera föreskriven grundläggningsmetodik till en mer tidskrävande och kostsam metod.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Kvarstående arbeten är behäftade med stora osäkerheter kopplat till mark-grundvatten- och föroreningsförhållanden med risk för fortsatta tids- och utgiftsökningar.

Överenskommelse med staden samt fast pris

I ett led att minska risken för ytterligare utgiftsökningar och att tydliggöra gränsdragningen mellan parternas åtagande, tillsattes under april 2025 en arbetsgrupp för att utreda alternativa lösningar i syfte att nå en gemensam överenskommelse kring Saltsjöbanans ändstation vid Slussen.

Uppdraget omfattade framtagande av förslag till överenskommelse inom följande områden:

- a. Stomljud och vibrationer
- b. Tryckutjämnningsschakt
- c. Ersättning anläggningsdelar
- d. Ägaransvaret

Resultatet av detta arbete redovisas i Slutrapport utredningsarbete Saltsjöbanan slutlig 2025-06-30 och är inarbetat i detta ärende.

I spåren av denna utredning har regionen och staden kommit överens om en uppgörelse om ett fast pris där ovan preciserade delar omhändertas. Det fasta priset omfattar grundläggnings-, och betongarbeten för tråg men även hitintills upparbetade utgifter som staden utfört åt regionen. En avtalad fast ersättning tar bort risken från regionen att ersätta staden för eventuellt ökade entreprenadkostnader.

I uppgörelsen ingår ett tryckutjämnningsschakt som är förutsättning för det fasta priset. Uppgårelsen tydliggör regionens beroende av att staden genomför nödvändiga förändringar i sin stomentreprenad för att säkerställa tryckutjämningsfunktionen. Förslag till lösning är framtagen. Det aktuella förslaget har inte en optimal placering men är en kompromiss med staden.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Om funktionen inte kan säkerställas finns risk att ställda effektmål kopplat till regionens långsiktiga mål för Saltsjöbanan avseende turtäthet inte kan nås, då i sådana fall endast en lägre hastighet vid plattformsänden tillåts.

Parterna ska även komma överens om en acceptabel lösning för de dörrpartier som utgör gräns mellan slutstationen och handelsytan.

Tillägg till genomförandeavtal för Saltsjöbanan ändstation

Då GFA inte överensstämmer med projektering och planerat genomförande kan regionen inte äga de anläggningar som redovisas i bilaga 3, gränsdragningslistan. Som nämnts kan regionen inte äga de anläggningar som staden uppför för Saltsjöbanan. Regionen kan dock ersätta staden för iordningställandet av det utrymme inom stadens stommar som ska användas för Saltsjöbanans ändamål. Ändringen innebär en ändrad upplåtelseform. Samt att regionen ersätter staden för ändrad upplåtelseform, från nyttjanderätt till servitut.

Utanför stadens överdäckande stommar, kan regionen äga de anläggningar som anges i gränsdragningslistan till GFA. Dessa bekostas av regionen och genomförs av staden. Även för detta område ska upplåtelseformen ändras så att regionens rådighet säkras med ett avtalsservitut.

För resterande område inom GFA gäller fortsatt nyttjanderätt.

Följande text förtydligar de tre delområden som parterna gemensamt har kommit fram till efter genomförande av en fastighetsrättslig analys:

Delområde 1 (inom stadens överdäckning)

Inom överdäckningen kan regionen inte äga anläggningar (tråg och pålar) som är sammanbyggda med stadens anläggningar. Regionen bekostar genom ersättning i avtalsservitut stadens iordningställande av och upplåtande av en ändrad och starkare rådighet till utrymmet.

Delområde 2 (utanför stadens överdäckning)

Utanför överdäckningen kan regionen äga anläggningar (tråg och pålar) vilka är delvis sammanbyggda med stadens anläggningar men vilka är möjliga att särskilja. Regionen bekostar stadens genomförande av tråg och pålar mot erhållande av justeringshandling i enlighet med GFA. Parterna är överens om att ändra upplåtelsen till avtalsservitut så att regionen får en starkare rådighet till området.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)*Delområde 3 (utanför stadens överdäckning)*

Efter område 2 med tråg, kvarstår ett område på mark. Inom området genomför regionen egna arbeten med anläggande av underbyggnad och spår. Inom området kan regionen äga egna anläggningar. Parterna är överens om att teckna ett vederlagsfritt nyttjanderättsavtal för området i enlighet med GFA.

Fastighets- och redovisningsmässiga konsekvenser

Efter genomförd analys framgår att de fastighetsrättsliga konsekvenserna blir att de anläggningsdelar som enligt GFA ska ägas av regionen, till stora delar kommer att utgöra fastighetstillbehör till stadens fastighet. Regionen kan endast betala för anläggningar/anläggningsdelar som regionen kan ha rådighet över.

Tunnelbaneentréerna

För tunnelbaneentréerna (Krysset och Norra entrén i Slussen) uppskattas den nya totalutgiften till 441 miljoner kronor inklusive index, en utgiftsökning på 120 miljoner kronor mot nuvarande beslut. Den största ökningen ligger procentuellt inom byggherreorganisation och projektering, men absoluta tal är jämnt fördelat över alla poster.

Ökningen av projekteringsutgifterna för tunnelbaneentréerna kan härledas till oförutsedda behov relaterat till att anläggningen som ska byggas om är gammal med bristfälliga relationshandlingar samt gränssnitt och beroenden till närliggande projekt.

Krysset entreprenad pågick mellan 2022 - 2025, och entreprenaden för Norra entrén beräknas starta 2026. Under ombyggnation av Krysset har projektet varit tvungen att ändra planerade produktionsmetoder till mer skonsamma, men också mer kostsamma och tidskrävande metoder.

Ombyggnation i den gamla stationsmiljön har även medfört flera ändrings- och tillägsarbeten för Krysset vilket också har påverkat både tiden och totalutgiften. För Norra Entrén räknar projektet inte med samma utmaningar då omfattningen mestadels är stomkomplettering, ytskikt och installationer. Inga förändringar görs i den bärande konstruktionen och rivning i området är redan utfört av annan part.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Kryssets entreprenad har genomförts med pågående tunnelbanetrafik där stor hänsyn har behövts tas för att både uppfylla allmänna säkerhetskrav i resenärsmiljön samt för att säkerställa entreprenörernas arbetsmiljö. Detta har krävt extra skyddsåtgärder för tredje man och entreprenörer som påverkat tid och utgiftsökning.

Till det har stora logistiska utmaningarna och ett stort samordningsbehov med angränsande projekt har medfört förseningar och tidsförskjutningar och behov av provisorier som bekostas av projektet då respektive part enligt GFA står för egna provisorier.

Systemhandling

För Norra entrén har projektet behövt ta fram en kompletterande systemhandling för att säkerställa anläggningen efter de rörelser som uppkommit i samband med pålningsarbeten som staden genomfört. Ingen förändring mot tidigare beslut för övriga systemhandlingar.

Hållbarhetsinriktning

Ingen förändring mot tidigare beslut.

Överlämningsstrategi

Ingen förändring mot tidigare beslut.

Risikanalys

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas

Beslutet medför risker med konsekvenser för regionens 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

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ja ☐
Nej ☒

Risker 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

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering för
Saltsjöbanan ändstation***Risker för tid och utgiftsökningar inom regionens entreprenad*

Riskbeskrivning: Begränsningar i tillgängliga etableringsytor och ett trångt arbetsområde kan leda till förlängd produktionstid på grund av utmanande logistiska förutsättningar och behov av samordning med flera intressenter.

Riskbedömning: Regionen har inkluderat risker och osäkerheter i detta tjänsteutlåtande. Osäkerheter och risker inkluderar främst byggarbetsplatsens fysiska begränsningar, påverkan på kund och resenärsupplevelse med förseningar och en sämre stationsmiljö, och upphandlingsrisker och osäkerheter i marknadssituationen samt entreprenörers prissättning. Det bedöms som hög sannolikhet att dessa risker inträffar.

Förmåga att hantera identifierade risker: För osäkerhetsminimering har ett mer detaljerat arbete för produktionsplanering i samverkan med angränsande intressenter initieras tillsammans med ett fördjupat arbete gällande upphandlingsstrategi och entreprenadindelning.

Tidplan för driftsättning och ersättningstrafik

Riskbeskrivning: Det finns flera stora utmanande tidsberoenden som kan komma att påverka när driftsättning kan ske. Det finns risker kopplat till stadens färdigställande tider och när regionen ges åtkomst till etableringsområdet och entreprenadarbeten för Saltsjöbanan ändstation kan påbörjas.

Riskbedömning

Det är hög sannolikhet att det uppstår tidsförskjutningar vilket ökar de fasta byggherrekostnader samt kostnaden för ersättningstrafik som enligt genomförandeavtalet finansieras av regionen.

Förmåga att hantera identifierade risker: För en samordnad och arbetsmiljösäker produktion beaktas de tidskritiska beroendena. Uppstår tidsförskjutningar ökar utgiften för regionens byggherreorganisation samt utgiften för ersättningstrafik. Aktuellt beslutsunderlag inrymmer utgifter för ersättningstrafik fram till 31 december 2028.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering för tunnelbaneentréerna**

Inom ramen för det ekonomiska beslutsunderlaget har en uppskattad merkostnad inkluderats som en del av ekonomisk osäkerhet vid bedömning av riskerna för tunnelbaneentréerna.

Arbeten som ska utföras av staden

Riskbeskrivning: Parterna är vid detta tjänsteutlåtandes färdigställande inte helt överens om färdigställandetiden i stadens kommande utförande för bottenplatta och väggar för teknikrummen i anslutning till Norra Entrén.

Riskbedömning: Detta utgör en eventuell tidsförsening med ökade utgifter som konsekvens. Sannolikheten för att risken faller ut bedöms som medel.

Förmåga att hantera identifierade risker: Projektet har ingen möjlighet att minska risken i egen regi då regionen inte kan utföra dessa arbeten eftersom staden kommer äga den bärande konstruktionen.

Gällande de tidsmässiga konsekvenserna är det primärt projektets egen tidplan som påverkas. Beroenden till handelsanläggningen och Saltsjöbanan ändstation finns i form av att entrén ska öppna samtidigt som dessa, men utifrån nuvarande kända tider ska de inte påverkas.

Tid för färdigställande och överlämning

Riskbeskrivning: Det föreligger en osäkerhet i när Norra tunnelbaneentrén kan färdigställas och överlämnas till förvaltningen utifrån beroendena till handelsanläggningens och Saltsjöbanans öppnande.

Riskbedömning: I det ekonomiska beslutsunderlaget förutsätts att entreprenaden är klar i slutet av 2027 samt att överlämningen är klar och projektet kan stängas till 2028-12-31. Det finns risker med att färdigställandet dröjer längre vilket genererar högre utgifter för bland annat byggherreorganisation. Sannolikheten för att risken faller ut bedöms som hög.

Regionen har beviljats bidrag från Stadsmiljöavtal på 47,5 miljoner kronor för arbete med entréerna. För att hela beloppet ska erhållas behöver åtgärderna vara

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

färdigställda innan 2027 års slut. Det finns en risk att Norra entrén färdigställs efter 2027 vilket eventuellt skulle medföra ett avdrag på beviljat belopp.

Förmåga att hantera identifierade risker: Projektet arbetar aktivt med kostnadsstyrning för att optimera byggherreorganisationen samt minska byggtiden vilket skulle kunna generera en lägre totalutgift.

Ekonomisk osäkerhet

Som beslutsunderlag har förenklade succesivkalkyler genomförts för både Saltsjöbanan ändstation och tunnelbaneentréerna. Den ekonomiska osäkerheten uppgår totalt till 112 miljoner kronor exklusive index. Detta motsvarar en ökning med 37 miljoner kronor mot befintligt beslut.

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten för Saltsjöbanan ändstation är beräknad till 75 miljoner kronor exklusive index och omfattar beskrivna risker samt generella osäkerheter kopplat till regionens egna arbeten.

För tunnelbaneentréer indikerar resultatet från succesiv kalkyl en ekonomisk osäkerhet om 37 miljoner kronor exklusive index. Även för detta projekt omfattar den ekonomiska osäkerheten belysta risker samt generella osäkerheter kopplat till regionens egna arbeten.

Avgränsning av ekonomiska risker som projektet har under bevakning

Force majeure samt mer omfattande krav och omfattningsändringar från fastslagen systemhandling är ej inkluderad i genomförda successiva kalkyler för objektets projekt.

Det finns externa riskfaktorer som ligger utanför projektets kontroll kopplat till när Norra tunnelbaneentrén kan öppnas. Detta eftersom handelsanläggningen behöver öppna för att resenärer ska kunna ta sig dit. Det finns även ett indirekt beroende till Saltsjöbanans öppnande där ett resenärsutbyte ska kunna ske med Norra tunnelbaneentrén.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas -
Saltsjöbanan ändstation***Risker med anledning av att investeringsbeslut inte fattas*

Riskbeskrivning: Om beslut inte fattas, kan inte regionen uppfylla sina åtaganden i enlighet med genomförandavtalet och kan ej ersätta staden för nedlagda utgifter.

Erhålls inte nödvändiga ekonomiska medel kan inte ändstationen färdigställas, vilket förlänger behovet av ersättningstrafiken mellan Henriksdal och Slussen något som slutligen drabbar resenärerna.

Riskbedömning: Åtagande att färdigställandet av ändstationen ingår även i GFA med staden vilket medför att om regionen inte kan färdigställa investeringsprojektet så avviker regionen från det ingångna avtalet.

Förmåga att hantera identifierade risker: Om investeringsbeslut fattas och projektet erhåller ekonomiska medel bedöms risken vara hanterad.

Risker med anledning av att beslut om tilläggsavtal inte fattas

Riskbeskrivning: Om ett tilläggsavtal inte tas fram kvarstår de fastighetsrättsliga och redovisningsmässiga frågor som i dagsläget finns.

Riskbedömning: Om ett beslut om tilläggsavtal inte fattas gäller nuvarande avtal (GFA). Detta medför att ny förhandling avseende upplåtelseform samt ägande och erläggande av betalning måste påbörjas.

Förmåga att hantera identifierade risker: Om beslut om tilläggsavtal fattas har risken minimerats och projektet kan gå vidare för att teckna avtal.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)***Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas
- tunnelbaneentréerna***

Riskbeskrivning: Avsaknad av investeringsbeslut medför att Norra tunnelbaneentrén vid Slussen inte kan färdigställas.

Riskbedömning: Norra tunnelbaneentrén utgör en central kommunikationsyta för bytespunkten och konsekvensen blir att resenärskopplingen mellan tunnelbanan och Saltsjöbanan ändstation samt den mellanliggande handelsanläggningen uteblir och resenärer får välja andra, mer omständliga passagevägar.

Färdigställandet av entrén ingår även i GFA med staden vilket medför att om regionen inte kan färdigställa entrén så avviker regionen från det ingångna avtalet.

Vidare utgör Norra tunnelbaneentrén en av stationens tre utrymningsvägar från plattformen vilket behövs då stationen är en av de mest trafikerade i tunnelbanenätet.

Ytterligare konsekvenser utgörs av redan nedlagda utgifter i form av projektering som kan ha varit förgäves, även ett senarelagd beslut kan ge upphov till omprojektering med ökade utgifter som följd.

Förmåga att hantera identifierade risker: Om beslut fattas och projektet erhåller ekonomiska medel bedöms risken vara hanterad.

Kvantifierade effektmål

Projektet är ursprungligen beslutad enligt tidigare riktlinjer, varför effektmål ej har kvantifierats med indikatorer, mätetal samt realiseringstid som dagens riktlinjer kräver. Inom investeringsobjektet uppdaterades effektmål 2019 för Saltsjöbanan ändstation respektive 2016 för tunnelbaneentréerna.

Enligt investeringsobjektets beslut ska genomförande bidra till ny utformning för Slussen som passar framtidens behov för boende, besökare och kollektivtrafiken samtidigt. De delar av anläggningarna som byggs ska vara funktionella och attraktiva för resenärerna, ge goda bytesmöjligheter med andra trafikslag och klara trafikbehovet fram till år 2050.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Vidare ska anläggningarna bidra till trygga och säkra resor genom att säkerställa utformningen av brand- och utrymningsfunktioner, övervakningssystem och tillgänglighetanpassningar samt bidra till låg miljö- och hälsopåverkan genom att säkerställa att utformningen uppfyller gällande miljömål.

Effektrealiseringsmålen skulle kunna börja mätas 2030.

Ekonomiskt beslutsunderlag

Befintligt genomförandebeslut uppgår till 1 012 miljoner kronor, varav hela utgiften avser investering. Den nya totala ekonomiska ramen för objekt Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen föreslås uppgå till 1 560 miljoner kronor, varav 1 551 miljoner kronor avser investering och 9 miljoner kronor drift.

Investeringsutgiften föreslås således att utökas med 539 miljoner kronor och driftkostnader utökas med 9 miljoner kronor mot föregående beslut.

(mkr)	Befintlig totalram	Nytt förslag	Förändring
Saltsjöbanan ändstation	691	1110	419
Tunnelbaneentréer	321	441	120
Total investeringsutgift	1 012	1 551	539
Driftkostnad	0	9	9
Total	1 012	1 560	548

Utökning av investeringsutgiften för Saltsjöbanan ändstation uppgår till 419 miljoner kronor och hänförs främst till fördyringar inom stadens utförande (cirka 388 miljoner kronor). Projektets komplexitet har tidigare underskattats, eftersom systemhandlingen från 2014 haft en otillräcklig detaljeringsgrad och därmed inte speglat åtagandets faktiska omfattning. Vidare har stadens försening av bussterminal Slussen påverkat den planerade trafikstarten samt medfört ökade kostnader för ersättningstrafik.

Utökning av investeringsutgiften för tunnelbaneentréer uppgår till 120 miljoner kronor och hänförs till förhöjda projekteringsutgifter som uppstått till följd av oförutsedda behov relaterade till anläggningens höga ålder med bristande relationshandlingar samt komplexa gränssnitt och beroenden gentemot angränsande projekt. Därutöver har Kryssets entreprenad genomförts under

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

pågående trafik, vilket krävt omfattande skyddsåtgärder med påverkan på både tid och utgift.

Objektets driftkostnad bedöms i och med detta beslut uppgå till 9 miljoner kronor och består till största del av intrångsarbeten.

Investeringsobjekt Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen är upptagen med en budget om 1 551 miljoner kronor i investeringsplan 2026 - 2035.

Till och med december 2025 har objektet upparbetat en total investeringsutgift på 672 miljoner kronor samt en driftkostnad på 5 miljoner kronor. Av den totala investeringsutgiften avser 17 miljoner kronor inriktningsfasen, 64 miljoner kronor planeringsfasen och 591 miljoner kronor genomförandefasen.

Den ekonomiska osäkerheten för investeringsobjektet uppgår totalt till 112 miljoner kronor exklusive index, varav 75 miljoner kronor avser Saltsjöbanan ändstation och 37 miljoner kronor avser tunnelbaneentréerna. Mer detaljerad information om objektets risker och osäkerheter redovisas i avsnittet Riskanalys.

Regionen har beviljats bidrag från Stadsmiljöavtal på 47,5 miljoner kronor för arbete med entréerna. Vidare ska staden finansiera vissa arbeten inom Krysset i enlighet med GFA. Detta prognostiseras uppgå till 56 miljoner kronor vilket har tillkommit sedan befintligt beslut. Total medfinansiering uppgår såldes till 103 miljoner kronor. Beloppet är en uppskattning och fastställs först då projektet är avslutat. För att hela bidraget från Stadsmiljöavtalet ska erhållas behöver åtgärderna vara färdigställda innan 2027 års slut. Det finns en risk att Norra entrén färdigställs efter 2027 vilket eventuellt skulle medföra ett avdrag på beviljat belopp.

Regionen kommer att ansvara för Saltsjöbanan ändstation samt entréernas drift och underhåll. Dessa sammanlagda driftskostnader bedöms uppgå till cirka 13 miljoner kronor exklusive index per år. Driftskostnaderna innefattar bland annat elkostnader, säkerhet, bevakning, städning, drift och skötsel av installationer.

Investeringen beräknas medföra ökande kostnader i avskrivningar och räntor. År 2029 bedöms samtliga anläggningar vara driftsatta och aktiverade. Efterföljande avskrivningar beräknas uppgå i snitt till cirka 60 miljoner kronor per år vilket under en 20-årsperiod uppgår till 1 202 miljoner kronor och räntekostnader bedöms uppgå till cirka 428 miljoner kronor under samma period. Avskrivningarna matchas

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-16Ärende
TN 2023-0121Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

delvis av erhållna investeringsbidrag (medfinansiering), som tillför resultatet en sammanlagd intäkt om 80 miljoner kronor under perioden.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Totalekonomiska konsekvenser Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen
- Slutrapport utredningsarbete Saltsjöbanan slutlig 20250630
- Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen
- GFA Slussen Bilaga 3 - Gränsdragning för genomförandeavtal

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling

Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef, Investeringsprojekt