

Regionstyrelsen

Förnyat genomförandebeslut Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen samt uppdrag om att teckna tilläggsavtal till genomförandeavtalet för Saltsjöbanan ändstation

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomförandefasen avseende Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035, med en utökad investeringsutgift om 539 miljoner kronor, till en total investeringsutgift på 1 551 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att teckna tilläggsavtal till Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten för Saltsjöbanan ändstation i anslutning till Slussen avseende ändrad upplåtelseform för nyttjande av markområde för Saltsjöbanan i enlighet med vad som framgår av tjänsteutlåtandet.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att teckna nödvändiga ytterligare avtal, såsom avtalsservitut, som krävs för att uppfylla innehållet i genomförandeavtalet.

Sekretess
Bilagan till
trafikförvaltningens
tjänsteutlåtande omfattas
av sekretess enligt 19 kap
3 § OSL (2009:400)

Sammanfattning

Investeringsobjektet Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer utgör en del av det större samhällsbyggnadsprojektet Slussen och innefattar olika åtgärder, varav vissa utförs av Stockholms stad, medan andra delar utförs av Region Stockholm.

I juni 2020 fattade regionfullmäktige genomförandebeslutet för investeringen Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen, till en total investeringsutgift på 1 012 miljoner kronor (RS 2020-0426). Efter det att regionfullmäktige fattade genomförandebeslutet har projekten försenats med cirka tre år på grund av förseningar av den nya bussterminalen i Katarinaberget. Under denna period har index för både byggentreprenader

och material stigit mer än vad som kunde ha förutsetts i genomförandebeslutet 2020.

Förslaget innebär att investeringen tillförs ytterligare 539 miljoner kronor, till en total investeringsutgift på 1 551 miljoner kronor, inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035. Utgiftsökningen beror främst på sämre geotekniska förutsättningar än förväntat vilket lett till att nya metoder har behövt tillämpas, i kombination med att projektets komplexitet och omfattningen av Region Stockholms åtaganden underskattades i tidigare kalkyler som baserades på systemhandlingen från 2014.

För Saltsjöbanan ändstation har det identifierats behov av att klargöra de fastighetsrättsliga och redovisningsmässiga konsekvenserna av genomförandeaftalet. Efter analys har parterna enats om behov av att teckna ett tilläggsavtal till genomförandeaftalet för att reglera konsekvenserna. I ärendet redovisas de förslag på områden som tilläggsavtalet till genomförandeaftalet behöver innehålla givet att upplåtelseformen ändras.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande (TN 2023-0121) och föreslår att regionfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Bakgrund

Investeringsobjektet Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer utgör en del av det större samhällsbyggnadsprojektet Slussen och innefattar olika åtgärder, varav vissa utförs av Stockholms stad, medan andra delar utförs av Region Stockholm. Stockholms stad är byggherre för delar av Saltsjöbanan ändstation och ansvarar för planering, projektering och genomförande av mark- och betongarbeten. Region Stockholm finansierar delar av Stockholms stads arbeten i enlighet med genomförandeaftal och ansvarar även för att färdigställa stationen med installationer, inredning och tekniska system. Investering i spåranläggningen (BEST¹) hanteras och finansieras inom ett separat investeringsobjekt.

År 2016 tecknade Region Stockholm och Stockholms stad ett genomförandeaftal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen. Genomförandeaftalet utgår från Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn (LS 1407-0880-1), och reglerar ansvar, krav och fördelning av finansiella åtaganden mellan

¹ BEST: bana, el, signal, tele.

parterna. I tillhörande gränsdragningslista definieras ansvar och funktioner på en övergripande nivå. Som del av Region Stockholms åtagande i genomförandeaftalet ingår byggande av ny ändstation för Saltsjöbanan samt anpassning av tunnelbaneentréerna, vilka tillsammans utgör investeringsobjektet Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer.

I juni 2020 fattade regionfullmäktige genomförandebeslutet för investeringen Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen, till en total investeringsutgift på 1 012 miljoner kronor (RS 2020-0426). Efter det att regionfullmäktige fattade genomförandebeslutet har projekten försenats med cirka tre år på grund av sent färdigställande av ny bussterminal i Katarinaberget. Under denna period har index för både byggentreprenader och material stigit mer än vad som kunde ha förutsetts i genomförandebeslutet 2020. Systemhandlingen är utformad så att vissa av Region Stockholms anläggningar kommer att bli sammanbyggda med Stockholms stads anläggningar. Projektets komplexitet och den låga detaljeringsnivån i systemhandlingen från 2014 har även bidragit till att kalkylerna inte fångade Region Stockholms faktiska åtaganden vilket har medfört kostnadsökningar.

Då Region Stockholm inte kan förvärva alla de anläggningar som tidigare antagits i projektets gränsdragningslista överensstämmer inte genomförandeaftalet längre med projektering och planering. Därtill har parterna tidigare inte fullt ut analyserat de fastighetsrättsliga och redovisningsmässiga konsekvenserna som uppstår när Region Stockholm ska äga och bekosta anläggningsdelar som tas fram och genomförs av Stockholms stad, vilket har lett till att ändringar rörande ägaruppdelningen behöver göras. Efter analys har parterna därför enats om behov av att teckna ett tilläggsavtal för att ändra upplåtelseform.

Parterna är överens om att ett tilläggsavtal ska tecknas för att ändra upplåtelseform från nyttjanderätt till servitut inom två berörda områden. Tillägget gör att Region Stockholm kan ersätta Stockholms stad för rådighet inom iordningställt utrymme inom Stockholms stads överdäckning (delområde 1) samt uppförande av Region Stockholms anläggningar utanför överdäckningen (delområde 2). Inom kvarstående område (delområde 3) bibehålls nyttjanderätt i enlighet med genomförandeaftalet.

Delområde 1 ligger inom Stockholms stads överdäckning

Inom överdäckningen kan Region Stockholm inte äga anläggningar (tråg och pålar) som är sammanbyggda med Stockholms stads anläggningar. Region Stockholm bekostar genom ersättning i avtalsservitut Stockholms

stads iordningställande av och upplåtande av en ändrad och starkare rådighet till utrymmet.

Delområde 2 ligger utanför Stockholms stads överdäckning

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

Delområde 3 ligger utanför Stockholms stads överdäckning

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

Övrigt

Tilläggsavtalet tydliggör att Region Stockholm inte förvärvar samtliga anläggningar enligt genomförandeavtalet, men att Region Stockholm ersätter Stockholms stad för iordningställandet av det utrymme inom Stockholms stads stommar som ska användas för Saltsjöbanans ändamål. Därtill kommer Region Stockholm att ersätta Stockholms stad för ändrad upplåtelseform, från nyttjanderätt till servitut.

För att minska risken för ytterligare ökade entreprenadkostnader för Region Stockholm, har parterna kommit överens om en uppgörelse om ett fast pris. Det fasta priset omfattar grundläggnings- och betongarbeten för tråg men även hitintills upparbetade utgifter som Stockholms stad utfört till Region Stockholm.

Effektmål

Investeringsobjektet beslutades innan nu gällande riktlinjer fastställdes, varför effektmål inte kvantifierades med indikatorer, mätetal och realiseringstid. Investeringsobjektet uppdaterade effektmålet för tunnelbaneentréerna år 2016, samt 2019 för Saltsjöbanans ändstation. Effektmålen är följande:

- Investeringen ska 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.
- Anläggningarna ska 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.

Det nu föreliggande beslutet är en förutsättning för att Region Stockholm ska uppfylla sina åtaganden i enlighet med genomförandeavtalet och ersätta Stockholms stad för nedlagda utgifter. Om ändstationen inte kan färdigställas behöver ersättningstrafiken mellan Henriksdal och Slussen förlängas.

Om beslut om tilläggsavtal uteblir fortsätter det nuvarande genomförandeavtalet att gälla. Det innebär att nya förhandlingar om upplåtelseform, ägande och betalning måste startas om.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Regionledningskontoret konstaterar att det nu föreliggande beslutet är en förutsättning för att Region Stockholm ska uppfylla sina åtaganden i enlighet med genomförandeavtalet och ersätta Stockholms stad för nedlagda utgifter. Regionledningskontoret noterar att ett tilläggsavtal ännu inte finns, utan föreslås tas fram och tecknas med Stockholms stad där gränsdragning och finansiering av investeringen ska klarläggas, samt att fastpris tillämpas av Stockholms stad för de återstående arbetena vid Saltsjöbanans ändstation vid Slussen.

Ett förnyat genomförandebeslut ska fattas när investeringens beslutade omfattning förändras så att avsedd funktion förändras, beslutade effektmål förändras, eller tidsförskjutningar påverkar utförande av kollektivtrafiksystemet mot fattat genomförandebeslut eller avviker från senast total beslutad kostnad med 15 procent eller med mer än 100 miljoner kronor.

Regionledningskontoret bedömer att det förnyade genomförandebeslutet för investeringen har beretts i enlighet med Region Stockholms riktlinjer för investeringar inom Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414). Investeringsutgiften finns medtagen inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än den som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande (TN 2023-0121), men tillägger att trafiknämnden föreslås få i uppdrag att teckna nödvändiga kompletterande avtal, såsom avtalsservitut, för att uppfylla genomförandeaftalets innehåll. Mot denna bakgrund föreslås regionfullmäktige besluta i enlighet med förslaget.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget innebär att investeringen tillförs ytterligare 539 miljoner kronor, till en total investeringsutgift på 1 551 miljoner kronor. Utgiftsökningen är beaktad inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027-2035.

Mnkr	Tidigare genomförandebeslut (RS 2020-0426)	Förslag till förnyat genomförandebeslut	Förändring
Saltsjöbanan ändstation	691	1 110	419
Tunnelbaneentréer	321	441	120
Total investeringsutgift	1 012	1 551	539

Fördyringen avser främst Saltsjöbanans ändstation med 419 miljoner kronor, vilket främst hänförs till Stockholms stads arbeten som fördyrats med 388 miljoner kronor. De geotekniska förutsättningarna har visat sig sämre än väntat, vilket krävt nya tekniska metoder och lett till betydande merkostnader. Projektets komplexitet, bland annat att stationen är överdäckad och integrerad med andra byggnadsdelar, har i tidigare kalkyler underskattats. Dessutom var systemhandlingen från 2014 låg i detaljeringsgrad, vilket gjorde att kalkylerna inte fångade den faktiska omfattningen av Region Stockholms åtaganden. Därtill har Stockholms stads försening av bussterminalen vid Slussen påverkat den ursprungliga tidpunkten för trafikstarten för Saltsjöbanans ändstation.

För tunnelbaneentréerna, Kryset och Norra entrén vid Slussen, bedöms den nya totalutgiften öka med 120 miljoner kronor. Kostnadsökningen avser främst byggherreorganisation och projektering för oförutsedda behov relaterade till anläggningens ålder, bristfälliga relationshandlingar samt komplexa gränssnitt och beroenden gentemot närliggande projekt.

Fastpris

För att minska risken för ytterligare ökade entreprenadkostnader för Region Stockholm, har parterna kommit överens om en uppgörelse om ett

fast pris som ligger inom beslutets totala investeringsutgift. Det fasta priset omfattar grundläggnings- och betongarbeten för tråg men även hitintills upparbetade utgifter som Stockholms stad utfört till Region Stockholm. Det fasta priset på 629,7 miljoner kronor, avser dels 504 miljoner kronor i ersättning för avtalsservitut inom delområde 1, dels 125,7 miljoner kronor i ersättning för anläggningsdelar inom delområde 2.

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten för investeringsobjektet uppgår totalt till 121,3 miljoner kronor inklusive index, varav 81,7 miljoner kronor avser Saltsjöbanan ändstation och 39,6 miljoner kronor avser tunnelbaneentréerna.

Projektkostnader

Bedöms uppgå till nio miljoner kronor och består till största del av intrångsarbeten.

Driftkostnader

Region Stockholm kommer att ansvara för Saltsjöbanans ändstation samt entréernas drift och underhåll. Dessa sammanlagda driftkostnader bedöms uppgå till 20 miljoner kronor inklusive index per år. Driftkostnaderna innefattar bland annat elkostnader, säkerhet, bevakning, städning, drift och skötsel av installationer.

Kapitalkostnader

Avskrivningskostnaderna från och med 2029, då samtliga anläggningar i objektet är driftsatta, uppgår till cirka 60 miljoner kronor per år vilket över en 20-årsperiod motsvarar 1 202 miljoner kronor, en ökning med 301 miljoner kronor för 20-årsperioden jämfört med tidigare genomförandebeslut.

Räntekostnaderna bedöms i genomsnitt uppgå till 21,4 miljoner kronor per år vilket över en 20-årsperiod motsvarar 428 miljoner kronor. Det är en ökning med 224 miljoner kronor för 20-årsperioden jämfört med tidigare genomförandebeslut.

Medfinansiering

Region Stockholm har beviljats bidrag från Stadsmiljöavtal på 47,5 miljoner kronor för arbete med entréerna. Vidare ska Stockholms stad finansiera vissa arbeten inom Kryssat med 56 miljoner kronor, vilket har tillkommit sedan befintligt beslut. Total medfinansiering uppgår således till 103 miljoner kronor. För att hela bidraget från Stadsmiljöavtalet ska erhållas

behöver åtgärderna vara färdigställda innan 2027 års slut. Medfinansiering kompenserar avskrivningskostnaderna med fyra miljoner kronor per år, vilket över en 20-årsperiod motsvarar 80 miljoner kronor.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 18 februari 2026
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 16 januari 2026
3. Ekonomibilaga med investeringskalkyl (sekretess)

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-03-09