Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

Handläggare
John Söderberg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-08-17

Trafiknämnden
2026-09-29

Ärende
TN 2023-0802

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förnyat genomförandebeslut avseende Program Saltsjöbanan (andra)

Förslag till beslut

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

1. Under förutsättning av regionfullmäktiges beslut av 2027 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2028–2036 beslutas att förnya genomförandefasen avseende objekt Program Saltsjöbanan, med en total budget om 2 171 miljoner kronor, varav 2 164 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Trafiknämnden beslutar, under förutsättning av regionfullmäktiges beslut ovan, för egen del följande.

2. 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.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-08-17

Ärende
TN 2023-0802

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

Under 2020 fattades ett förnyat genomförandebeslut för objekt Program Saltsjöbanan (SL 2017–0735) som omfattar sju delprojekt längs banan. Syftet är att rusta upp Saltsjöbanan för att möjliggöra ökad kapacitet med 12-minuterstrafik samt att åtgärda bullerproblematik i enlighet med föreläggande från Nacka kommun. Genomförandet har försenats på grund av bland annat långdragna processer kring järnvägsplaner för mötesstationer vid Fisksätra och Tattby samt förseningar av arbeten vid Slussen.

Förseningar, i kombination med kraftiga prisökningar de senaste åren, har lett till ökade kostnader. Den tidigare beslutade budgeten på 1 836 miljoner kronor är därmed inte tillräcklig, och en höjning till 2 171 miljoner kronor föreslås (en ökning med 335 miljoner kronor) för att kunna slutföra investeringen. Kvarvarande del är Henriksdal–Slussen, vilken är avgörande för att Saltsjöbanan åter ska kunna trafikeras till Slussen. Henriksdal-Slussen befinner sig i genomförandefas och planerar att övergå i produktion under 2027.

Bakgrund

Kollektivtrafiksystemets uppbyggnad och användning i Nacka/Värmdösektorn har förändrats i och med 2013 års Stockholmsöverenskommelse om bostads- och tunnelbaneutbyggnad, samtidigt som Slussens bytespunkt påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken ytterligare. Resandeprognoser visar att ökad befolkning och förtätning medför ett ökat behov av kollektivtrafik i området.

I den nya systemuppbyggnaden får Saltsjöbanan en större roll: utöver att fortsatt vara huvudsaklig kollektivtrafikförsörjning för Saltsjöbaden och Fisksätra ska den i högre grad fungera som förbindelse mellan centrala Nacka, nordöstra Hammarby Sjöstad och Slussen/Södermalm. Även med tunnelbana till Nacka bedöms byte vid Slussen fortsatt vara snabbast resväg för många resenärer.

Objekt program Saltsjöbanan startade 2013 och har sedan dess genomgått revideringar i både omfattning och budget. Syftet har varit att modernisera banan, öka kapaciteten samt förbättra säkerhet och punktlighet. Nedan följer en

sammanställning av centrala beslut som tagits av landstings- och regionfullmäktige under objektets gång:

- **17 september 2013:** Landstingsfullmäktige beslutade att genomföra åtgärder på Saltsjöbanan (LS 1306–0890)
- **11 februari 2014:** Trafiknämnden beslutade att även genomföra kapacitetshöjande åtgärder för att möjliggöra 12-minuterstrafik samt att installera ATC-system – en satsning för tätare, säkrare och punktligare trafik (TN 2013–0710)
- **12 juni 2018:** Landstingsfullmäktige beslutade att dela upp objekt Program Slussen och spårutbyggnaden till Nacka i två separata objekt: Program Slussen och Program Saltsjöbanan. Den totala budgeten för Program Saltsjöbanan fastställdes till 1 670 miljoner kronor (LS 2017–1587)
- **5 oktober 2020:** Regionfullmäktige beslutade om ett förnyat genomförandebeslut med justerad budgetram för objekt Program Saltsjöbanan (senast fattat beslut). Den totala budgeten uppgick därmed till 1 836 miljoner kronor (SL 2017–0735)



Nedan är objektets budgetram fördelad över respektive delprojekt. De delar som har fördyringar, Kapacitetsåtgärder samt Henriksdal-Slussen, beskrivs vidare efter tabell 1.

Tabell 1. Åtgärder, utgifter och kostnader i miljoner kronor (inklusive index)

Åtgärd	Status	Fördelning förnyat beslut År 2020	Fördelning andra förnyat beslut År 2026	Avvikelse

Henriksdal-Slussen (återläggning, ny station, ersättningstrafik)	Pågår	228	477	+249
Kapacitetsåtgärder (mötesstationer, uppställningsspår, fordon, åtta månader ersättningstrafik)	Överlämning	264	361	+97
ATC (mark- och fordonsinstallationer)	Avslutat	54	54	0
Upprustning Saltsjöbanan (på Neglingedepån och längs hela banan förutom sträckan Slussen – Henriksdal)	Avslutat	901	904	+3
Tvärbanans förlängning till Sickla	Avslutat	319	319	0
Bullerskyddsåtgärder	Avslutat	24	24	0
Kompletterande lokala bullerskyddsåtgärder (78 fastigheter)	Avslutat	45	25	-20
Total investeringsutgift		**1835**	**2 164**	**+329**
Programdriftkostnader (vissa utbildningar och lokalomkostnader)		1	6	+5
Total utgift inkl. kostnad		**1836**	**2 171**	**+335**

Projekt Henriksdal-Slussen – bakgrund och redovisning av kostnadsökning
Henriksdal–Slussen genomförs som en följd av Stockholms stads ombyggnad av Slussen. Under byggtiden har Saltsjöbanan varit avstängd mellan Slussen och Henriksdal, med ersättningsbussar på sträckan. För att möjliggöra den tillfälliga bussterminalen och senare den nya terminalen revs järnvägsanläggningen.

Målet är att modernisera och återlägga järnvägsanläggning samt anlägga dubbelspår vid station Slussen för en mer robust och kapacitetsstark drift.

Tidigare bedömdes Henriksdal-Slussen kunna avslutas 2025, men nu väntas färdigställandet ske tidigast 2028 eftersom entreprenaden inte kunnat påbörjas i tid. Orsaken är att Stockholms stads pågående arbeten vid Slussen har tagit längre tid än beräknat, vilket fördröjt tillträdet till arbetsområdet och därmed påverkat projektets övergripande genomförande. Förseningarna i kombination med kraftiga prisökningar de senaste åren, har resulterat i en betydande ökning av investeringsutgifterna avseende nedan.

- Material, till exempel betong, stål, signalutrustning
- Förlängd byggherreorganisation
- Anpassad stationsutformning i Henriksdal med mittplattform och samtidig infart (att två fordon kan mötas samtidigt på en station)
- Ersättningstrafik
- Indexuppräkning

Den tidigare utredningen som gjordes år 2022 visade att det inte behövdes samtidig infart för att kunna trafikera med 12-minuterstrafik. Utredning 2025, utifrån förändrade förutsättningar längs Saltsjöbanan (till exempel begränsningar i hastighet in till Slussen slutstation), påvisar att en samtidig infart krävs i Henriksdal för att möjliggöra 12-minuterstrafik. Samtidig infart medför flytt av signalanläggning, vilket i sig medför bergschakt och ny planskild korsning. Reviderad systemhandling för station Henriksdal fastställdes därför i april 2026 och kompletterande detaljprojektering pågår med färdiga bygghandlingar i slutet av 2026.

Stockholms stad kommer att finansiera återställningen av området runt Henriksdal station enligt befintligt genomförandeavtal. Dessa kostnader ingår inte i detta genomförandebeslut.

Projekt Kapacitetsåtgärder – bakgrund och redovisning av kostnadsökning
Kapacitetsåtgärder omfattar två nya mötesstationer på Saltsjöbanan, i Fisksätra och Tattby, vilka möjliggör tätare trafik med 12-minuterstrafikering längs banan. Dessutom ingår ombyggnad av äldre C6-fordon till ett C10/C11-par, anpassat för Saltsjöbanans förutsättningar. Arbetet omfattades av genomförandebeslutet (SL 2017-0735) i syfte att möjliggöra 12-minuterstrafik.

Under genomförandefasen har delprojektet påverkats av flera komplexa faktorer som lett till förlängd tidsplan och ökade kostnader. Projekteringen av signalsystemet blev mer omfattande eftersom anläggningen på Saltsjöbanan saknade etablerade referensprojekt med stomritningar att utgå ifrån. På grund av detta har signalprojekteringen gjorts från grunden, vilket har ökat både tidsåtgång och projekteringsbudget. Kravbilden och förutsättningarna för teleinstallationer i teknikhus, inklusive koppling till överordnat system, har varit otydliga och nytt regelverk för jordning har införts. Parallella underhållsarbeten i anslutning till stationerna har försvårat samordning och testning i gränssnittet mot signaltekniken. Därtill har nya trafikanordningsplaner behövt tas fram för att möjliggöra ersättningstrafik, och perioden med ersättningstrafik under byggtiden blev längre än planerat. Omprojekteringarna har också genererat en stor andel tilläggsarbeten under entreprenaden.

Tidplanen har sammantaget försenats med 2,5 år. Av detta kan cirka ett år hänföras till en överklagad järnvägsplan, ytterligare ett år till förseningar i produktionen samt cirka ett halvår till att invänta färdigställandet av Saltsjöbanans nya temporära slutstation vid Saltsjö-Järla. Produktionen är avslutad och överlämning till förvaltning inom trafikförvaltningen beräknas ske under tredje kvartalet 2026.

Överväganden och motivering

Regionfullmäktige föreslås fatta ett andra förnyat genomförandebeslut som avser en justerad budgetram från tidigare 1 836 miljoner kronor till 2 171 miljoner kronor, vilket är en ökning med 335 miljoner kronor. Beslutet innebär att en reviderad tidplan samt en utökad budgetram fastställs för objektet. För återstående sträcka Henriksdal-Slussen kvarstår arbeten avseende färdigställande av förfrågningsunderlag samt genomförande av produktion, i syfte att modernisera och möjliggöra återläggning av banan och återupptagande av trafik hela vägen till Slussen.

Tidigare genomförandebeslut omfattade en återställning av Henriksdal station. Stationen föreslås nu i stället byggas om, med en mittplattform med samtidig infart. Utan föreslagen stationslösning kan Saltsjöbanan enbart trafikeras med 20-minuterstrafik.

Syftet med den moderniserade stationen är att

- öka kapaciteten i en strategisk knutpunkt i det framtida systemet och därigenom uppnå effektmål om 12-minuterstrafik, samt skapa förutsättningar för 10-minuterstrafik
- förbättra trafikrobusthet och punktlighet genom ett mer effektivt station- och spårutnyttjande, samt
- stärka tillgänglighet och resenärsflöden genom en plattformsutformning som bättre stödjer stora resandemängder.

Sammantaget bedöms den uppdaterade stationen vara nödvändig för att Saltsjöbanan ska kunna bära sin utökade roll i trafiksystemet och för att hantera resandeutvecklingen i Nacka/Värmdösektorn, särskilt under perioden innan tunnelbanan till Nacka öppnar.

Den föreslagna budgetutökningen omfattar både det återstående projektet Henriksdal–Slussen samt projektet Kapacitetsåtgärder, som redan är färdigbyggt men har uppvisat budgetöverskridanden (beskrivs närmare i *Bakgrund*). Tabell 1 visar en överblick över utfall och avvikelser för alla delar inom investeringsobjektet program Saltsjöbanan.

Systemhandling eller motsvarande
En fastställd systemhandling finns för projekt Henriksdal-Slussen och utgör grund för genomförandet. Med anledning av uppdaterad station i Henriksdal med mittplattform och samtidig infart har en uppdaterad systemhandling tagits fram och fastställts.

Hållbarhetsinriktning/Hållbarhetsbedömning
Hållbarhetsbedömningen visar att projektet Henriksdal–Slussen ger upphov till relativt små miljömässiga effekter, vilka beaktas och hanteras inom projektet.

Projekt Henriksdal-Slussen, inklusive föreslagen moderniserad station vid Henriksdal, möjliggör ökad kapacitet, turtäthet och robusthet för Saltsjöbanan. Detta stärker i sin tur kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken i området. Åtgärderna styr mot trafikförsörjningsprogrammets mål om ökad kollektivtrafikandel och bidrar därigenom till att minska samhällets negativa miljöpåverkan.

Tillgänglighet
Den nya plattformslösningen kommer stödja stora resenärsmängder, vilket innebär en klar förbättring av tillgängligheten och en mer attraktiv kollektivtrafikanläggning. I och med den nya lösningen behöver resenärer inte längre passera en spårkorsning med bom för att ta sig mellan plattformar, vilket krävs i dagens utformning med sidoplattformar. Detta ger en tryggare och mer tillgänglig stationsmiljö för alla resenärer, särskilt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Överlämningsstrategi
Överlämningsstrategin baseras på trafikförvaltningens interna rutin för projektmetodik *SL-S-605 317 Projekt- och programhandboken version 43, daterad 2025-11-12*. Strategin bygger på att underlätta överlämningen till mottagande part genom ett tätt samarbete, nära dialog och skriftliga överenskommelser under framtagande av planer, kravställning, projektering, granskning, upphandling, produktion och besiktningar.

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 ekonomiska konsekvenser
Ja ☒
Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser
(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd[1], fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap[2])

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	**Riskbedömning**	**Förmåga att hantera och riskhanterande åtgärder**
Riskområde: Regelefterlevnad och effektivitet		
Revidering av projektering för moderniserad station i Henriksdal tillför nya/ändrade krav och gränssnitt. Risk finns att brister i kravmassa, tillstånd/anmälningar, tillgänglighet, arbetsmiljö eller samordning leder till avvikelser, omarbeten och förseningar.	Sannolikhet: Medel Konsekvens: Medel-hög	Krav- och regelefterlevnadsplan (tillgänglighet, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillstånd). Förstärkta gransknings- och beslutsgrindar i omprojekteringen. Tydlig gränssnittsstyrning och samordning med berörda parter. Uppdaterad tid- och resursplan för omprojektering, granskning och produktion.

Riskområde: Ekonomi		
Moderniserad station i Henriksdal innebär osäkerheter i projektering och produktion. Risk finns för tidsförskjutning, kostnadsökningar kopplade till mängdregleringar, teknikval i komplex miljö, spårnära arbeten samt marknads- och prisutveckling.	Sannolikhet: Medel-hög Konsekvens: Hög	Uppdaterad kalkyl och osäkerhetsanalys för utökningen (kostnadsdrivare och scenarier). Tydlig ändringsstyrning och riskreserver. Upphandlingsstrategi/marknadsdialog för att minska pris- och kontraktsrisk. Löpande prognosarbete med avvikelseanalys och åtgärdsplan. Risken hanteras i ekonomisk osäkerhet under produktionsskedet
Riskområde: Miljö, Liv och Hälsa		
Ombyggnation i stationsmiljö och spårnära arbeten innebär risk för olyckor och tillbud (arbetstagare/resenärer) samt risk för miljöpåverkan som buller, vibrationer, damning och avfall under byggtid.	Sannolikhet: Medel Konsekvens: Hög	Förstärkt arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsplanering (byggarbetsmiljösamordning, avspärrningar, säkra passager) samt etapp/logistik för säkra arbeten i publik miljö. Miljöplan med krav på buller/vibration, damm, avfall och kemikalier samt uppföljning.

Ekonomisk osäkerhet

Kalkylunderlag för detta genomförandebeslut har tagits in via en successiv analys samt verifierats mot kalkyler framtagna av projektör. Utifrån den successiva analysen har ekonomisk osäkerhet till ett värde av 82 miljoner kronor inklusive index reserverats i slutkostnadsprognosen för genomförandefasen.

De tre största osäkerheterna som framkom vid den successiva analysen är:

Marknadssituation vid upphandling
Komplexa produktionsförutsättningar kan innebära få potentiella anbud vid upphandling, vilket påverkar konkurrenssituationen. Även osäkerhet i priser på råvaror kan påverka anbudsgivarnas riskpåslag. Marknad vid upphandling bedöms ungefär som nuvarande situation. Räntorna bedöms kunna gå ned

vilket kan öka bostadsbyggandet och påverka marknadssituationen för infrastrukturprojekt.

Entreprenörernas leveransförmåga
Osäkerhet finns kring vilka aktörer som kommer lämna anbud på uppdraget. Risk finns att de större aktörerna ser uppdraget som litet och komplext och därav inte lämnar anbud. Detta resulterar i anbud från mindre aktör med eventuellt mindre erfarenhet och som därav brister i sin leveransförmåga.

Geografisk placering och angränsande projekt
Osäkerheter finns kring logistiska förutsättningar för produktion med tanke på mängden transporter som finns till/från Slussen kopplat till bygget av Nya Slussen. Möjligheten till etableringsytor vid Henriksdal station samt Norra Danviksbron ser lovande ut och utreds vidare under genomförandefas.

Avgränsning av ekonomiska risker som projektet har under bevakning

Trafikstarten för Saltsjöbanan till Slussen riskerar att försenas till följd av förseningar i färdigställandet av slutstationen i Slussen. Detta kan medföra att byggnation av en tillfällig slutstation vid Lokattens trappa blir nödvändig. En fördröjd trafikstart, kopplad till behovet av en temporär slutstation, skulle innebära tillkommande kostnader för ersättningstrafik på sträckan Henriksdal–Slussen (cirka tre miljoner kronor per månad).

Trafikstarten för Saltsjöbanan till Slussen riskerar att försenas om Elsäkerhetsverket kan bedöma återläggning på sträckan Henriksdal-Slussen som nybyggnation, vilket innebär att anläggningen måste uppfylla nya krav på säkerhetsavstånd eller att avsteg måste inhämtas och godkännas. En fördröjning i Elsäkerhetsverkets godkännande påverkar den planerade trafikstarten och medför tillkommande kostnader för ersättningstrafik på sträckan Henriksdal–Slussen (cirka tre miljoner kronor per månad).

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

Riskbeskrivning
Om nödvändigt beslut inte fattas nu kommer projekt Henriksdal–Slussen försenas eller inte kunna genomföras enligt plan.

Det kan leda till att trafikering till slutstation Slussen skjuts upp, med fortsatt avbrott samt begränsad trafik. Uteblivet beslut kan också medföra att den nya stationen i Henriksdal inte kan realiseras eller att den fördyras vid ett senare beslut på grund av omplanering, resursbrist och förlorade tidsfönster. Detta resulterar även i att effektmålet 12-minuterstrafik inte uppnås.

Riskbedömning
Sannolikheten bedöms som hög vid uteblivet/försenat beslut eftersom delprojektet är tids- och samordningskritiskt. Konsekvenserna bedöms som stora: förseningar i leverans, ökade kostnader (förlängd projektorganisation, prisökningar), samt risk för lägre funktion/nytta om kapacitets- och tillgänglighetsåtgärder inte genomförs fullt ut.

Förmåga att hantera identifierade risker
Förmågan att hantera risken bedöms som låg. Föreslagna åtgärder är: tydlig beslutsplan med datum, ansvar och eskalering, kort konsekvensunderlag som visar effekt på tid/kostnad/nytta.

Kvantifierade effektmål (förtydligade från tidigare beslut 2020)

Effektmål	**Indikator**
Bidra till en attraktiv bytespunkt i Slussen genom att samordna och koordinera med trafikförvaltningens objekt Program Slussen i samtliga gränssnitt under objekt Program Saltsjöbanans livslängd	Attitydundersökning via enkäter samt mäta flöden 2029
Möjliggöra ökat resande genom att höja kapaciteten till 12-minuterstrafik i stället för 20-minuterstrafik på Saltsjöbanan	Målet är mätbart under 2029 då det går att jämföra med dagens trafikutbud
Möjliggöra ett tillgängligt och tryggt resande med 12-minuterstrafik från Slussen till Saltsjöbaden respektive Solsidan i samband med Stockholm stads färdigställande av Slussens slutstation	Godkända entreprenadbesiktningar, ibruktagen infrastruktur och av Transportstyrelsen godkända fordon

Bidra till minskade bullerstörningar från Saltsjöbanan	Bullermätning före och efter genomförda åtgärder, planeras till 2029

Ekonomiskt beslutsunderlag

Ackumulerad upparbetning samtliga faser till och med april 2026 uppgår till 1 761 miljoner kronor varav 1 757 miljoner kronor är investeringsutgift och 4 miljoner kronor är driftkostnader.

Tidigare genomförandebeslut SL 2017–0735 uppgår till 1 836 miljoner kronor varav 1 835 miljoner kronor avser investeringsutgift och 1 miljon kronor avser driftskostnad. Objektet är upptaget i befintlig investeringsplan 2026 med planår 2027–2035 med en investeringsutgift om 1 976 miljoner kronor.
Nya totala ekonomiska ramen för objekt program Saltsjöbanan föreslås uppgå till 2 171 miljoner kronor varav 2 164 miljoner kronor avser investeringsutgift och 7 miljoner kronor är driftskostnad.

Under hösten 2025 genomfördes en kalkylanalys enligt successivprincipen. Detta visade på en högre investeringsutgift än den som låg till grund för underlaget till investeringsplan 2026–2035. Denna nya kalkyl i kombination med kostnadsökningar inom projekt Kapacitetsåtgärder, att entreprenad inte kunnat påbörjats för projekt Henriksdal-Slussen pga tidsförskjutningar, samt behovet av en annan teknisk lösning av Henriksdal station ger att den totala ekonomiska ramen för objekt Program Saltsjöbanan behöver utökas med totalt 335 miljoner kronor, varav cirka 329 miljoner kronor avser investeringsutgift och cirka 6 miljoner driftskostnader. Ökning av driftskostnaderna är främst kopplade till löpande kostnader i och med förlängning av projektet såsom projektkontor och utbildning samt förgäveskostnad relaterad till avbruten utveckling kring val av signallösning.

Förslag till ny investeringsutgift överstiger beslutad ram för objektet med 329 miljoner kronor, varav 140 miljoner kronor är inarbetade i godkänd investeringsplan 2026–2035. Ytterligare 189 miljoner kronor är inkluderade i förslag till investeringsplan 2027 med planår 2028–2036. Detta investeringsbeslut är därmed avhängigt regionfullmäktiges godkännande av investeringsbudget 2027–2036.

Ekonomisk osäkerhet enligt senaste kalkyl uppgår till 82 miljoner kronor inklusive index.

Objektet är medfinansierat via statliga näringsbidrag; länsplan, nationell plan samt stadsmiljöbidrag till ett bedömt värde om 872 miljoner kronor inklusive beräknat index. Beslutade delutbetalningar till och med år 2025 uppgår till 728 miljoner kronor inklusive index. Beloppet är en uppskattning och fastställs slutligt då projektet är avslutat.

De kapacitetshöjande effekterna för Saltsjöbanan bedöms kunna realiseras när samtliga ingående anläggningar inom objektet har tagits i drift. Driftskonsekvenserna för huvudobjektet har beräknats till 1 380 miljoner kronor under en 20-årsperiod från det att anläggningen bedöms vara i full drift år 2029. Kostnaderna omfattar avskrivningar, räntekostnader, utökade trafikdriftkostnader, underhållskostnader samt nedskrivning av näringsbidrag.

Större delen av projekten inom objektet har driftsatts och aktiverats löpande mellan åren 2017 och 2025, med en genomsnittlig avskrivningstid på 25 år. Det kvarvarande projektet Henriksdal-Slussen planeras driftsättas och aktiveras 2029. När samtliga anläggningar har aktiverats och objektet är fullt utbyggt beräknas avskrivningskostnaderna uppgå till cirka 87 miljoner kronor per år. Avskrivningskostnaderna kommer därefter successivt att minska i takt med att anläggningarna skrivs av. Avskrivningarna matchas delvis av erhållna investeringsbidrag (medfinansiering) om cirka 35 miljoner kronor när objektet är i helhet aktiverad, och avtar sedan i samma takt som avskrivningarna.

De ackumulerade räntekostnaderna sedan objektet började aktiveras bedöms uppgå till 31 miljoner kronor. De återstående räntekostnaderna, beräknade utifrån anläggningarnas kvarvarande avskrivningstid, bedöms uppgå till totalt 132 miljoner kronor.

Drift- och underhållskostnaderna samt köpt trafik bedöms från år 2029, då Saltsjöbanans kapacitetshöjande effekter förväntas kunna realiseras, uppgå till 479 miljoner kronor under en 20-årsperiod. Detta motsvarar en ökning med cirka 435 miljoner kronor jämfört med de beräkningar som togs fram inför beslutet år 2020. Kostnadsökningen beror primärt på inkludering av kostnad för köpt trafik, vilket inte beaktades i tidigare beslut. Kostnad för den utökade trafiken baseras bland annat på utbudskilometer och kostnad för tågvärdar.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-08-17

Ärende
TN 2023-0802

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

För detaljer, se bilaga 1 Ekonomibilaga med Investeringskalkyl.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Program Saltsjöbanan bedöms ej ha påverkan på framdrift för förvaltning för utbyggnad tunnelbana. Däremot finns möjlighet att förenkla arbetet genom att dela etableringsytor med förvaltning för utbyggnad i anslutning till Stadsgårdstunneln. Detta kommer att utredas vid genomförandefas och delning av etableringsytor sker enbart vid godkännande från förvaltning för utbyggnad tunnelbana.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1 - Totalekonomiska konsekvenser för objekt Program Saltsjöbanan

Skickas till
Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef Investeringsprojekt