Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

2026-11-03
Version 1.0

Ärende
TN 2025-0129

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
John Söderberg
+46 707 863 109
john.soderberg@sl.se

Trafiknämnden
2026-11-24

Beslut om att inleda genomförandefasen avseende Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla

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 inleda genomförandefasen avseende objekt Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla med en total budget om 313,4 miljoner kronor, varav 260,6 miljoner kronor avser investeringsutgift och 52,8 miljoner kronor driftmedel.

2. Förvaltningschefen på trafikförvaltningen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, 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

Saltsjöbanans sträcka mellan Slussen och Saltsjö-Järla är fortsatt avstängd efter omfattande påverkan till följd av flera större infrastrukturprojekt. Investeringsobjektet avser att återställa den cirka 1,9 km långa bandelen mellan

Sickla och Saltsjö-Järla till ett trafiksäkert och funktionellt skick så att tågtrafiken kan återupptas.

Återuppbyggnaden ska i enlighet med gällande genomförandeavtal medfinansieras av Nacka kommun som initierat merparten av intrången i anläggningen.

Bakgrund

Saltsjöbanan har sedan 2016 varit avstängd mellan Henriksdal och Slussen till följd av ombyggnadsarbetena i Slussenområdet. Under perioden januari 2023-december 2024 var hela Saltsjöbanan avstängd för persontrafik på grund av flera parallella ombyggnadsprojekt. Sedan den 15 december 2024 har trafiken återupptagits mellan Saltsjö-Järla och Saltsjöbaden respektive Solsidan, medan sträckan mellan Henriksdal och Saltsjö-Järla fortsatt är avstängd och ersätts med busstrafik. För att säkerställa kollektivtrafiken har det beslutats att bibehålla bussersättningstrafiken parallellt med tågtrafiken tills trafikeringen till station Slussen öppnar.

Den aktuella investeringen avser återställande av järnvägsanläggningen på den avstängda sträckan mellan Sickla och Saltsjö-Järla, mer precist på sträckan öster om bro över Värmdöleden till och med station Saltsjö-Järla. Signalarbeten behöver även göras fram till Henriksdal för att kunna få sträckan att trafikeras igen, se streckad linje i bild 1 nedan. På denna sträcka är anläggningen till stor del demonterad till följd av ombyggnadsarbeten som genomförts av Nacka kommun och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Arbetena regleras huvudsakligen genom genomförandeavtal med Nacka kommun (TN 2020–1032) *Genomförandeavtal avseende Nacka kommuns arbeten utmed Värmdövägen och temporära väg på Saltsjöbanans banvall – december 2022* enligt vilket kommunen ansvarar för kostnader kopplade till demontering och återställande av spåranläggningen. Ett tidigare investeringsobjekt avseende Saltsjöbanans upphöjning (TN 2015–1453) pausades efter beslut i Nacka kommunfullmäktige den 22 april 2024 (§ 86, KFKS 2016-00023) och avslutades enligt beslut i TN 2025-0129 17 mars 2026.Utöver ovanstående avtal har i december 2025 en överenskommelse tecknats avseende Upphöjningen, vändstation Saltsjö-Järla, ersättningstrafik dec-maj och Nacka stationshus (Se bilaga 1).

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

2026-11-03
Version 1.0

Ärende
TN 2025-0129

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Bild 1. Heldragen röd linje avser arbeten för återställande av komplett BEST-anläggning, streckad linje avser signalåtgärder som krävs i objektet för att möjliggöra trafikering Sickla – Saltsjö-Järla

Överväganden och motivering

Investeringsobjekt Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla - Saltsjö-Järla föreslås med detta beslut gå vidare från nuvarande planeringsfas till genomförandefas. Det motiveras av att investeringens åtgärd, inriktning och omfattning är tillräckligt utredda och fastställda för att möjliggöra genomförande. En systemhandling har fastställts inför genomförandet som grund för vidare projektering och produktion. Koncept och omfattning av denna investering bedöms därmed vara tillräckligt definierade för att påbörja genomförandefasen.

Investeringens koncept

Investeringen avser återuppbyggnad av Saltsjöbanans järnvägsanläggning mellan Sickla och Saltsjö-Järla efter den omfattande påverkan som uppstått till följd av andra infrastrukturprojekt. Återuppbyggnaden omfattar cirka 1,9 km bana med tillhörande BEST-anläggning (Bana, El, Signal och Tele), plattformar och tekniska installationer som krävs för att återuppta tågtrafiken på sträckan.

Anläggningen återställs i huvudsak till tidigare funktion och standard, med de anpassningar som krävs för att uppfylla gällande regelverk, säkerhetskrav och anslutningar till omkringliggande infrastruktur. Funktionsdugligt material från den nedmonterade anläggningen återanvänds där detta är tekniskt, säkerhetsmässigt och ekonomiskt motiverat.

Åtgärderna omfattar bland annat återställande av spår-, el-, signal-, tele- och kanalisationsanläggningar, återuppbyggnad och anpassning av plattformar vid Nacka och Saltsjö-Järla stationer, nytt teknikhus samt återställande av övriga anläggningsdelar som krävs för trafikering av sträckan.

Investeringens omfattning
Systemlösningen omfattar följande delar:

- Banöverbyggnad, spår och växlar
- El 400 VAC och kontaktledning 750 VDC
- Trafikstyrning/signal inklusive tågskydd ATC (Automatic Train Control) / ATP (Automatic Train Protection))
- Tele och system för teknisk kommunikation
- Kanalisation
- Återställning av station Saltsjö-Järla, som nu fungerar som slutstation, till en genomfartsstation inklusive att dess plattformslängder återställs
- Återuppbyggnad av södra plattformen vid Nacka station
- Förlängning av norra plattformen vid Nacka station
- Nytt teknikhus inklusive tillfartsväg och parkering
- Samtidig infart vid Nacka och Saltsjö-Järla stationer, vändmöjlighet i Sickla station.

Investeringens avgränsning
Objektet Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla hanterar inte:

- Installationer för ökad driftspänning till 1500 VDC. Detta hanteras av projekt SB FUT Elkraftsförstärkning (TN 2022-0312) på trafikförvaltningen, samordning sker mellan projekten.
- Återställning av Henriksdals station från slutstation till genomfartsstation. Detta hanteras av projekt Henriksdal-Slussen (SL 2017-0738) på trafikförvaltningen, samordning sker mellan projekten.
- Stationshuset vid Nacka station. Byggnaden är såld till Nacka kommun och ska av dem flyttas för att skapa plats till Nackas utveckling av Värmdövägen.
- Full följsamhet till riktlinjer. Uppdraget för Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla av järnvägen till samma standard som innan avstängningen varför full följsamhet mot regelverk och styrande interna riktlinjer inte kan förväntas. Vissa avsteg från dessa

behöver göras frånsett de som kan innebära tekniska eller säkerhetsmässiga risker eller som har tillkommit för att uppfylla gällande rätt.
- Kostnader för ersättningstrafik utöver den som krävs för återställning och inkoppling av objektets delsträcka. Kostnader för övrig ersättningstrafik hanteras i *Avtal gällande Saltsjöbanans avstängning 2023 – september 2022*.
- Tillgänglighetsanpassningar i Saltsjö-Järla station som hanteras av projekt Tillgänglighetsanpassning station Saltsjö-Järla (TN 2025-0903).

Tidplan
Objektet planeras vara färdigställt under fjärde kvartalet 2028, vilket möjliggör trafikstart under samma period under förutsättning att övriga beroenden är uppfyllda.

För att minska beroendet av färdigställandet av anläggningen mot Slussen förbereds även en lösning som möjliggör etappvis trafikering med vändning i Sickla. Genom denna lösning skapas möjlighet att återuppta tågtrafiken på delar av banan innan hela anläggningen mot Slussen är färdigställd.

Huvudsakliga tidpunkter för objektet är:
- Fastställd systemhandling – kvartal 4 2026
- Genomförandebeslut trafiknämnden – 24 november 2026
- Genomförandebeslut regionstyrelsen – januari 2027
- Genomförandebeslut regionfullmäktige – februari 2027
- Kontrakt huvudentreprenad – kvartal 4 2027
- Möjlig trafikstart – kvartal 4 2028

Systemhandling
Systemhandling för Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla–Saltsjö-Järla har utarbetats utifrån den fastställda kravbaslinjen som tagits fram inom objektet. Kravbaslinjen tillsammans med systemhandlingen utgör styrande underlag för objektets fortsatta projektering, upphandling och genomförande.

Hållbarhetsinriktning
Saltsjöbanans återuppbyggnad handlar om en återmontering av tekniksystem till ett trafiksäkert och funktionellt skick på en återställd banvall. För att göra

detta arbete så hållbart som möjligt ska återuppbyggnaden ske genom återbruk av funktionsdugligt material från den gamla Saltsjöbanan i så hög utsträckning som det är säkerhetsmässigt, tekniskt och ekonomiskt möjligt. I området pågår även ett flertal arbeten och ytterligare ett mål för objektet är att samverka med externa aktörer så att hantering av schaktmassor sker så resurseffektivt och cirkulärt som möjligt. Det sker genom att återanvända massor i första hand och i andra hand styra till bästa mottagningsanläggning för att undvika långa transporter.

De övergripande miljö- och hållbarhetsaspekterna i objektet som är av störst relevans utifrån hållbarhetsinriktningen är:

- Begränsa klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt.
- Klimatanpassningar till förhöjda vattennivåer och/eller ökade skyfall.
- Förebyggande av avfall, effektiv masshantering och ökat återbruk.
- Bevarandevärd bebyggelse och miljö.
- För övriga hållbarhetsaspekter, hänvisas till *Hållbarhetsinriktning i planeringsfasen Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla*.

Överlämningsstrategi
Objektet kommer i god tid före driftsättning att fastställa överlämnandet till mottagande och förvaltande organisation inom trafikförvaltningen. Denna organisation involveras tidigt i objektet för att säkerställa att förväntningarna på slutresultatet uppfylls.

Riskanalys
Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas
Beslutet skulle kunna medföra 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 ☒
Nej ☐

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

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
Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan:
Objektet är bland annat beroende av externa aktörer, såsom Nacka kommun och FUT. Förseningar i beslut, leveranser eller förändrade förutsättningar hos dessa aktörer kan påverka objektets tidplan, funktion och leveransförmåga, vilket kan medföra kund- och resenärspåverkan.

[1] Dokumenteras i särskild ordning

Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet:
Eftersom objektet avser återuppbyggnad av en befintlig anläggning kan nya krav medföra behov av anpassningar, omprojektering eller hantering av avsteg från gällande riktlinjer som inte ingår i objektets omfattning.

Risker med ekonomiska konsekvenser:
Risker av ekonomisk karaktär för objektet är kopplad till gränsdragning mellan objektets medfinansiering och övriga investeringar. Objektet har medfinansiär enligt gällande genomförandeavtal i form av Nacka kommun. Medfinansiering omfattar i huvudsak återuppbyggnad medan övrig investering benämns som standardhöjning. Den ekonomiska risken är kopplad till olika tolkningar av hur vissa kostnader ska klassificeras och fördelas mellan parterna, vilket kan påverka medfinansieringens omfattning. Frågan hanteras inom ramen för gällande avtal och etablerade samverkansformer mellan parterna.

Bedömningen är att den överenskomna kostnadsfördelningen enligt gällande avtal i huvudsak kommer att kvarstå och att eventuella justeringar av medfinansieringen får begränsad påverkan på objektets totala ekonomi.

Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende:
Objektet genomförs efter en längre tids avstängning av Saltsjöbanan till Slussen, vilket medför höga förväntningar från resenärer, allmänhet och samverkansparter att trafiken ska återstarta så snart som möjligt. Förseningar, avvikelser eller brister i objektets genomförande och kommunikation kan påverka förvaltningens varumärke och förtroende negativt samt påverka relationerna med Nacka kommun och FUT.

Riskbedömning
Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan:
Sannolikheten att risken kan uppstå bedöms som medelhög eftersom objektet är beroende av beslut och samordning med externa aktörer. Konsekvensen bedöms som medelhög till hög då förseningar eller förändrade förutsättningar påverkar objektets tidplan, leverans och funktion samt medför kund- och resenärspåverkan.

Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet:
Sannolikheten att risken uppstår bedöms som medelhög då krav och riktlinjer uppdateras löpande. Konsekvensen bedöms som medelhög eftersom nya krav kan medföra ökade investeringsutgifter, behov av omprojektering samt påverkan på objektets tidplan och genomförande.

Risker med ekonomiska konsekvenser:
Sannolikheten för att risken ska realiseras bedöms som medelhög eftersom olika tolkningar som kan påverka medfinansieringens omfattning fortfarande hanteras mellan parterna. Bedömningen av vad som utgör återuppbyggnad respektive standardhöjning kan i vissa fall vara komplex.

Konsekvensen bedöms som låg eftersom eventuella justeringar av medfinansieringen förväntas vara begränsade och ha marginell påverkan på objektets totala kostnad.

Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende:
Sannolikheten att risken uppstår bedöms som medelhög då objektet är uppmärksammat och berör flera externa intressenter. Konsekvensen bedöms som medelhög eftersom ytterligare förseningar, avvikelser eller bristande samordning kan leda till minskat förtroende hos resenärer, allmänhet och samverkansparter samt påverka förvaltningens varumärke negativt.

<u>Förmåga att hantera identifierade risker</u>
Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan:
Förmågan att hantera risken bedöms vara god. Genom löpande samverkan, regelbundna avstämningar och tydlig uppföljning av externa beroenden kan objektet tidigt identifiera och hantera avvikelser som påverkar tidplan och leverans.

Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet:
Förmågan att hantera risken bedöms vara god. Objektet följer utvecklingen av nya krav och riktlinjer samt gör löpande bedömningar av vilka krav som behöver inarbetas. Eventuella avsteg eller anpassningar hanteras enligt gällande processer för ändringshantering och i dialog med relevanta kravställare.

Risker med ekonomiska konsekvenser:
Förmågan att hantera risken bedöms som god. Objektet följer löpande upp ekonomi och avtalsfrågor inom etablerade samverkansformer med Nacka kommun. Eventuella osäkerheter kopplade till kostnadsfördelning hanteras inom ramen för gällande avtal och bedöms vara hanterbara inom projektets riskbudget.

Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende:
Förmågan att hantera risken bedöms som god. Objektet arbetar med löpande samverkan och transparent kommunikation med Nacka kommun och FUT samt regelbunden information till berörda intressenter. Genom tydlig uppföljning av tidplan, kostnad och leverans kan förtroendet för objektet och samarbetet med samverkansparterna upprätthållas.

Ekonomisk osäkerhet
Den totala ekonomiska osäkerheten har bedömts enligt trafikförvaltningens metod för successiv osäkerhetsanalys och uppgår till cirka 60 miljoner kronor.

De tre största osäkerheterna som framkom vid analysen är:

1. *Marknad/entreprenörer*
   Marknadssituation vid upphandlingstillfälle samt entreprenörens förmåga.

2. *Projektering fram till och med relationshandlingar*
   Osäkerheter kopplade till projekteringens kvalitet och fullständighet. Okända befintligheter, otydliga beskrivningar eller brister i förfrågningsunderlag kan medföra kompletteringar, omprojektering och ökade kostnader under objektets genomförande.

3. *Byggherreorganisation inklusive övriga omkostnader*
   Osäkerheter kopplade till bemanning och beslutsförmåga, exempelvis resursomsättning, otydliga roller, bristande samordning med intressenter, liksom långa beslutsvägar, ändringar av investeringsbeslut utom trafikförvaltningens kontroll och otydliga avtal.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning
Risker som inte ingår i den beräknade ekonomiska osäkerheten är bland annat entreprenörs konkurs eller på annat sätt avbruten entreprenad, stora förändringar i prisnivå och index, förändrade finansieringsförutsättningar, beslut om väsentligt utökad objektomfattning eller nya funktionskrav samt beroenden till och förseningar av angränsande projekt. Dessa förutsättningar har medvetet avgränsats från analysen och om de förändras gäller inte kostnadsanalysens resultat.

Objektet följer dessa risker inom den ordinarie riskhanteringen. I takt med att projektering, kravställning och upphandling utvecklas kommer riskbilden att följas upp och uppdateras genom återkommande riskanalyser. Om någon av de ovan beskrivna riskerna materialiseras kan det medföra behov av förnyad kostnadsbedömning och särskilda beslut om finansiering eller förändrad objektinriktning.

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

Riskbeskrivning
Avsaknad av investeringsbeslut innebär att återuppbyggandet av järnvägsanläggningen på den avstängda sträckan mellan Sickla och Saltsjö-Järla inte kan utföras.

Det innebär även att investeringar på Saltsjöbanan på sträckan Slussen – Sickla är förgäves och att tågtrafikering till Slussen inte är möjlig. Saltsjöbanan kommer då endast att trafikera sträckan Saltsjö-Järla till Saltsjöbaden respektive Solsidan.

Riskbedömning
Om beslutet inte fattas är sannolikheten av utfallet enligt ovan 100 procent

Förmåga att hantera identifierade risker
Om beslutet inte fattas saknar projektet möjlighet att vidta de åtgärder som krävs för att hantera ovan nämnda risker.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

2026-11-03
Version 1.0

Ärende
TN 2025-0129

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Kvantifierade effektmål
Nedan konkretiseras de effekter som standardhöjningar av Saltsjöbanan mellan Sickla och Saltsjö-Järla främst bidrar till. Som helhet kommer systemet att skapa nödvändiga förutsättningar för kollektivtrafiken, med hög upplevd tillgänglighet, trygghet och attraktivitet för användare och resenärer.

Effektmål	Indikator	Mål (%)
Upprätthålla ***effektiv*** trafik	Systemet har en hög tillgänglighet under ***normala*** förhållanden, 24/7. Säkerhet, robusthet och tillgänglighet är ***hög***. Anläggningen skapar förutsättningar för trafikering med 12-minuterstrafik.	100
Upprätthålla ***attraktiv*** trafik	Resenärer visar på kundnöjdhet vid enkätundersökningar.	100

Något reellt alternativ finns inte, eftersom nuvarande system ska återställas samtidigt som vissa delar behöver ersättas på grund av regelverk eller påverkan från omkringliggande projekt.

Ekonomiskt beslutsunderlag
Detta investeringsbeslut avser inledande av genomförandefas för objekt Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla till en investeringsutgift om 260,6 miljoner kronor och en driftkostnad om 52,8 miljoner kronor. Objektet är upptaget i befintlig investeringsplan 2026 med planår 2027–2035 med en total investeringsutgift om 260,6 miljoner kronor.

Planeringsfasen estimeras uppgå till 16,1 miljoner kronor och bedöms avslutas februari 2027. Ingen inriktningsfas har genomförts för objektet. Vidare har ingen formell åtgärdsvalsprocess gjorts. Förberedande analysarbeten har i stället genomförts inom ramen för de intrångsprojekt som skett längs med bansträckningen och som löpande bokförts som driftkostnader på resultaträkningen, och fakturerats Nacka kommun.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

2026-11-03
Version 1.0

Ärende
TN 2025-0129

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Total prognos för objektet Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla beräknas uppgå till 313,4 miljoner kronor, varav 260,6 miljoner kronor avser investeringsutgift och 52,8 miljoner kronor avser driftkostnader. Investeringsutgifterna utgörs primärt av åtgärder för återuppbyggnad med nytt material, vilket innebär utbyte av befintlig men inte tidigare särredovisad komponent (se nedan beskrivning kring utrangering), enligt redovisningsmässig bedömning av omfattningen.

Driftkostnaderna består av åtgärder för återuppbyggnad med nedmonterat och återbrukat material, vilket inte påverkar den ursprungliga anläggningens värde eller avskrivningstid och ska därmed hanteras som en driftkostnad. Förutsättningarna för återanvändning respektive behov för nyinköpt material beskrivs närmare i avsnitt *Övervägande och motivering till detta tjänsteutlåtande*. Antagande om fördelning mellan investering och drift är oförändrad från tidigare uppskattning gjord inför planeringsfasbeslut.

Den ekonomiska osäkerheten uppgår till 64 miljoner kronor inklusive index, vilket beskrivs närmare i avsnittet *Riskanalys* i detta tjänsteutlåtande.

Objektet Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järlas totala investeringsprognos om 260,6 miljoner kronor är upptaget i trafikförvaltningens förslag till investeringsplan 2027–2035. Av genomförandefasens totala utgift om 247,5 miljoner kronor bedöms 29 miljoner kronor falla ut år 2027.

Objektet Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla ska finansieras i enlighet med genomförandeavtalet som tecknades mellan Region Stockholm och Nacka kommun år 2022, *Genomförandeavtal avseende Nacka kommuns arbeten utmed Värmdövägen och temporära väg på Saltsjöbanans banvall – december 2022*. Region Stockholm ska enligt avtalet finansiera eventuella standardhöjningar i banan, resterande del ska finansieras av Nacka.

Drift- och underhållskostnader efter planerad driftsättning år 2028 bedöms vara likvärdiga med tidigare anläggning, då banan i stort ska ha samma funktion som innan demonteringen. Avskrivningskostnader uppgår till cirka 13 miljoner kronor per år, med en avskrivningstid på 20 år efter driftsättning,

vilket till stor del uppvägs genom nedskrivning av erhållen medfinansiering.

Räntekostnader bedöms uppgå till totalt cirka 1 miljon kronor. Därtill tillkommer finansiering för objektets driftåtgärder vilka intäktförs i samma takt som upparbetningen av objektets pågående driftkostnader år 2026–2029.

Utrangeringskostnaderna kan inte bedömas fullt ut i detta läge men antas vara låga, då majoriteten av såväl riven som demonterad anläggning har uppnått sin ekonomiska livslängd. Därtill finns mycket få komponenter för sträckan särredovisade som tillgångar, vilket sannolikt beror på anläggningens ålder, och begränsar därför förutsättningarna för att kunna göra en utrangering.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana
Förvaltningen för utbyggd tunnelbana behöver utföra överenskomna åtgärder innan banunderbyggnaden kan godkännas och överlämnas till trafikförvaltningen. Detta utgör en förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna inleda återuppbyggnaden av järnvägsanläggningen. Det finns därmed både tekniska och tidsmässiga beroenden som behöver hanteras i samverkan.

Samverkan mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana sker kontinuerligt.

Beslutsunderlag
- Överenskommelse avseende Upphöjningen, vändstation Saltsjö Järla, ersättningstrafik dec-maj och Nacka stationshus - december 2025 (bilaga 1)
- Hållbarhetsinriktning i planeringsfasen Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla (bilaga 2)
- Totalekonomiska konsekvenser Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla (bilaga 3). SEKRETESS enligt [19] kap. [3] § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Skickas till
Regionledningskontoret

John Söderberg
Avdelningschef

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Lokalbana Järnväg
Saltsjöbanan

2026-11-03
Version 1.0

Ärende
TN 2025-0129

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Investeringsprojekt

Erik Norling
Förvaltningschef
Trafikförvaltningen