

Regionstyrelsen

Planeringsbeslut avseende Stridbecksvalv Fridhemsplan på Grön linje

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

Trafiknämnden medges rätt att inleda planeringsfasen för Stridbecksvalv Fridhemsplan på Grön linje, inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035, till en investeringsutgift om 53,5 miljoner kronor, utifrån en indikativ total investeringsutgift på 410,3 miljoner kronor.

Sammanfattning

Stationerna med Stridbecksvalv som byggdes ut i mitten av 1960-talet utgör en kulturhistoriskt mycket värdefull årsring i Stockholms tunnelbana. Ett Stridbecksvalv är en valvformig betongkonstruktion som används i tunnelbanetunnlar där berget är svagt eller vattenförande. Stationerna kännetecknas genomgående av konstnärlig helhetsgestaltning med valv och väggar som oftast har en integrerad konst. Det finns totalt elva stationer med Stridbecksvalv.

Behovet av en långsiktig hantering av stationer med Stridbecksvalv identifierades genom en behovsanalys som trafiknämnden genomförde under våren 2018. Analysen visade på betydande svårigheter med inspektion och underhåll av valven, i kombination med tekniska brister i konstruktionen och bristande bergkvalitet. Investeringen syftar till att åtgärda bristerna på stationen Fridhemsplan på Grön linje och skapa en funktionell, hållbar och attraktiv miljö.

Beslutet innebär en investeringsutgift för planeringsfasen på 53,5 miljoner kronor. Den totala indikativa investeringsutgiften uppgår till 410,3 miljoner kronor och inryms inom regionfullmäktiges beslut om budget 2026 med planår 2027–2035.

Regionledningskontoret föreslår att regionstyrelsen beslutar att trafiknämnden medges rätt att inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035, påbörja planeringsfasen avseende investeringsobjektet Stridbecksvalv Fridhemsplan på Grön linje.

Bakgrund

Fridhemsplans station på Gröna linjen är en av Stockholms största tunnelbanestationer och en central knutpunkt för både Grön och Blå linje samt bussnätet. Stationen är planerad att knytas till den nya Gula tunnelbanelinjen som börjar byggas under 2026, med anslutning vid Sankt Eriksgatans/Fleminggatans blåa omstigningsväg.

Stationen präglas av Stridbecksvalv, en valvformig betongkonstruktion som används i tunnelbanetunnlar där berget är svagt eller vattenförande. Valvet vilar på betongpelare och fungerar som en självbärande förstärkning för att stabilisera tunneln och skydda mot ras och vatteninträngning.

Stationerna med Stridbecksvalv som byggdes ut i mitten av 1960-talet utgör en kulturhistoriskt mycket värdefull årsring i Stockholms tunnelbana. Det finns totalt elva stationer med Stridbecksvalv. Stationerna kännetecknas genomgående av konstnärlig helhetsgestaltning med valv och väggar som oftast har en integrerad konst.

Investeringen syftar till att åtgärda bristerna på stationen Fridhemsplan på Grön linje och skapa en funktionell, hållbar och attraktiv miljö. Åtgärderna avser att förbättra förutsättningarna för drift och underhåll som möjliggör kostnadseffektiva och arbetsmiljösäkra insatser med minimal påverkan på resenärer, samt åtgärder som höjer resenärsmiljön och det visuella intrycket.

Behovet av en långsiktig hantering av stationer med Stridbecksvalv identifierades genom en behovsanalys som trafiknämnden genomförde 2018. Analysen visade på svårigheter med inspektion och underhåll av valven, i kombination med tekniska brister i konstruktionen och bristande bergkvalitet.

I november 2020 kom en rapport med rekommendation att, på samtliga elva stationer med Stridbecksvalv, snarast säkra berget, valven och deras omliggande konstruktioner. Beslut om förnyat inriktningsbeslut för Stridbecksvalv Fridhemsplan på Grön linje fattades i november 2025 (RS 2025-0848).

Om åtgärder inte genomförs kommer de kända bristerna att bestå vilket på sikt innebär en betydande risk för både funktionalitet, säkerhet och den upplevda kvaliteten i stations- och resenärsmiljön.

Tidplan

Planeringsfasen beräknas inledas under maj 2026 och pågå fram till maj 2028. Under denna tid ska projektering och framtagande av en systemhandling genomföras samt kalkyl och osäkerhetsanalys inför ett framtida genomförandebeslut. Tidplanen kan komma att påverkas av de tillkommande behoven av bergåtgärder och kommande underhållsarbeten på stationen.

Genomförandefasen beräknas inledas under maj 2028. Trafikpåverkande arbeten beräknas ske under två sommaravstängningar 2029 respektive 2030. Arbetet kommer att utföras med enkelspårsdrift förbi stationen för att minimera resenärspåverkan. En del arbete kommer att ske mellan somrarna och även en del efterarbete kommer att behöva utföras på stationen. Anläggningen är planerad att vara fullt driftsatt år 2031.

Effektmål

Investeringen ska åtgärda stationens brister och skapa en funktionell, hållbar och attraktiv miljö. Åtgärderna ska leda till följande effektmål:

Effektmål	Indikatorer	Realiseringstid
<i>Livscykelkostnad</i> Anläggningen är utformad så att det blir en låg livs-cykelkostnad (LCC).	Val av teknisk lösning sker utifrån lägst beräknad livs-cykelkostnad över 60 år.	År 2031
<i>Drift och underhåll</i> Anläggningen är utformad så att det på ett kostnadseffektivt och arbetsmiljösäkert sätt går att utföra drift- och underhåll med låg påverkan på resenärer.	1. Den beräknade genomsnittliga underhållskostnaden per år är väsentligt lägre jämfört med tidigare 2. Enkät om upplevd arbetsmiljö för drift- och underhållspersonal 3. Det är möjligt att utföra drift- och underhållsåtgärder av rutinkaraktär utan trafikpåverkan	Indikator 1–2: År 2031 Indikator 3: År 2033
<i>Resenärsmiljö och konst</i> Anläggningen har en arkitektonisk utformning och ett uttryck som tillsammans med ny konst skapar en god resenärsmiljö.	1. Inget vattendropp på plattformarna 2. Ny konst installerad på stationen 3. Nytt enhetligt plattformsgolv 4. Kvalitativ undersökning om förhöjd upplevd resenärsmiljö	År 2031 för alla indikatorer.
<i>Miljö och klimat</i> Anläggningen är utformad så att det blir en låg klimat- och miljöpåverkan.	1. Minst 80% av tillförda material och produkter ska ha bedömningsnivå grön eller gul i Byggvarubedömningen 2. Avfall- och rivningsmaterial annonseras för återbruk inom trafikförvaltningen men också till försäljning externt på CCB¹	År 2031 för alla indikatorer.

¹ CCB: CC Build, en plattform för återbruk inom samhällsbyggnadssektorn.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Enligt Region Stockholms Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414) föregås ett planeringsbeslut av en inriktningsfas.

Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande omfattar en beskrivning av investeringens koncept, omfattning och avgränsning, beräknade tidplaner, hållbarhetsanalys, beskrivning av roller och ansvar, riskanalys och riskbedömning samt ekonomiskt beslutsunderlag inklusive en analys av förväntad effektivisering om investeringen genomförs.

Regionledningskontoret bedömer därmed att investeringsobjektet har beretts i enlighet med Region Stockholms riktlinjer för investeringar inom Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande och föreslår regionstyrelsen att besluta i enlighet med trafiknämndens beslut (TN 2023-1000).

Ekonomiska konsekvenser*Investeringsutgifter*

Beslutet innebär att trafiknämnden får inleda planeringsfasen för Stridbecksvalv Fridhemsplan på Grön linje till en investeringsutgift om 53,5 miljoner kronor.

Mnkr	Inriktningsbeslut	Planeringsbeslut
Inriktningsfas	14,1	14,1
Planeringsfas	25,7	53,5
Genomförandefas	370,5	342,7
Total prognos	410,3	410,3

Planeringsfasen bedöms bli mer omfattande än vad som framgick av inriktningsbeslutet och innebär en kostnadsökning på 27,8 miljoner kronor. Omfattningsförändringen syftar till att skapa bättre underlag och minska osäkerheter inför kommande genomförandebeslut. Detta på grund av anläggningens komplexitet och ålder samt behovet av kompletterande provtagningar och undersökningar. För att möjliggöra detta krävs en större projektorganisation som kan ta fram långtgående systemhandlingar samt klargöra behov och förutsättningar för det fortsatta genomförandet.

Trafikförvaltningen bedömer att omfördelningen från genomförandefas till planeringsfas inte innebär någon ökad ekonomisk risk. Detta då åtgärderna

bedöms kunna minska i nästkommande genomförandefas. Tidigare erfarenheter av kostnadsavvikelser visar på vikten av att ta fram detaljerade handlingar i ett tidigt skede för att minska riskerna i genomförandet. Den totala indikativa investeringsutgiften är oförändrad på 410,3 miljoner kronor, och inryms inom regionfullmäktiges beslut om budget 2026 med planår 2027–2035.

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten är beräknad som ett riskpåslag om tio procent och uppgår till 118,7 miljoner kronor inklusive index. Osäkerheterna avser främst projektomfattning och funktionskrav, projektering och upphandlingsdokumentation samt marknadssituationen vid upphandling.

Projektkostnader

Projektkostnaden under tiden för investeringen bedöms uppgå till 3,9 miljoner kronor och redovisas inom trafiknämndens resultat. Utrangeringskostnaden uppgår till en miljon kronor, vilket motsvarar det bedömda restvärdet för bland annat skyltning som kommer att ersättas inom ramen för detta objekt.

Kapitalkostnader

Avskrivningskostnaden uppgår per år till 19,8 miljoner kronor, vilket under en 20-årsperiod motsvarar 397,0 miljoner kronor. Räntekostnaden uppgår i genomsnitt per år till 5,5 miljoner kronor vilket under en 20-årsperiod motsvarar 109,4 miljoner kronor.

Drift- och underhållskostnader

Drift- och underhållskostnader bedöms minska med i genomsnitt 3,2 miljoner kronor per år inklusive index, vilket motsvarar 64,1 miljoner kronor över en 20-årsperiod till följd av investeringen. De lägre kostnaderna avser främst lägre kostnader för akut underhåll.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 17 mars 2026
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 9 februari 2026
3. Ekonomibilaga med investeringskalkyl

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-03-30