

Regionledningskontoret
Mikael Löwenhielm

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

RS 2025-1015

Regionstyrelsen

Förnyat genomförandebeslut Tvärbanan Kistagrenen

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

Trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomförandet av investering Tvärbanan norra Kistagrenen inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035, till en total investeringsutgift på 9 179 miljoner kronor, med ny tidpunkt för trafikstart till Ursviks torg fjärde kvartalet 2028 samt för trafikstart till Helenelund fjärde kvartalet 2029.

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

Sammanfattning

Förslaget innebär att trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomförandet av investering Tvärbanan norra Kistagrenen och att objektets investeringsbudget justeras upp till 9 179 miljoner kronor, vilket är en ökad utgift på 1 106 miljoner kronor jämfört med tidigare beslut i juni 2024. Orsaken till den uppjusterade investeringsutgiften är att det, efter den tidigare avbeställningen av sträckan Ursvik–Helenelund från totalentreprenadkontraktet KG40 och den efterföljande hävningen av kontraktet, har genomförts utredningar och detaljprojektering. Grundkalkylerna har därefter uppdaterats och en successivanalys har genomförts.

Utgiftsökningen ryms inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035.

Tidplanen för trafikstart till Ursviks torg är senarelagt till fjärde kvartalet 2028, samt till Helenelund fjärde kvartalet 2029. I tidigare plan angavs tid för trafikstart till Ursviks torg tredje kvartalet 2025 samt till Helenelund tredje kvartalet 2026.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande (TN 2023-0681) och föreslår att regionfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Bakgrund

Kistagrenen är en tvärförbindelse som ger kortare restider, binder ihop olika stadsdelar och knutpunkter samt ger förutsättningar för tillkommande hållbar stadsutveckling längs sin sträckning. Utbyggnaden blir cirka åtta kilometer lång och passerar genom tre kommuner, Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna, på sträckan mellan Norra Ulvsunda och Helenelund.

Resandet med Kistagrenen förväntas bli stort eftersom några av Stockholmsregionens mest betydelsefulla utvecklingsområden, både vad gäller arbetsplatser och bostäder, ligger längs med sträckan. Resandet med Tvärbanan beräknades vid genomförandebeslutet 2016 öka till mer än 150 000 resor per dygn år 2030 inberäknat utbyggnaderna för Kistagrenen, Solnagrenen och Sickla station.

Tvärbana Norr Kistagrenen totala budget fastställdes ursprungligen i december 2016 till 4 937 miljoner kronor (LS 2016-1027). I samband med ett förnyat genomförandebeslut i februari 2022 utökades investeringsbudgeten till 6 522 miljoner kronor (RS 2021-0842). Omfattningen justerades även genom att depå i Rissne utgick ur investeringsobjektet. Ett ytterligare förnyat genomförandebeslut fattades i juni 2024 då investeringens budget justerades upp till 8 073 miljoner kronor (RS 2024-0377).

I november 2024 beslutade regionstyrelsen att tillsätta en extern oberoende granskning av investeringsprojektet Program Tvärbanan Norra Kistagrenen och dess styrning och uppföljning (RS 2024-0015). Granskningen visade att Program Tvärbanan Norra Kistagrenen haft bristfällig styrning och detaljkännedom, otillräckliga kontrollrutiner och bristande riskhantering (2024-0955).

Efter avbeställningen av sträckan Ursviks torg – Helenelund samt hävningen av totalentreprenadkontraktet för sträckan Bromma flygplats – Ursviks torg har utredningar och detaljprojektering genomförts. Detta har bidragit till nya ingångsvärden som resulterat i att grundkalkyl uppdaterats och en succesivanalys genomförts. Sammantaget visar analysen att reserven för ekonomisk osäkerhet inklusive riskreserv är förbrukade, samt att det finns behov av en förlängd genomförandetid. Sammantaget ger det en prognosökning på 1 106 miljoner kronor jämfört med tidigare beslut i juni 2024.

De största posterna som bidrar till prognosökningen är:

- Utredning som visar på behov av större ingrepp i Färögatans bro jämfört med tidigare antaganden.
- Systemhandling har tidigare utgått ifrån att befintlig bro över Isafjordsgatan kan nyttjas. Ny utredning visar att bron behöver rivas och ny bro byggas.
- Utredning visar även på behov av omfattande markförstärkningsåtgärder jämfört med tidigare antaganden.
- Byggherrekostnaden samt index ökar till följd av förlängd tidplan.
- Reserv för osäkerhet.

Inga förändringar har skett av gällande effektmål jämfört med tidigare beslut.

Grundkalkylens uppdaterade tidplaner visar på trolig tidpunkt för trafikstart till Ursviks torg är fjärde kvartalet 2028 samt till Helenelund fjärde kvartalet 2029. Tidsförskjutningen jämfört med tidigare beslut beror till övervägande del på omtag i projekteringen för sträckan Bromma flygplats – Ursviks torg, samt att AB SL i egen regi genomfört de utredningar och detaljprojektering för sträckan Ursviks torg – Helenelund som inte utförts av tidigare totalentreprenör. I tidigare plan angavs tid för trafikstart till Ursviks torg tredje kvartalet 2025, samt till Helenelund tredje kvartalet 2026.

I det fall ett förnyat genomförandebeslut inte fattas i närtid kan planerade upphandlingar inte genomföras enligt plan, vilket leder till tidsförskjutning och därmed kostnadsökning.

Om beslut fattas att inte färdigställa Tvärbana Norr Kistagrenen behöver trafiksituationen hanteras inom befintligt system, vilket bedöms medföra följdinvesteringar i terminaler, vägnät och depåkapacitet. Dessutom uteblir den externa medfinansieringen för investeringen. Vidare kommer förgäveskostnader uppstå för de anläggningsdelar som är byggda på sträckan Bromma – Ursvik samt vid Helenelund.

Åtgärder som vidtagits med anledning av KPMG:s granskning av Program Tvärbana Norra Kistagrenen

I november 2024 beslutade regionstyrelsen att tillsätta en extern oberoende granskning av investeringsprojektet Program Tvärbanan Norra Kistagrenen och dess styrning och uppföljning (RS 2024-0015). Granskningen visade att Program Tvärbanan Norra Kistagrenen haft bristfällig styrning och

detaljkännedom, otillräckliga kontrollrutiner och bristande riskhantering (2024-0955).

Trafikförvaltningen har efter granskningen utvecklat sina arbetssätt utifrån rekommendationerna i granskningsrapporten. Förbättrad styrning och vidareutvecklade interna riktlinjer har förstärkt den interna kontrollen och stärkt riskhanteringen. Under 2025 har förvaltningen prioriterat åtgärder som stärker den interna kontrollen och uppföljningsstrukturen. Detta har bland annat skett genom utbildning och kommunikation kring riktlinjer, regelverk samt hur styrning och uppföljning av verksamheten fungerar.

Den konsultväxling som pågått inom investeringsverksamheten sedan 2023 syftar också till att förbättra den interna kontrollen och styrningen. Arbetet med en centralt styrd och standardiserad rapporteringsstruktur har fortsatt att vidareutvecklas för att säkerställa att återrapporteringen är transparent och att underliggande data stämmer överens mellan olika rapporteringsstrukturer och olika instanser. En tydlig rapporteringshierarki, från projekt till projektchef, sponsor och respektive avdelningschef, och till trafikförvaltningens investeringsråd, ska säkerställa spårbarhet i beslut, uppföljning och planering.

Arbetet med att förbättra processen och rutinen för riskhantering inom investeringsprojekt har också fortsatt under 2025. Riskanalys genomförs löpande enligt förvaltningens etablerade rutiner och med systemstöd, och riskerna följs löpande upp i enlighet med förvaltningens rutin för statusrapportering. Genom ett bättre systemstöd har både investerings- och projektstyrningen förstärkts.

För objektet Tvärbanan Norra Kistagrenen har trafikförvaltningen nu en utökad rådighet över framdrift och kostnadsutveckling. Kommande upphandling görs som utförandeentreprenader efter AB SL:s färdigprojekterade handlingar vilket är en väsentlig skillnad, då tidigare totalentreprenör ansvarade för projektering och produktion samt samordning av dessa, vilket sköttes bristfälligt.

Indelning i entreprenader sker nu utifrån framtagna upphandlingsstrategi som utgår ifrån vad marknaden bedöms kunna leverera i god konkurrens. Programplan och projektspecifikationer har uppdaterats och färdigställt. Projektorganisation är väl anpassad, såväl numerär som kompetensmässig, för att driva projektering och kommande entreprenader.

Till skillnad från det föregående genomförandebeslutet omfattar programmet nu en utökad post för ekonomisk osäkerhet. De utredningar och förutsättningar som tidigare saknades har nu genomförts och

säkerställts, vilket har gjort det möjligt att identifiera och kvantifiera potentiella risker. Dessa riskbedömningar har legat till grund för storleken på posten för ekonomisk osäkerhet. Därtill har en plan för hantering av osäkerhetsreserven tagits fram inklusive en förtydligande rutin för rapportering. Dessa kommer också att appliceras på andra investeringsprogram och -projekt.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Ett förnyat genomförandebeslut ska fattas när investeringens beslutade omfattning förändras så att avsedd funktion förändras, beslutade effektmål förändras, 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 investeringen har beretts i enlighet med Region Stockholms riktlinjer för investeringar inom Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414).

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande (TN 2023-0681) och föreslår att regionfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Ekonomiska konsekvenser

Investeringsutgift

Den totala investeringsutgiften uppgår till 9 179 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med 1 106 miljoner kronor jämfört med tidigare genomförandebeslut i juni 2024. Ökningen avser högre utgifter för reserv för osäkerhet, ökade byggherrekostnader till följd av förlängd tidsplan, fördyringar i projektet, merkostnader kopplade till hävningen av avtalet med totalentreprenören samt indexuppräknings. Investeringsutgiften ryms inom ramen för investeringsbudgeten för 2026 och inriktningsnivåerna för planåren 2027–2035.

Ekonomisk osäkerhet

I investeringsutgiften på 9 179 miljoner kronor ingår ekonomisk osäkerhet på 841 miljoner kronor, en ökning med 531 miljoner kronor jämfört med tidigare genomförandebeslut. Osäkerheten består till största del av osäkerheter inom områdena; entreprenörers leveransförmåga, trafikförvaltningens beställarförmåga, marknadssituation och tidplan, tillkommande krav, geografisk placering/omgivning, redan byggd anläggning av tidigare entreprenör, produktion kopplat till BEST-arbeten

och hållplatser, ledningsomläggningar, ökade kostnader för betongkonstruktioner, likriktarstationer inkl. byggnad och innanmäte.

Projektkostnader

Kostnader under projektets genomförande uppgår till 159 miljoner kronor, och beror främst på förgäveskostnader relaterat till totalentreprenaden KG40.

Kapitalkostnader

Avskrivningar bedöms uppgå till 435 miljoner kronor per år, vilket under en 20-årsperiod uppgår till 8 245 miljoner kronor. Räntekostnader bedöms uppgå i genomsnitt till 64 miljoner kronor per år vilket under en 20 årsperiod motsvarar 1 289 miljoner kronor.

Driftskostnad

Driftkostnad när anläggningen är helt driftsatt, uppgår till 154 miljoner kronor per år, vilket under en 20-årsperiod motsvarar 3 081 miljoner kronor. Driftkonsekvenser är oförändrade sedan föregående beslut.

Medfinansiering

Total medfinansiering från stat och kommun bedöms uppgå till 2 371 miljoner kronor, vilket är en sänkning med 113 miljoner kronor jämfört med gällande genomförandebeslut på grund av utfasning av stadsmiljöavtal år 2027.

Tidsförskjutningen av kvarvarande byggproduktion påverkar möjligheten att få bidrag från stadsmiljöavtal utbetalat vilket ger upphov till sänkningen. Dialog har sökts med Trafikverket för att hantera hur bidraget för trafikstarten till Helenelund ska hanteras, som sedan tidigare har beviljats 113 miljoner kronor men där inget ännu har betalats ut. I väntan på besked, genom gemensam dialog om hantering, så har denna inte räknats med i totalt belopp för medfinansiering som angetts ovan. Detta i enlighet med försiktighetsprincipen, i enlighet med riktlinje för god ekonomisk hushållning.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 25 november 2025
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 20 oktober 2025

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2025-12-08