Regionledningskontoret
Stella El Masry

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-10-19

RS 2025-1254

Regionstyrelsen

Förnyat genomförandebeslut avseende Program Saltsjöbanan

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

> Trafiknämnden medges rätt att, under förutsättning av regionfullmäktiges beslut om 2027 års investeringsbudget och planår 2028-2036, fortsätta genomförandefasen avseende Program Saltsjöbanan, med ändrad omfattning av Henriksdals station och förändrad tidplan, med en utökad investeringsutgift på 329 miljoner kronor till en ny total investeringsutgift på 2 164 miljoner kronor.

Sammanfattning

Program Saltsjöbanan syftar till att rusta upp Saltsjöbanan för att möjliggöra ökad kapacitet med tolvminuterstrafik samt åtgärda bullerproblematik i enlighet med föreläggande från Nacka kommun. Investeringen omfattar sju delprojekt.

I oktober 2020 beslutade regionfullmäktige (RS 2020-0422) om ett förnyat genomförandebeslut med ökad total utgift för Program Saltsjöbanan på 1 835 miljoner kronor.

Sedan beslutet fattades har järnvägsplanerna för mötesstationerna i Fisksätra och Tattby samt arbetena vid Slussen försenats. Därtill har prisökningar och förseningen under de senaste åren påverkat utgifterna för delprojektet Henriksdal-Slussen. Tidigare bedömdes projektet kunna färdigställas under 2025, men enligt nuvarande prognos bedöms färdigställandet kunna ske tidigast 2028.

Under 2025 genomfördes utredningen *Tidtabellsutredning Saltsjöbanan 12 och 10 minuters trafik 2026 02 27 (*TN 2023-0804) utifrån förändrade förutsättningar som visade att projektet är mer komplext än tidigare bedömt. För att uppnå beslutad funktion och effektmål krävs en stationslösning med mittplattform och samtidig infart, vilket innebär en ombyggnation av Henriksdals station i stället för en återställning.

Beslutet innebär att den totala investeringsutgiften ökar till 2 164 miljoner kronor, vilket är en ökning med 329 miljoner kronor jämfört med tidigare fattat genomförandebeslut (RS 2020-0422). Beslutet innebär också en förändrad tidplan och omfattning för delprojektet Henriksdal-Slussen. Investeringsbeslutet är villkorat av regionfullmäktiges godkännande av investeringsbudget 2027 med planår 2028-2036.

Investeringen är medfinansierad via statliga näringsbidrag; länsplan, nationell plan samt stadsmiljöbidrag till ett bedömt belopp om 872 miljoner kronor.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafiknämndens beslut (TN 2023-0802) och föreslår att regionfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Bakgrund
Investeringen i Program Saltsjöbanan startade 2013 och har sedan dess genomgått revideringar i både omfattning och budget. Programmet omfattar sju delprojekt där syftet är att modernisera Saltsjöbanan och öka kapaciteten samt förbättra säkerhet och punktlighet. Två delprojekt återstår, Henriksdal–Slussen respektive Kapacitetsåtgärder.

Delprojektet Henriksdal–Slussen
Delprojektet genomförs som en följd av Stockholms stads ombyggnation 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.

Under 2025 genomfördes en utredning utifrån förändrade förutsättningar som visar att projektet är mer komplext än tidigare bedömt. För att uppnå beslutad funktion och effektmål krävs en stationslösning med mittplattform och samtidig infart, vilket innebär en ombyggnation av Henriksdals station i stället för en återställning.

Delprojektet Henriksdal-Slussen bedöms färdigställas 2028, tidigare var bedömningen 2025. Detta till följd av förseningar i Stockholms stads arbeten vid Slussen.

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

Delprojektet Kapacitetsåtgärder
Delprojektet omfattar två nya mötesstationer på Saltsjöbanan, i Fisksätra och Tattby, vilka möjliggör tätare trafik med tolvminuterstrafikering längs banan. Därtill ingår ombyggnad av äldre fordon, anpassat för Saltsjöbanans förutsättningar.

Projektet har påverkats av flera faktorer som lett till förlängd tidsplan och ökade kostnader. Projekteringen har blivit mer omfattande än planerat, där kravbilden och förutsättningarna för teleinstallationer i teknikhus, koppling till överordnat system inte varit tydliga, samt ett nytt regelverk för jordning. Därtill har nya trafikanordningsplaner behövts för att möjliggöra en förlängd period av ersättningstrafik under byggtiden. Omprojektering har också medfört tilläggsarbeten under entreprenaden.

Produktionen är avslutad och överlämning till förvaltning pågår under 2026, vilket är en försening med 2,5 år. Detta till följd av en överklagad järnvägsplan, samt förseningar i produktionen och färdigställandet av Saltsjöbanans nya temporära slutstation vid Saltsjö-Järla.

Om beslutet inte fattas kommer delprojektet Henriksdal–Slussen att försenas och trafikering till slutstationen Slussen att skjutas upp, med fortsatta avbrott samt begränsad trafik som följd. Därtill kan inte den nya stationen i Henriksdal realiseras eller kan den komma att fördyras. Detta resulterar även i att effektmålet tolvminuterstrafik inte uppnås.

Effektmålen för Program Saltsjöbanan kvarstår enligt tidigare genomförandebeslut.

Regionledningskontorets förslag och motivering
Enligt Region Stockholms *Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning* (RS 2023-0414) ska ett förnyat beslut fattas om större avvikelser uppstått avseende tid, kostnad, omfattning eller effektmål. Ett förnyat beslut innebär att ett tidigare beslut omvärderas eller justeras på grund av de nya omständigheterna.

Regionledningskontoret noterar att trafiknämndens beslut innebär att investeringsutgiften ökar med 329 miljoner kronor. Därtill att delprojektet Henriksdal-Slussen har en förändrad tidplan och omfattning. Delprojektet Kapacitetsåtgärder har påverkats av flera faktorer som har medfört en förlängd tidsplan och ökade kostnader, samt att produktionen är nu avslutad och överlämning till förvaltning pågår under 2026. Dessutom att

förslag till beslut gäller under förutsättning att regionfullmäktiges fattar beslut om 2027 års investeringsbudget och planår 2028–2036.

Regionledningskontoret bedömer att investeringen har beretts i enlighet med Region Stockholms krav och anvisningar utifrån riktlinjer för investeringar inom ramen för Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning.

Regionledningskontoret gör i övrigt ingen annan bedömning än vad som framgår av trafiknämndens beslut (TN 2023-0802) och föreslår att regionfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Ekonomiska konsekvenser
Total investeringsutgift uppgår till 2 164 miljoner kronor vilket överstiger tidigare genomförandebeslut med 329 miljoner kronor. Förseningarna i kombination med prisökningar och anpassning av stationsutformningen i Henriksdal har resulterat i en ökning av investeringsutgifterna. Förslaget till beslut gäller under förutsättning att regionfullmäktiges fattar beslut om 2027 års investeringsbudget och planår 2028-2036, samt att finansiering för den utökade investeringsutgiften ingår i beslutet.

Investeringen är medfinansierad via statliga näringsbidrag; länsplan, nationell plan samt stadsmiljöbidrag till ett bedömt värde om 872 miljoner kronor.

Utgift per delprojekt mnkr	Status	Beslut 2020[1]	Förslag till beslut	Förändring
Henriksdal-Slussen	Pågår	228	477	249
Kapacitetsåtgärder	Överlämning	264	361	97
ATC	Avslutat	54	54	0
Upprustning Saltsjöbanan	Avslutat	901	904	3
Tvärbanans förlängning till Sickla	Avslutat	319	319	0
Bullerskyddsåtgärder	Avslutat	24	24	0
Kompletterande lokala bullerskyddsåtgärder	Avslutat	45	25	-20
Total investeringsutgift		1 835	2 164	329

Ekonomisk osäkerhet ingår i den totala utgiften med 82 miljoner kronor inklusive index och avser marknadssituationen vid upphandling,

[1] Förnyat genomförandebeslut (RS 2020-0422).

entreprenörernas leveransförmåga samt geografisk placering och angränsande projekt.
Projektkostnaden under genomförandet bedöms uppgå till sex miljoner kronor och avser kostnad för projektkontor, utbildning samt förgäveskostnad relaterad till avbruten utveckling kring val av signallösning.

Avskrivningskostnaderna uppgår i genomsnitt per år till 87 miljoner kronor, vilket under en 20-årsperiod motsvarar 1 731 miljoner kronor.

Räntekostnaderna uppgår i genomsnitt per år till 6,5 miljoner kronor, vilket under en 20-årsperiod motsvarar 130 miljoner kronor.

Kostnaden för underhåll till följd av investeringen bedöms i genomsnitt öka med 1,5 miljon kronor, inklusive index, vilket över en 20-årsperiod motsvarar 30 miljoner kronor.

Trafikförvaltningen lyfter därtill att kostnaden för trafikavtalet i genomsnitt bedöms öka med 22,5 miljoner kronor, inklusive index, vilket över en 20-årsperiod motsvarar 449 miljoner kronor. Kostnadsökningen beror på ett ökat antal utbudskilometer samt tågvärdar till följd av en utökad turtäthet.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 29 september 2026
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 17 augusti 2026
3. Ekonomibilaga med investeringskalkyl

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-10-19