
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen
Månadsrapport
Oktober 2026

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 4
1.1 Väsentliga händelser 4

2 Verksamhet 8
2.1 Resande i kollektivtrafik 8
2.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 8
2.1.2 Prognos i jämförelse med budget 9
2.1.3 Punktlighet i kollektivtrafik 10
2.1.4 Nöjdhet med resan 11

3 Personal 12
3.1 Helårsarbeten 13
3.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 13
3.1.2 Prognos i jämförelse med budget 13

4 Ekonomi 14
4.1 Resultat 14
4.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 14
4.1.2 Prognos i jämförelse med budget 18
4.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 20
4.1.3.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 20
4.1.3.2 Prognos i jämförelse med budget 21
4.1.4 Konsultkostnader 21
4.1.4.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 21
4.1.4.2 Prognos i jämförelse med budget 21
4.1.5 Administrativa kostnader 21
4.1.5.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 22
4.1.5.2 Prognos i jämförelse med budget 22
4.2 Åtgärder för ett resultat i balans 22
4.3 Investeringar 23
4.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk 23
4.3.2 Utgift i jämförelse med budget 25
4.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar 26

4.3.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr..... 26

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag – att invånarna och besökarna i Stockholms län kan resa tryggt, tillgängligt och hållbart tillsammans. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt driva och utveckla ett kollektivtrafiksystem utifrån befolkningens och regionens behov, inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Stockholms län och utgör navet för ett hållbart resande, en viktig förutsättning för att nå Region Stockholms ambitiösa klimatmål. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL) och färdtjänstverksamheten.[1]

Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i enlighet med Regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om +865 mkr och övriga förutsättningar såsom verksamhetsanslag och taxor. Kommande år förväntas resultatkravet öka. Till det kommer ökade kostnader på grund av det försämrade omvärldsläget samt utökade kostnader till följd av den växande anläggningen. Olika former av intäktsförstärkningar och kostnadsbesparingar kommer att krävas tillsammans med en snabbare omställningsförmåga.

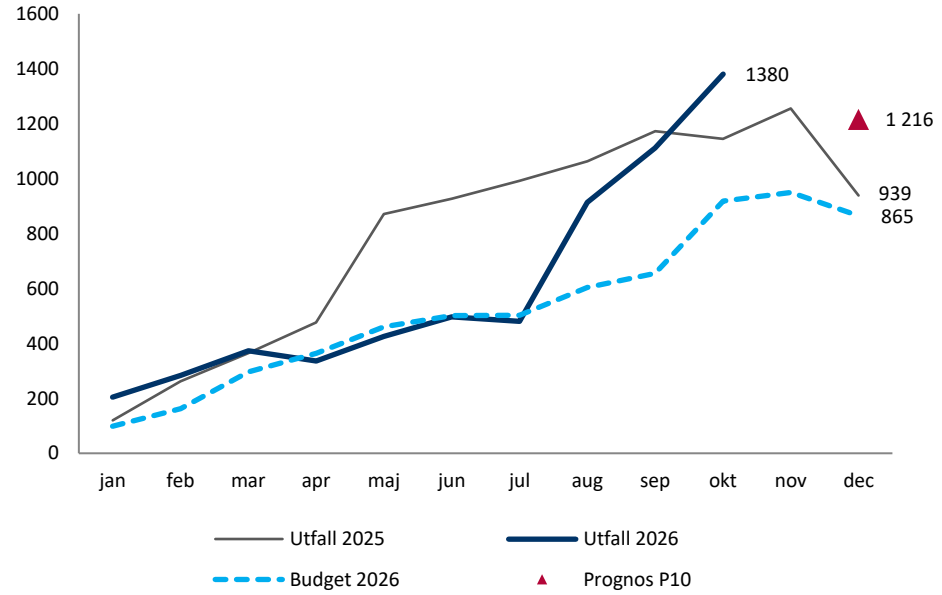
Det ackumulerade resultatet per oktober uppgår till 1 380 mkr och överstiger periodens budget med 462 mkr. Avvikelsen förklaras av högre bidrag, dels intäkter avseende statligt bidrag för halverat biljettpris, dels elbusspremier samt lägre kostnader för avskrivningar och drift och underhåll jämfört med periodens budget. Den positiva avvikelsen motverkas av lägre biljettintäkter till följd av halverat biljettpris för 30-dagars biljetter från 1 juli – 31 december, högre trafikkostnader främst hänförliga till högre index och bränslekostnader till följd av det försämrade omvärldsläget, ökad ersättning i E22-avtalet[2] efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027 och fler antal resor med färdtjänst, lägre reklamintäkter samt högre finansnetto. För vidare detaljer avseende det ekonomiska resultatet se avsnitt 4.1.

I prognos per oktober uppgår årets resultat till +1 216 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket överstiger resultatkravet för helåret med 351 mkr.

1 Med trafikförvaltningen (TF) avses fortsatt i dokumentet trafikförvaltningen inklusive färdtjänstverksamheten samt AB SL med dotterbolag, men exklusive de resultatenheter som förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för. FUT ansvarar för och rapporterar följande resultatenheter separat: resultatenheten inom AB SL: AB SL – Utbyggd tunnelbana (bolag 11) samt dotterbolaget SL Nya tunnelbanan AB (bolag 12).

2 Busstrafik Innerstaden och Lidingö.

Diagram: Ackumulerat resultat; utfall 2026 jämfört med utfall 2025, budget 2026 och prognos 2026



Investeringsutfallet är 3 985 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 59 procent jämfört med årsbudgeten på 6 798 mkr.

Årets prognos uppgår till 5 846 mkr och inkluderar C30-optioner om 395 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget. Se vidare kapitel 4.3 investeringar.

Under perioden repeterades en kampanj för ökad omtanke i kollektivtrafiken – Din resa är också andras – som innefattar att resa sig för gravida, vänta på avstigande, ta av ryggsäcken, inte äta så att det stör, och att lyssna på telefonen med hörlurar. Kampanjen har lett till tydligt ökat omtankeindex bland sällanresenärer.

En tyck till knapp har lanserats i SL-appen, liksom funktionen favoritplatser i trafiklägesöversikten, vilket ger resenären mer precis och relevant störningsinformation. Den nya versionen av SL-appen, som lanserades i juni, har nu ett genomsnittsbetyg på 4,5 i Appstore baserat på 5 400 betyg.

Efter åtta år och 330 000 kubikmeter utlastat berg har Stockholms stad lämnat över bussterminalen i Katarinaberget till Region Stockholm. Övertagandet innebär att trafikförvaltningen kan påbörja stora delar av arbetet med att förbereda anläggningen och verksamheten för trafikstart. Omfattningen av arbetet är svår att se när man möter den färdiga terminalen. Under berget har stora mängder berg sprängts bort och ersatts av konstruktioner, installationer och tekniska system. Bland annat har 2 500 meter ventilationstrummor monterats och 2 100 meter ventilationsrör tillverkats inne i

berget. Genom att tillverka rören på plats har mer än 200 transporter kunnat sparas.

I bergrummen finns nu en komplett bussterminal med 17 avgångshållplatser, 6 ankomstplatser, vänthall, teknikutrymmen, entréer, hissar, rulltrappor och utrymningsvägar. Den nya bussterminalen blir en central del av nya Slussen, Stockholms näst största bytespunkt. Här möts buss, tunnelbana, Saltsjöbanan, gång, cykel och båttrafik, med smidiga anslutningar som gör det enklare att byta mellan olika trafikslag. Tillsammans skapar de en modern och sammanhållen bytespunkt med goda förutsättningar för hållbara och effektiva resor genom Stockholm.

Färdtjänstutskottet i Region Stockholm har fattat tilldelningsbeslut gällande avtal E54 Färdtjänsttaxi. Upphandlingen har därefter blivit föremål för två ansökningar om överprövning. Överprövningar har lämnats in av Södertälje Taxi AB och Cabonline Region Stockholm AB. Båda målen handläggs av Förvaltningsrätten. Med anledning av de pågående överprövningarna gäller förlängd avtalsspärr, vilket innebär att avtal inte får tecknas så länge avtalsspärren består. Trafikförvaltningen återkommer med mer information när domstolen har avgjort målen och förutsättningarna för avtalstecknande har klargjorts

Färdtjänstutskottet beslutade även i oktober att tilldela Bergkvarabuss Aktiebolag uppdraget att bedriva Närtrafik. Det nya avtalet planeras att börja gälla den 1 mars 2027 och löper i tre år med möjlighet till ett års förlängning. Det nya avtalet, E53, omfattar, precis som dagens trafik, både anropsstyrd trafik och linjelagd Närtrafik. I det nya avtalet ställs bland annat krav på trygghet, bemötande, tillgängliga fordon och kontinuitet i förarkontakten. Avtalet innehåller också krav på hur störningar ska hanteras och på systematisk uppföljning av kvaliteten i trafiken.

Kärringötrafiken har tilldelats avtal E52A (norra skärgården Waxholmsbolaget). Kärringötrafiken är en ny leverantör till trafikförvaltningen och avtalsstart är april 2028.

Trafikförvaltningens sjötrafikgrupp besökte under perioden Rindövarvet och Tenövarvet ihop med Blidösundsbolaget. På Rindövarvet ligger M/S Värmdö för ombyggnad. På Tenövarvet, som har en slip för torrsättning av större fartyg, ligger M/S Dalarö och M/S Sandhamn, de så kallade lotsbåtarna. Ombord på samtliga fartyg byts de gamla huvudmotorerna ut mot moderna miljödieselmotorer som uppfyller de senaste kraven på avgasrening.

En första version av en strategisk plan för tillgångsförvaltning (SAMP) har tagits fram, ett nytt styrande dokument, som ska vara vägledande och skapa bättre förutsättningar för hur trafikförvaltningen förvaltar och utvecklar sina tillgångar, exempelvis anläggningar och fordon. Syftet är att skapa en tydlig koppling mellan Region Stockholms vision, trafikförvaltningens mål och de aktiviteter som utförs i tillgångsförvaltningen. Arbetet utgår ifrån den internationella standarden för tillgångsförvaltning, ISO 55001. Nästa steg blir en handlingsplan som integreras i trafikförvaltningens verksamhetsplanering för de kommande åren.

Singapores president Tharman Shanmugaratnam besökte tunnelbanan och Kungsträdgårdens station den 17 oktober i samband med statsbesök i Sverige.

Mellan 20–22 oktober genomfördes Persontrafik, Nordens största mässa för kollektivtrafik. Persontrafik arrangeras av Stockholmsmässan och Svenska Mässan i nära samarbete med branschorganisationerna Svensk kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen. Över 100 utställare, inklusive trafikförvaltningen, var på plats. Flera av trafikförvaltningens medarbetare medverkade även i seminarier under dagarna.

Samarbetsavtalet mellan Trygghetscentralen och Regionens nationella hjälplinje trädde i kraft den 1 oktober. Vid uppstarten återstod några praktiska punkter att slutföra, däribland uppsättning av informationsaffischer på informationstavlorna vid samtliga tunnelbane- och pendeltågsstationer. Detta arbete slutfördes fredag den 23 oktober, och samtliga stationer omfattas därmed nu av informationsinsatsen.

För väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt, se kapitel 4.3.1.

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[3] jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (tusen)	Utfall ack 2609	Utfall ack 2509	Förändr. 2609-2509	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU	Bokslut 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 391	2 318	3,1%	2 493	2 466	27	2 387
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	6 799	6 348	7,1%	8 150	7 000	1 150	7 700
Särskilda persontransporter, resor totalt	3 049	2 928	4,1%	4 212	4 166	46	3 997

Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

2.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[4]
För perioden till och med september var antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land 2 391 000 vilket är en ökning om 3 procent jämfört med samma period föregående år, och motsvarar cirka 86 procent jämfört med pre-pandemiska nivåer.

Antalet påstigande ökade för samtliga trafikslag. Jämfört med samma period föregående år ökade resandet med drygt 1 procent för buss samt cirka 6 procent för lokalbanor. Tunnelbanan och pendeltågen uppvisade även de en ökning jämfört med motsvarande period föregående år, med cirka 4 respektive 5 procent.

Från den 1 juli gäller ett halverat pris på 30-dagarsbiljetten inom både SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik. Effekten av prisförändringen syns fortsatt i resandeutvecklingen. I september ökade resandet med 6 procent jämfört med samma månad föregående år. Även antalet valideringar[5] ökade och var 7 procent högre än i september föregående år.

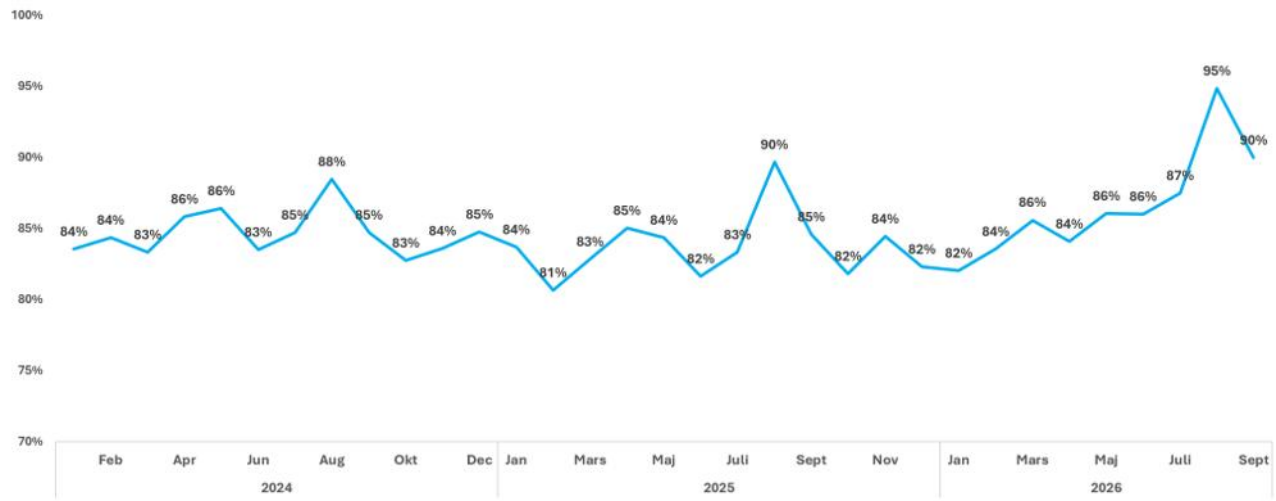
Resandet ökade med cirka 5 procent under sommarmånaderna jämfört med motsvarande period föregående år. Sammantaget visar utvecklingen på en relativt stabil resandeökning under de månader då halva priset på resor tillämpades.

Med hänsyn tagen till den positiva utvecklingen av resandet som kunde ses redan före införandet av halva priset bedöms cirka 4 procentenheter av resandeökningen kunna

3 Redovisning sker med en (1) månads fördröjning
4 Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 466 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna
5 Valideringar – Avser antal validerade biljetter i spärrar, valideringsstolpar, bussar etc.

vara relaterade till prissänkningen. Det är samtidigt möjligt att även andra faktorer har bidragit till den goda resandeutvecklingen.

Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad i förhållande till normalåret 2019



De månadsvisa utfallen i förhållande till år 2019, det vill säga innan pandemin, illustreras i ovan diagram. Resandestatistik redovisas genomgående med en (1) månads fördröjning i rapporteringen.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Det ackumulerade utfallet för perioden uppgår till 6 799 000 vilket är en ökning med sju procent jämfört med föregående år. Periodens positiva utfall kan främst härledas till de gynnsamma väderförhållandena, liksom SL-zonen i Waxholmsbolagets trafik och det halverade priset på 30-dagarsbiljetter.

Särskilda persontransporter, resor totalt
Antalet resor under perioden uppgår till 3 049 000, vilket är en ökning med fyra procent jämfört med motsvarande period föregående år. Det nuvarande färdtjänsttaxiavtalet, som trädde i kraft 2023, har bidragit till förbättrad punktlighet och ökad kundnöjdhet genom en större tillgång till leverantörer. Leveransen bedöms fortsatt vara trygg och stabil, vilket ökar resenärernas benägenhet att använda tjänsten.

2.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande

Verksamhetsplan 2026 och dess målnivåer baserades på 85 procent resande av 2019 års nivå. Aktuell prognos för landtrafiken bygger på omkring 86 procent resande jämfört med 2019. Framtagen resandeprognos har baserats på ett flertal faktorer, såsom distansarbete, det geopolitiska läget, förändrade resvanor, trafikutbud och befolkningsutveckling.

Resandeutvecklingen visar fortsatt positiva resultat inom samtliga trafikslag jämfört med motsvarande period föregående år. Den stabila trafikleveransen, tillsammans med den tillfälliga prisreduktionen på 30-dagarsbiljetten, bedöms sammantaget ha bidragit till det ökade resandet. Samtidigt kvarstår osäkerheter kring de långsiktiga effekterna av de sänkta biljettpriserna samt hur omvärldsfaktorer kan komma att påverka resandeutvecklingen. Sammantaget är bedömningen att helårsutfallet kommer att överstiga årets målnivå.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Helårsprognosen bedöms överstiga årets målnivå med cirka 16 procent. Bedömningen är att resandet kommer att gynnas av att SL-taxan gäller i Waxholmsbolagets trafik samt av de tillfälligt halverade priserna på 30-dagarsbiljetter.

Särskilda persontransporter, resor totalt
Helårsprognosen för särskilda persontransporter bedöms överstiga årets målnivå med drygt en procent. Prognosen baseras på en fortsatt god leverans och en stabil utveckling under året, vilket förväntas bidra till att målnivån nås med viss marginal.

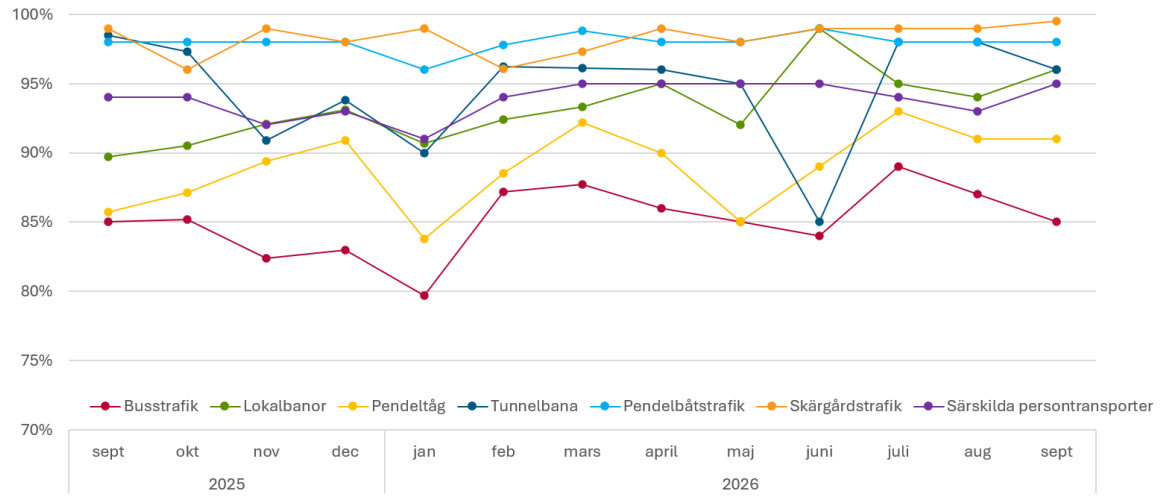
2.1.3 Punktlighet[6] i kollektivtrafik

Punktligheten varierar mellan de olika trafikslagen och diagrammet nedan visar utfallet per månad och trafikslag. Under 2026 uppvisar samtliga trafikslag en överlag positiv utveckling. Målnivån överträffas för de flesta trafikslag, medan buss och pendeltåg ligger under målet till följd av externa faktorer som påverkar utvecklingen negativt. Trots att pendeltåget ännu inte når årets målnivå är utfallet en förbättring med drygt 5 procentenheter jämfört med motsvarande månad föregående år. Trafikförvaltningen fortsätter på den inslagna vägen med ett nära samarbete med externa aktörer för att möjliggöra snabba åtgärder vid störningar, stärka den långsiktiga samverkan och bidra till en fortsatt positiv utveckling.

För tunnelbanan noterades ett lägre utfall i juni. Detta bedömdes vara en tillfällig avvikelse, vilket har bekräftats genom den efterföljande återhämtningen och en fortsatt stabil leveransnivå.

6 Redovisning av punktlighet i kollektivtrafik sker med en (1) månads fördröjning

Diagram: Nedan visas punktlighet per trafikslag och månad



2.1.4 Nöjdhet med resan

Nöjdheten med resan minskade något i oktober efter de höga nivåerna i augusti, men ligger fortsatt över målnivån för de flesta trafikslagen. För buss och pendeltåg ligger det ackumulerade årsresultatet nära respektive målnivå. Tunnelbana, lokalbanor och båttrafik uppvisar fortsatt mycket höga resultat, medan buss och pendeltåg minskade jämfört med föregående månad. Även de särskilda persontransporterna (Färdtjänsten) överträffar målnivån.

Tabell: Nöjdhet med resan ombord, totalt och fördelat per trafikslag både månadsutfall samt det ackumulerade

Trafikslag	Utfall okt 2026	Ack. utfall 2026	Målnivå
Allmän kollektivtrafik	81	81	80
Tunnelbana	87	87	84
Pendeltåg	72	70	71
Lokalbana	88	89	87
Buss	77	77	78
Pendelbåt	98	97	92
Skärgårdstrafik	92	95	94
Särskilda persontransporter	91	91	86

3 Personal

Konsultväxlingsprojektet som pågick under tre års tid har fortsatt under året till följd av förskjutningar i rekryteringsplanen. Inom ramen för projektet planerades 273 stycken tjänster att konsultväxlas. Status per sista oktober är 269 tillsatta tjänster.

Studentsamarbeten är en viktig del av trafikförvaltningens långsiktiga kompetensförsörjning. Under året har trafikförvaltningen medverkat i flera examensarbeten, praktikperioder och studentprojekt tillsammans med universitet, högskolor och yrkeshögskolor. Under oktober har exempelvis en grupp studenter från Handelshögskolan redovisat slutsatser från ett projekt kring hur trafikförvaltningens affärsmodeller för busstrafik kan utvecklas för att möta framtida behov, exempelvis förändrade resmönster, elektrifiering, anropsstyrd trafik samt balansen mellan upphandlad verksamhet och egen regi.

Under hösten har förvaltningen också deltagit i flera aktiviteter hos exempelvis KTH, Nackademin, Stockholms universitet och Handelshögskolan, i syfte att möta framtida medarbetare och stärka arbetsgivarvarumärket.

För att förebygga oegentligheter och välfärdsbrott är kunskap om bisysslor och jäv viktig. Under hösten följs området upp genom nano-utbildningen Förebyggande arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott samt dialog på arbetsplatsträffarna (APT).

Omkring 100 chefer på trafikförvaltningen har påbörjat utbildningen "Framtidens ledarskap i en AI-driven era". Utbildningen består av tre moduler där deltagarna får bygga kunskap, utforska möjligheter och tillsammans reflektera över vad AI-utvecklingen innebär för ledarskapet och verksamheten. Trafikförvaltningens skyddsombud har även haft en utbildningsdag på temat "Skyddsombudens roll i förändring".

3.1 Helårsarbeten

3.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Antalet helårsarbeten totalt understiger budget främst på grund av vakanser i förhållande till budget som baseras på beslutat antal tjänster.

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos	Budget År
Närvaro	933	1 150	-157	7,5 %	1 027	1 027
Frånvaro	234	134	100	9,9%	252	252
Extratid	17	13	4	30,8%	15	15
Totalt	**1 244**	**1 297**	**-53**	**8,1 %**	**1294**	**1 294**
Varav avtalad tid*	1 227	1 284	-57	7,8%	1 279	1 279

*Avtalad tid avser den sammanlagda tiden för närvaro och frånvaro och motsvarar sysselsättningsgraden i förhållande till aktuellt antal dagar under perioden

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat med 8 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 244. Ökningen beror till stor del på den pågående konsultväxlingen.

Antalet närvarande helårsarbeten understiger budget främst på grund av vakanser i förhållande till budget som baseras på beslutat antal tjänster.

3.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Budget 2026 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget. Det finns samtidigt en osäkerhet i prognosen då det är svårt att prognostisera när rekryteringar faktiskt leder till anställning och när nya medarbetare börjar sina tjänster.

4 Ekonomi

4.1 Resultat

4.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2026 jämfört med budget samt resultat 2025. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2610	Ack budget 2610	Avvik utf-bu 2610	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	12 774	12 761	13	6,2%	15 326	15 313	14 433
Biljettintäkter	7 526	8 182	-657	-6,3%	8 729	9 890	9 731
Uthyrning fordon	1 329	1 307	21	12,2%	1 596	1 568	1 446
Uthyrning lokaler	816	829	-13	1,6%	987	996	973
Reklamintäkter	346	413	-67	-3,3%	451	496	437
Övriga intäkter	2 784	1 572	1 211	50,5%	3 763	1 867	2 194
Verksamhetens intäkter	**25 574**	**25 065**	**509**	**5,4%**	**30 852**	**30 129**	**29 215**
Personalkostnader	-1 149	-1 210	61	14,0%	-1 420	-1 463	-1 242
Köpt landtrafik (SL)	-12 358	-12 271	-87	0,7%	-15 050	-14 781	-14 750
Köpt färdjänsttrafik (Ftj)	-1 166	-1 121	-45	10,3%	-1 420	-1 367	-1 277
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-539	-462	-77	30,7%	-626	-541	-484
Drift och underhåll	-2 977	-3 068	91	13,3%	-3 803	-3 810	-3 542
Övriga kostnader	-1 263	-1 238	-25	0,5%	-1 607	-1 522	-1 535
Verksamhetens kostnader	**-19 452**	**-19 370**	**-82**	**4,4%**	**-23 926**	**-23 484**	**-22 831**
Avskrivningar	-3 665	-3 758	93	5,0%	-4 406	-4 557	-4 252
Finansnetto	-1 077	-1 020	-57	9,7%	-1 304	-1 223	-1 192
Resultat*	**1 380**	**918**	**462**		**1 216**	**865**	**939**

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt. Inkluderar effekten av förändrad diskonteringsränta på pensionsskulden.*

Ackumulerat resultat sammanfattning

Det ackumulerade resultatet per oktober uppgår till 1 380 mkr och överstiger periodens budget med 462 mkr. Avvikelsen förklaras av högre bidrag, dels intäkter avseende statligt bidrag för halverat biljettpris, dels elbusspremier samt lägre kostnader för avskrivningar och drift och underhåll jämfört med periodens budget. Den positiva avvikelsen motverkas av lägre biljettintäkter till följd av halverat biljettpris för 30-dagars biljetter från 1 juli – 31 december, högre trafikkostnader främst hänförliga till högre index och bränslekostnader till följd av det försämrade omvärldsläget, ökad

ersättning i E22-avtalet[7] efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027 och fler antal resor med färdtjänst, lägre reklamintäkter samt högre finansnetto.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[8]

Prognos sammanfattning
I prognos per oktober uppgår årets resultat till +1 216 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket överstiger resultatkravet för helåret med 351 mkr. Den positiva avvikelsen beror främst på högre bidrag, dels det statliga bidraget för halverat pris på 30-dagarsbiljetter, dels ett statligt bidrag avseende elbusspremier. Även lägre avskrivningskostnader till följd av förskjutning i aktiveringsplaner påverkar resultatet positivt. Avvikelsen motverkas av lägre biljettintäkter till följd av det halverade biljettpriset, högre kostnader för köpt trafik och högre räntekostnader i finansnettot.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget samt helårsprognos jämfört med budget inom respektive resultatkategori redovisas i avsnitt 4.1.2. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj. [9]

Intäkter

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 509 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med 657 mkr. Den negativa budgetavvikelsen beror främst på att priset för 30-dagarsbiljetter halverats från 1 juli vilket ger lägre intäkter från denna biljettyp samt påverkar försäljningen av enkelbiljetter och längre periodbiljetter negativt på grund av överströmning till 30-dagarsbiljetten. Den positiva volymeffekten från sänkningen av 30-dagarsbiljetten väger inte upp den negativa priseffekten. Intäktsbortfallet från sänkningen av biljettpriset finansieras via ett statligt bidrag som bokförs under Övriga intäkter. Resenärsintäkter inom sjukresor fortsätter att öka för att fler resenärer slår i maxtaket för egenavgiften. Budgeten baseras på en resandenivå om cirka 85 procent jämfört med 2019, det vill säga före pandemin. Hittills i år uppgår resandet i genomsnitt till cirka 86 procent. [10]

Övriga intäkter

7 Busstrafik Innerstaden och Lidingö.

8 Trafikförvaltningen inklusive SL har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.

9 Trafikförvaltningen inklusive SL har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.

10 Siffran avser september månad ackumulerat.

Övriga intäkter[11] överstiger budget med 1 153 mkr huvudsakligen genom högre bidrag (1 214 mkr) på grund av upplupna intäkter avseende det statliga bidraget för halverat biljettpris[12] (1 190 mkr) [13]. Vidare påverkar högre elbusspremier för trafikavtal E22 och E42[14] (27 mkr), uthyrning av fordon (21 mkr), erhållna skadestånd (13 mkr) och högre ersättning från övriga regioner avseende pendeltågstrafiken (16 mkr) positivt. Detta motverkas av lägre reklamintäkter (67 mkr) på grund av tidigare förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre intäkter från kontrollavgifter (18 mkr) och lägre uthyrning av verkstadsutrustning (12 mkr).

Kostnader

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader överstiger ackumulerad budget med 82 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 61 mkr till följd av vakanser (93 mkr) som motverkas av högre kostnader för intag av resurskonsulter (44 mkr). De lägre personalkostnaderna motverkas av lägre debiterad tid av samma skäl, redovisat nedan under Övriga kostnader.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken överstiger budget med 87 mkr. Busstrafiken redovisar högre kostnader om 87 mkr främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027, men motverkas av lägre kostnader för incitament och ej körd trafik. Tunnelbanetrafikens kostnader ökar med 43 mkr främst på grund av högre kostnader för fordonsleveranser (resultatneutralt mot uthyrning fordon ovan). Pendeltågstrafiken redovisar högre kostnader om 38 mkr främst till följd av att lägre del av underhåll än förväntat bedömts vara investeringsutgifter samt kostnader avseende föregående år. Pendelbåtstrafiken ökar med 10 mkr på grund av högre drivmedelsindex. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för lokalbana som understiger budget med 55 mkr främst på grund av billigare ersättningstrafik samt lägre incitament gentemot trafikutövare. De trafikslagsgemensamma kostnaderna är 36 mkr lägre än budget till följd av lägre kostnader för kundtjänst, trygghetsåtgärder samt att medel för innovation har fördelats till respektive trafikslag. Fram till och med oktober har trafikkostnaderna varit 14 mkr högre till följd av det halverade biljettpriset.

Köpt trafik Färdtjänst
Färdtjänsttrafiken överstiger budget med 45 mkr. Den högre kostnaden kommer främst från fler antal resor med taxi och ett högre pris per resa.

---

11 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Posten omfattar eventuella reavinster.

12 Det halverade biljettpriset avser endast 30 dagarsbiljetter.

13 Upplupet bidrag avser perioden 1 september – 31 oktober (647 mkr) och inkommet bidrag för perioden 1 juli – 31 augusti (544 mkr)

14 Busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 77 mkr främst till följd av högre bränslekostnader och index.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger periodens budget med 91 mkr. Driftkostnaderna inom anläggning och IT understiger budget med 89 mkr till följd av lägre upparbetningsgrad. Därutöver noteras lägre hyreskostnader med 74 mkr främst på grund för högt budgeterad depåersättning. Underhållskostnader har en marginell minskning mot budget om 3 mkr. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi som överstiger budget med 39 mkr dels på grund av det kalla vädret i början av året, dels omvärldsläget med högre elpriser som följd. Övrig drift och underhåll överstiger budget med 36 mkr främst till följd av ersättningskrav från trafikoperatör, förvärv av reklamvitriner samt ett ökat behov av drifttjänster. Drift- och underhållstjänster uppgår till 362 mkr för perioden och överstiger budget med 16 mkr.

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 25 mkr där den negativa budgetavvikelsen främst förklaras av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (62 mkr), högre kostnader för entreprenadtjänster (38 mkr), högre biogaskostnader för buss (31 mkr) samt högre kostnader för sjukresor (10 mkr). Dessa motverkas bland annat av lägre kostnader för specialistkonsulter (42 mkr), försäljningskostnader (25 mkr) och licenser (19 mkr).

Periodens utfall av specialistkonsulter är 160 mkr vilket understiger budgeten med 42 mkr, varav 13 mkr avser externa projekt. Debiterad tid uppgår till 153 mkr jämfört med budget 215 mkr för perioden.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 35 mkr. Avskrivningskostnaderna minskar med 93 mkr främst till följd av förskjutningar i diverse projekt främst avseende utbyggd tunnelbana. Finansnettot ökar med 57 mkr på grund av större låneportfölj och högre räntor än antaget i budget.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[15]
Verksamhetens kostnader ökar med 4,4 procent jämfört med föregående år, vilket är högre än periodens budgeterade kostnadsökning (3,9 procent). Kostnaderna för drift och underhåll ökar med 13,3 procent (350 mkr) mot föregående år främst på grund av en högre planerad underhållsnivå. Köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, ökar med 2,3 procent (318 mkr) huvudsakligen inom sjötrafik, färdtjänst, pendeltåg och buss. Högre kostnader för bränsle och index, ökad ersättning för E22-avtalet efter förhandling om trafikstart samt fler antal resor med färdtjänst gör att köpt trafik ökar mer än planerat. Personalkostnaderna ökar med 14,0 procent (141

15 Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

mkr) främst genom fler antal anställda till följd av att beslutade tjänster, bland annat inom konsultväxlingsprojektet, nu har tillsatts. De högre personalkostnaderna motverkas av högre debiterad interntid (36 mkr). Kategorin övriga kostnader ökar marginellt med 0,5 procent (6 mkr) vilket främst beror på högre biogaskostnader för buss (30 mkr), högre kostnader för entreprenadtjänster (14 mkr) som motverkas av lägre kostnader för debiterad interntid och försäljningskostnader (17 mkr).

Kapitalkostnaderna ökar med 6,0 procent jämfört med föregående år. Avskrivningarna ökar med 5,0 procent (175 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs samt att leasingavtal för bussar lösts upp. Finansnettot ökar med 9,7 procent (95 mkr) vilket främst beror ombundna lån i ett högre ränteläge samt en något större låneportfölj.

4.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Prognos per oktober uppgår till +1 216 mkr och överstiger budget med +351 mkr. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad.

Verksamhetens intäkter

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 1 161 mkr.[16] Avvikelsen beror främst på det statliga beslutet att halvera priset på 30-dagars biljetter mellan 1 juli – 31 december i år. Den negativa priseffekten vägs delvis upp av fler sålda biljetter. Det halverade biljettpriset finansieras av ett statligt bidrag. [17] Under andra halvåret förväntas resandet öka till följd av prissänkningen. Resandeprognosen för helåret uppgår till 86,5 procent vilket är högre än budget på 85,4 procent, till följd av det halverade biljettpriset.

Övriga intäkter
I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna[18] öka med 1 872 mkr mot budget, främst på grund av det statliga bidraget för halverat biljettpris som förväntas uppgå till (1 733 mkr)[19] samt att elbusspremier förväntas bli högre än budgeterat (143 mkr). Ökningen beror även på högre intäkter avseende uthyrning av fordon (29 mkr) främst för tunnelbanan. Avvikelsen motverkas av lägre reklamintäkter (45 mkr) på grund av förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre övrig

16 De redovisade biljettintäkterna består här av intäkter inom AB SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänsten konsoliderat där interna mellanhavanden är eliminerade, vilket skiljer sig mot bilagan för SL som endast omfattar SL-trafikens biljettintäkter inklusive interna mellanhavanden.

17 Det statliga bidraget från Naturvårdsverket redovisas under Övriga intäkter.

18 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Raden omfattar eventuella reavinster.

19 Det statliga bidraget från Naturvårdsverket ligger inte i budget eftersom beslutet kom i mitten av innevarande budgetår. Det halverade biljettpriset avser 30 dagarsbiljetter.

uthyrning av verkstadsutrustning (15 mkr) samt lägre intäkter från kontrollavgifter (15 mkr).

Verksamhetens kostnader

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 43 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro som delvis motverkas av inhyrd personal av samma skäl. De lägre personalkostnaderna motverkas av lägre debiterad tid under Övriga kostnader.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 269 mkr främst inom busstrafiken (228 mkr) till följd av en förhandling av E22-avtalet, ökade kostnader för drivmedelsindex på grund av det geopolitiska läget samt ökade kostnader för tillköpt trafik till följd av taxejustering. Därutöver sker en ökning inom tunnelbana (66 mkr) främst på grund av högre kostnader för fordonsleveranser (resultatneutralt mot uthyrning fordon ovan) samt högre kostnader för incitament. Även pendeltågstrafiken påvisar högre kostnader främst på grund av att en lägre del av underhåll än förväntat bedömts vara investeringsutgifter (65 mkr) och i stället redovisas som kostnader. Utöver dessa ökar bränsleersättning och bränsleindex inom sjötrafiken (16 mkr). Lokalbana visar lägre kostnader (61 mkr) för förstärkningstrafik inom Saltsjöbanan samt lägre kostnader för incitament. De trafikslagsgemensamma kostnaderna minskar med 44 mkr främst på grund av lägre kostnader för kundtjänst och trygghetsåtgärder samt att medel för innovation fördelats till respektive trafikslag.

Köpt trafik Färdtjänst
Prognosen för färdtjänsttrafiken överstiger budget med 53 mkr. Avvikelsen beror främst på fler antal resor och högre pris per resa med taxi.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas överstiga budget med 85 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på ökade bränslekostnader och index på grund av det geopolitiska läget samt ökad trafikproduktion.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 7 mkr, vilket främst beror på lägre hyreskostnader (87 mkr) på grund av för högt budgeterad depåersättning och minskade kostnader för drift (68 mkr) främst på grund av försening av driftsättningen av Katarinaberget. De minskade kostnaderna motverkas av övriga driftkostnader (74 mkr) som ökar till följd av ett ersättningskrav från trafikoperatör (45 mkr), ett arbete i en investering i infrastrukturtunnlar som ska delfinansieras av respektive ledningsägare (25 mkr) samt ett ökat behov av drifttjänster (34 mkr). Även el och energi (54 mkr) ökar främst på grund av ökade kostnader för drivström inom pendeltågstrafiken och högre elkostnader för tågdriften.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 85 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre debiterad interntid (46 mkr) till följd av vakansläget, högre entreprenadtjänster i externa projekt (39 mkr) på grund av lågt antagande i budget, vilka vidarefaktureras, samt biogaskostnader för busstrafiken (31 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre försäljningskostnader (26 mkr), lägre kostnader avseende specialistkonsulter (24 mkr) och lägre kostnader för licenser (13 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 70 mkr lägre än budget. Avskrivningskostnaderna beräknas bli 151 mkr lägre än budget på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, framför allt gällande utbyggd tunnelbana och ospecificerade investeringar. Vidare prognostiseras finansnettot bli 81 mkr högre än budget till följd av högre räntor än antaget i budget.

4.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2610	Ack budget 2610	Avvik utf-bu 2610	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Personalkostnader	**-1 105**	**-1 210**	**105**	**15,1%**	**-1 369**	**-1 463**
varav lönekostnad	*-729*	*-796*	*67*	*11,2%*	*-893*	*-956*
spec. övertid	*-4*	*-3*	*-1*	*-0,6%*	*-4*	*-4*
spec. sjuklönekostnad	*-6*	*-2*	*-4*	*-3,2%*	*-6*	*-2*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-358*	*-386*	*28*	*23,3%*	*-440*	*-467*
varav förändring sem- och löneskuld	*2*	*5*	*-3*	*-16,3%*	*-2*	*0*
varav övriga personalkostnader	*-21*	*-33*	*12*	*17,6%*	*-34*	*-40*
Inhyrd personal	**-44**	**0**	**-44**	**-7,1%**	**-51**	**0**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-1 149**	**-1 210**	**61**	**14,0%**	**-1 420**	**-1 463**

4.1.3.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med periodens budget är kostnaden 61 mkr lägre. Avvikelsen beror främst på vakanser i förhållande till budget som baseras på beslutat antal tjänster. Den positiva avvikelsen motverkas delvis av resurskonsulter som ersätter vakanser vid behov. De lägre personalkostnaderna till följd av vakanser och frånvaro motverkas av lägre debiterad tid av samma skäl, redovisat under Övriga kostnader (se avsnitt 4.1.1).

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 14,0 procent. Ökningen jämfört med föregående år beror främst på fler antal anställda till följd av att vakanta tjänster, bland annat inom ramen för konsultväxlingsprojektet nu har tillsatts, vilket ökar lönekostnaderna och därmed även sociala avgifter. I grunden ökar lönekostnaderna också genom den årliga lönerevisionen.

4.1.3.2 Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 4.1.2 Prognos i jämförelse med budget

4.1.4 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Juridik	-12	-11	0	-31%	-17	-14
PR	-2	0	-2	0%	-1	
IT	-12	-15	3	-26%	-15	-18
Övriga	-134	-177	43	-1%	-191	-217
Summa externa konsultkostnader	**-159**	**-203**	**44**	**-6%**	**-224**	**-248**

4.1.4.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Det ackumulerade utfallet för externa konsulter uppgår till 159 mkr vilket understiger budget med 44 mkr främst genom att tjänster kopplat till mottagning av utbyggd tunnelbana ej klassificeras som specialistkonsulter och för hög budget inom teknik- och säkerhetsområdet.

4.1.4.2 Prognos i jämförelse med budget

Konsultkostnaderna förväntas uppgå till 224 mkr vilket understiger budget med 24 mkr främst till följd av för hög budget inom säkerhetsområdet samt att tjänster kopplat till mottagningen av utbyggd tunnelbana ej klassificeras som specialistkonsulter vilket antogs i budget. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för juridiska tjänster inom införandeprojektet för egen regi.

4.1.5 Administrativa kostnader

Tabell: Administrativa kostnader utfall och budget 2026 inklusive jämförelse mot föregående år

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Administrativa kostnader	-397	-425	28	12%	-490	-437

4.1.5.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Utfallet för de administrativa kostnaderna understiger budget med 28 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till drifttjänster och specialistkonsulter som understiger budget.

4.1.5.2 Prognos i jämförelse med budget

Helårsprognosen för de administrativa kostnaderna uppgår till -490 mkr och överstiger budget med 53 mkr. Avvikelsen beror främst på att den anmodade nedjusteringen i budgeten inte kan uppnås. Exklusive nedjusteringen understiger prognosen budget med 23 mkr till följd av lägre bemanningskostnader, främst till följd av vakanser och förskjutning inom projektet för nytt affärssystem.

4.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Tabell: Åtgärder för ett resultat i balans

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2026	Realiserad effekt 2026	Prognostiserad effekt 2026	Avvikelse prognostiserad effekt jmft budget 2026	Budgeterad effekt 2027*	Budgeterad effekt 2028*	Budgeterad effekt 2029*
Drift och underhåll				0		100	
Övriga kostnader				0		87	
Summa	0	0	0	0	0	187	0

**Ackumulerade belopp per år enligt verksamhetsplan 2026. Beloppen avser ospecificerat behov av åtgärder. År 2029 innehåller ännu inga behov då året inte budgeteras i verksamhetsplan 2026 enligt anvisningar.*

Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i balans varför inga åtgärder tagits upp i verksamhetsplan 2026. Under årets inledande månader försämrades de ekonomiska förutsättningarna till följd av det geopolitiska läget i Mellanöstern – faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka. Den ekonomiska påverkan från dessa faktorer har inte avtagit sedan bedömningen i delårsrapporten.

Trots den negativa kostnadsutvecklingen bedöms prognosen per oktober överstiga resultatkravet med 351 mkr. Det beror huvudsakligen på att det statliga bidraget för halverat biljettpris överstiger det samlade intäktsbortfallet. Den underliggande prognosen påverkas negativt till följd av det geopolitiska läget inom kostnader för index och bränsle, samt räntekostnader. Se vidare avsnitt 4.1.2 för beskrivning av avvikelserna mellan prognos och budget.

Det försämrade omvärldsläget påverkar även kommande år. I budgetunderlag för 2027 har den ekonomiska prognosen försämrats till följd av högre kostnader för bränsle och räntor. På sikt ökar även kostnaderna för underhåll och avskrivningar jämfört med tidigare. I budgetunderlaget för 2027 bedöms 251 mkr saknas jämfört med resultatkravet om 923 mkr - ett underskott som ökar till 554 mkr år 2028 och 981 mkr 2029. Inom ramen för arbetet med verksamhetsplan 2027 finns indikationer på ett ännu svårare ekonomiskt läge framgent.

4.3 Investeringar

4.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Trafikförvaltningen har en omfattande och komplex investeringsportfölj. Den osäkra omvärldsutvecklingen med dess påverkan på energi-, material- och entreprenadkostnader, innebär en risk för utgiftsökningar inom investeringsverksamheten. Flera projekt påverkas också av att kostnadsindex utvecklats starkare än de antaganden som låg till grund för tidigare kalkyler. I kommande avsnitt redovisas väsentliga händelser och risker i utvalda större investeringsprojekt.

Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt

Bussterminal Slussen
Objektet omfattar Stockholm stads och Region Stockholms objekt bussterminal Slussen. Förutsättningarna styrs enligt ett genomförandeavtal som tecknades mellan Region Stockholm och Stockholm stad under 2016.

Stockholms stad är byggherre för projektet och trafikförvaltningen är beställare och delfinansiär. I sin roll som uppdragsgivare, finansiär och mottagare av anläggningen följer trafikförvaltningen aktivt stadens progress i de arbeten som pågår. Trafikstart är beroende av överlåtelse av anläggningen från Stockholm stad till Region Stockholm.

Den 30 september genomfördes överlåtelsen av bussterminalen i Katarinaberget från Stockholm stad till Region Stockholm. Fram till kommande trafikstart ska nu bland annat tester och utbildning av personal genomföras.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Objektet avser nybyggnation av cirka åtta kilometer spårväg och innebär en förbindelse på tvären i regionen. Avgreningen mot Kista börjar strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ska spårvägen ansluta till pendeltåget i Helenelund.

Trafikstart till Bromma flygplats genomfördes under maj 2021. För delsträckan Bromma flygplats till Ursviks torg pågår slutförande av förfrågningsunderlag och upphandlingsdokumentation. Mindre arbeten utförs längs sträckan under 2026 och upphandling av huvudentreprenader planeras ske under hösten 2026 för att starta produktion under våren 2027.

För sträckan Ursviks torg till Helenelund har den första entreprenaden upphandlats och arbeten med ledningsomläggningar i Kistagången kommer att pågå under hösten 2026 och våren 2027. Upphandlingar av övriga entreprenader på sträckan pågår från hösten 2026. Trafikstart till Ursviks torg beräknas kunna ske 2028 och till Helenelund 2029.

Under oktober månad har förfrågningsunderlag för den första stora entreprenaden efter omtaget färdigställts. Det handlar om mark-, anläggnings och BEST[20] arbeten på sträckan Bromma- Ursvik och är färdigställandet av spåranläggningen efter tidigare hävd totalentreprenör. Denna kommer att publiceras samtidigt som en entreprenad för färdigställandet av likriktarstationer på sträckan.

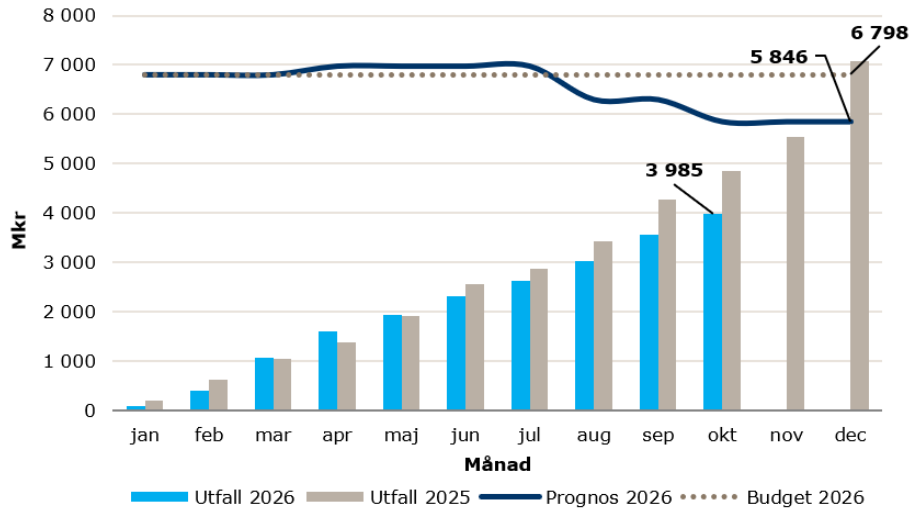
Hässelbygrenen
Objektet syftar till att upprusta kritiska broar och makadambyte på kritiska sträckor på Hässelbygrenen och objektet befinner sig i planeringsfas.

Under året har första utgåvan av systemhandlingen tagits fram och är under granskning. Planeringsfasen behöver ytterligare fördjupa sig i innehållet och göra en mer detaljerad kalkyl för att gå vidare med ett korrekt genomförandebeslut.

Under oktober månad har systemhandling fastställts och ett tjänsteutlåtande för genomförandebeslut skrivits fram.

[20] Bana, el, signal och tele.

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2026.



4.3.2 Utgift i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall per oktober är 3 985 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 59 procent jämfört med årsbudgeten om 6 798 mkr. Avvikelserna beror främst på att Nockebybanan ersättning till Akka 4 har tidsförskjutningar, Program Tvärbana Norr Kistagrenen där avvikelsen främst beror på en omperiodisering av ekonomisk osäkerhetspost från 2026 till 2029, Roslagsbanan ersättning X10p har två PTO[21] och ytterligare betalningsmilstolpar flyttade från 2026 till 2027, Kamera- och monitorutrustning pendeltåg har förskjutning från 2026 till 2027, Manöversystem röd och blå linje har en ändrad projekttidplan och Enlunda bussdepå Ekerö har en senarelagd produktion. Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p avvikelse beror på tidsförskjutningar inom objektet. Flertalet specificerade objekt har också mindre avvikelser. Detta motverkas till viss del av C30 optioner och Brandskyddsåtgärder, C30 optioner har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som redovisas i trafikförvaltningens utfall utan motsvarande budget och Brandskyddsåtgärder där avvikelsen beror på en omfattningsförändring som medför ökad komplexitet.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 798 mkr och årets prognos uppgår till 5 846 mkr. Prognosen understiger budget med 952 mkr vilket främst beror på avvikelser i Program Tvärbana Norr Kistagrenen, Roslagsbanan ersättning X10p, Manöversystem röd och blå linje, Enlunda bussdepå Ekerö och Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p. Detta motverkas till viss del av C30 optioner och Brandskyddsåtgärder.

[21] Preliminary Take Over (Preliminärt övertagande)

4.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1 494	2 014	2 806	-1 312	53%
Ersättningsinvesteringar	2 491	3 832	3 992	-1 501	62%
Totalt investeringar	**3 985**	**5 846**	**6 798**	**-2 813**	59%

4.3.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr

Tabellen redovisar trafikförvaltningens långsiktiga planering av investeringsbeslut för specificerade objekt. Utgift och planerat datum för trafiknämnd, Regionstyrelse och eventuell Regionfullmäktige kan fastställas först när ärendet har passerat trafikförvaltningens investeringsråd för beslut.

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. Utgift beslut Mkr	Total inv. Utgift inv. Objekt Mkr	Datum beslut nämnd/ bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Roslagsbanan Depå – ersättning X10p	Förnyat planeringsbeslut	137	2 213	2026-06-16	RS 2026-12-15
Program Saltsjöbanan	Förnyat genomförandebeslut	2 164	2 164	2026-09-29	RS 2026-11-24 RF 2026-12-08
Roslagsbanan Fordon - ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	2 262	2 262	2026-09-29	RS 2026-11-24 RF 2026-12-08
Fordon & IT system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby	Planeringsbeslut	12	1 317	2026-10-21	RS 2026-11-24
Ny biljett- och betalutrustning	Planeringsbeslut	32	196	2026-10-21	RS 2026-12-15
Framtida trafikstyrningssystem	Planeringsbeslut	72	2 258	2026-11-24	RS 2027-02-09
Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla-Saltsjö-Järla	Genomförandebeslut	261	261	2026-11-24	RS 2027-01-19 RF 2027-02-23
Brandskyddsåtgärder tunnelbanan	Förnyat genomförandebeslut	1 275	1 275	2026-11-24	RS 2027-01-19 RF 2027-02-23
Spårväg syd - fordon och depå	Planeringsbeslut	279	2 849	TBD	TBD
Anskaffning av skärgårdsfartyg	Planeringsbeslut avseende delprojekt Skärgårdsfartyg Vinter inom investeringsobjektet Anskaffning Skärgårdsfartyg	Sekretess	Sekretess	2026-12-14*	RS 2027-03-16
Hässelbygrenen	Genomförandebeslut	Sekretess	Sekretess	2026-12-15	RS 2027-03-16 RF 2027-04-06
Bussdepå Brännbacken etapp 1	Förnyat genomförandebeslut	TBD	TBD	Prel. 2026-01-19	RS TBD RF TBD
Nockebybanan ersättning till Akka 4	Förnyat genomförandebeslut	TBD	TBD	2027-01-19	RS TBD RF TBD
Roslagsbanan till city	Genomförandeavtal	Ej beslutat	Ej beslutat	TBD	RS TBD RF TBD
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030	Genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	TBD**	N/A
Spårbyte tvärbanan	Inriktningsbeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	TBD**	N/A
Fordon & IT system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby	Genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Prel. 2027-02-16	RS 2027-03-16 RF 2027-04-06
Framtida radiokommunikation	Genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Prel. 2027-02-16	RS TBD RF TBD

"Ej beslutat" ovan innebär att ärendena ännu inte har behandlats i Trafikförvaltningens investeringsråd.

** Sjötrafikutskottet*

***Förenklad tillämpning (beslut endast i Trafiknämnd)*