



Innehållsförteckning

1	Förvaltningschefens kommentar	3
1.1	Väsentliga händelser	3
2	Verksamhet	7
2.1	Resande i kollektivtrafik	7
3	Personal.....	9
3.1	Helårsarbeten.....	10
4	Ekonomi	12
4.1	Resultat	12
4.1.1	Intäkter.....	13
4.1.2	Kostnader	13
4.1.3	Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	15
4.1.4	Konsultkostnader	15
4.1.5	Administrativa kostnader.....	16
4.2	Investeringar	16
4.2.1	Status investeringsplanens genomförbarhet och risk.....	16
4.2.2	Utgift i jämförelse med budget.....	19
4.2.3	Ny- och ersättningsinvesteringar	19
4.2.4	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr.....	19

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag – att invånarna och besökarna i Stockholmsregionen kan resa tryggt, tillgängligt och hållbart tillsammans. Region Stockholm ska vara ledande i den hållbara utvecklingen. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt planera, leverera, bygga och underhålla kollektivtrafik i ett välskött och robust system inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Region Stockholm 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

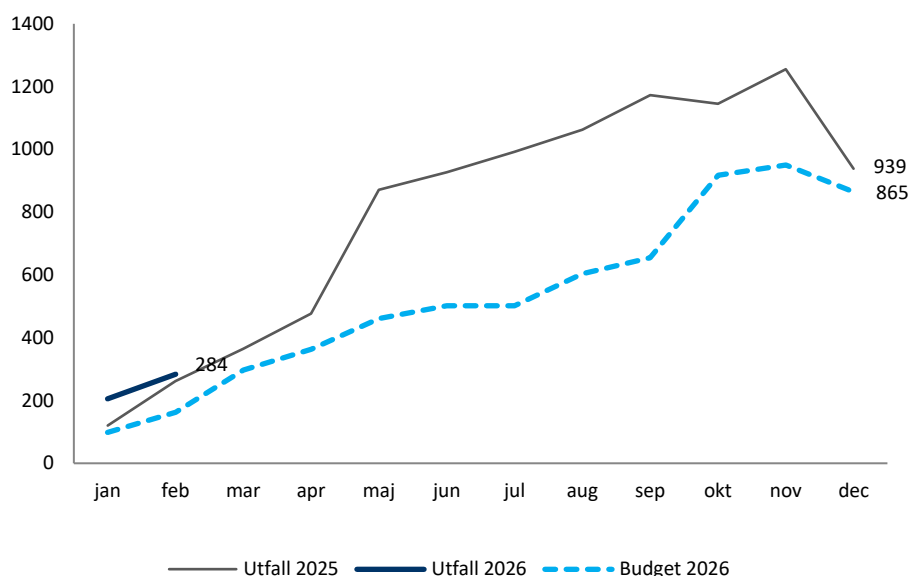
Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i enlighet med Regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om +865 mkr och övriga förutsättningar såsom verksamhetsanslag och taxor. Kommande år förväntas resultatkravet öka och olika former av intäktsförstärkningar och kostnadsbesparingar kommer att krävas tillsammans med en snabbare omställningsförmåga.

Det ackumulerade resultatet per februari uppgår till 284 mkr och överstiger periodens budget med 121 mkr. Den positiva avvikelserna förklaras främst av en låg upparbetningstakt jämfört med den periodiserade budgeten inom drift och underhåll samt högre bidrag i form av elbusspremier. Därutöver noteras högre biljettintäkter samt lägre avskrivningar jämfört med periodens budget. För vidare detaljer runt det ekonomiska resultatet se avsnitt 4.1.

Trots ett positivt resultat under årets inledande månader ser trafikförvaltningen stora ekonomiska risker kopplat till omvärldsläget och världsmarknadspriser som har en betydande påverkan på ekonomin, inte minst genom index i trafikavtalen. I prognos per april redogör förvaltningen en aktuell bedömning av årets utfall.

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).

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



Investeringsutfallet är 394 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 6 procent jämfört med årsbudgeten på 6 798 mkr.

Resandet i kollektivtrafiken har återhämtat sig efter pandemin men ser annorlunda ut på grund av ökat distansarbete och förändrade resvanor. Cirka 40 procent av länets invånare arbetar på distans minst två dagar i veckan.

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i januari² var 18 procent lägre än samma period 2019, det vill säga innan pandemin. Jämfört med samma period föregående år var resandet två procent lägre.

Året inleddes med kraftiga snöfall och stora snömängder i Stockholms län vilket påverkade kollektivtrafiken. Busstrafiken påverkades av snö och halka vilket ledde till förseningar, inställda avgångar eller omlagda körvägar. Under februari innebar ett växelfel vid Gullmarsplan reducerad tunnelbanetrafik och inställda avgångar för grön linje 19 norrut. I samband med detta gick SL ut med uppdaterad information i SL-appen och på sl.se om hur trafiken påverkats.

Den 8 januari 2026 genomfördes en biljettprisjustering för vissa kombinationsbiljetter; UL/SL-biljetter, Arlanda-biljetter samt UL-biljetter. Biljettpriserna för SL-trafiken bibehölls på samma nivå som året innan.

Under perioden har försäljningskampanjen ”Åk med oss i stället” fortsatt och

² Resande rapporteras med en månads förskjutning

genomförts i samtliga bussväderskydd. Kampanjer har även startas upp gällande prenumerationsbiljett.

Trafiknämnden i Region Stockholm beslutade i april 2025 att VR Sverige AB får uppdraget att utföra busstrafiken i Södertälje och Nykvarn samt i Järfälla och Upplands-Bro. Trafikstarten har nu beslutats och kommer att ske vid tidtabellsskiftet i juni 2027. Inom ramen för de nya avtalen kommer 100 procent av trafiken att drivas med el.

Under perioden har en bruttolista med trafikförändringar inför nästa år skickats på remiss. Listan har skickats till samtliga kommuner i Stockholms län för att få detaljkunskap om det som påverkar invånare och näringsidkare. Senast den 26 maj 2026 behöver remissinstanserna lämna synpunkter på de förslag på ändringar som planeras nästa år.

En analys av nya busslinje 5 har genomförts, inklusive en genomgång av inkomna kundsynpunkter. Resultatet visar att resenärerna uppskattar den nya linjen i jämförelse med tidigare linje 77, särskilt den högre turtätheten. Även den upplevda nöjdheten har förbättrats inom flera centrala områden, såsom trängsel, tidhållning och den övergripande reseupplevelsen.

En lyckad namngivningsceremoni hölls i Liljeholmen där 10 C30-vagnar fick namn efter musikartister som haft stor betydelse för Stockholm.

Ett reklamavtal gällande bussväderskydd hade sin driftstart i februari med JCD som part.

Inom drift- och underhåll har avtal inom fastighet och Katarinaberget tilldelats CBRE.

Inom de särskilda persontransporterna (Färdtjänsten) har ett AI-projekt kopplat till oegentligheter beviljats förlängd finansiering från Innovationsfonden.

Den 15–16 januari samlades över 1 000 deltagare i Linköping för Transportforum 2026 – Nordens största årliga konferens för aktörer inom transport och infrastruktur. Trafikförvaltningen deltog med talare och sessionsordförande i syfte att sprida erfarenheter från Stockholmsregionen och bygga nätverk kring viktiga frågor för framtidens kollektivtrafik.

EU-rådet har den 24 februari gett ett slutgiltigt godkännande för den överenskommelse som slogs fast mellan EU-parlamentet och rådet i början på december 2025 gällande förenkling av kraven för hållbarhetsrapportering (CSRD) och tillbörlig aktsamhet (CSDDD). Förenklingen minskar administrativa bördor och begränsar hur kraven påverkar mindre företag i syfte att stärka EU:s konkurrenskraft. Dessa nya regler väntas införlivas i svensk lagstiftning inom ett år men betyder att AB SL inte skulle omfattas av regelverket. Lagkravet för AB SL att upprätta en hållbarhetsredovisning kvarstår även om bolaget inte omfattas av CSRD längre. Trafikförvaltningen fortsätter

arbetet med att förbättra dagens hållbarhetsrapportering i syfte att öka dess kvalitet samt effektivisera processer.

För att nå uppsatta mål och leverera på beslutad budget och uppdrag från Regionfullmäktige och trafiknämnden har arbetes påbörjats inom de prioriterade aktiviteterna Förtroende för kollektivtrafiken, Trafikavtal i egen regi, samt Tillsammans 2.0 (genomlysning arbetssätt och organisation).

En polisutredning pågår om misstänkta mutbrott med koppling till enskilda medarbetare inom trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen samarbetar med polis och åklagare och har vidtagit åtgärder inom ramen för arbetsgivaransvaret. Regionstyrelsen har beslutat om en extern granskning av internkontrollen.

För väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt, se kapitel 4.2.1.

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag³ jämfört med budget och föregående år. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (tusent)	Utfall ack 2601	Utfall ack 2501	Förändr. 2601-2501	Budget 2026	Bokslut 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 451	2 501	-2,0%	2 466	2 387
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	265	287	-7,7%	7 000	7 700
Särskilda persontransporter, resor totalt	340	328	3,6%	4 166	3 997

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

Utfall i jämförelse med samma period föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande⁴

Antalet genomsnittligt påstigande på land en vanlig vardag i januari uppgår till 2 451 tusen vilket utgör cirka 82 procent jämfört med pre-pandemiska nivåer. Under den enskilda månaden ökade resandet med pendeltåg med cirka 2 procent jämfört med samma period föregående år. Samtidigt minskade resandet med buss och tunnelbana med drygt 2 procent medan lokalbana minskade med 1 procent. Sammantaget minskade resandet för landtrafiken med 2 procent jämfört samma månad föregående år.

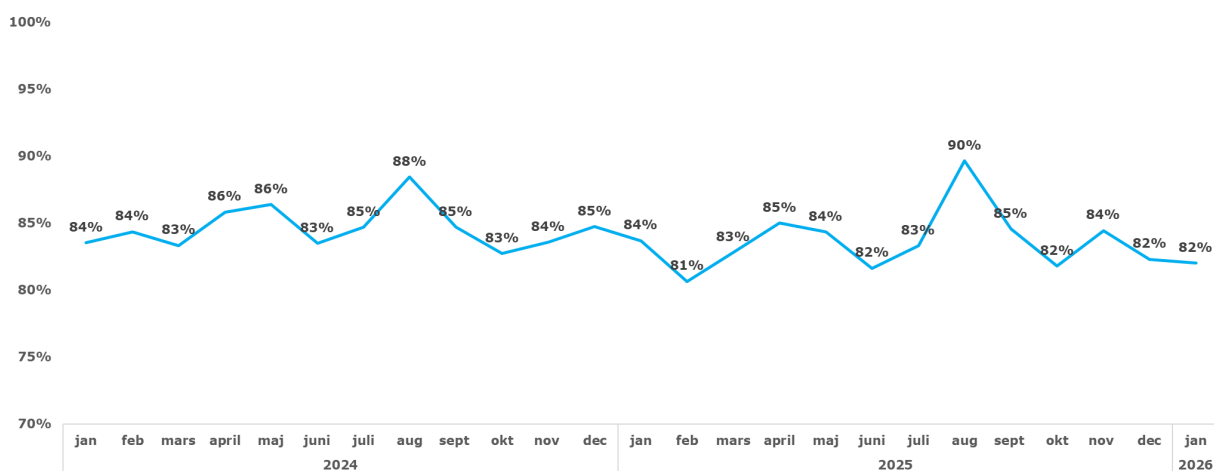
Helårsbudgeten 2 466 tusen motsvarar i genomsnitt 85 procent resande, och innefattar ett normalt säsongsmönster med ett lägre resande under sommarperioden.

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.

De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i diagrammet nedan.

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



Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Antalet påstigande uppgick till 265 tusen, vilket motsvarar en minskning om cirka 8 procent jämfört med föregående år. Resandet inom sjötrafiken påverkades negativt under perioden till följd av den kalla väderleken, med omfattande lågt vattenstånd. Jämfört med motsvarande period 2019, det vill säga innan pandemin, var det totala antalet påstigande cirka 51 procent högre.

Särskilda persontransporter, resor totalt

Antalet resor med särskilda persontransporter uppgår 340 tusen vilket är en ökning med cirka 4 procent jämfört med föregående år.

3 Personal

Konsultväxlingsprojektet som pågick under tre års tid fortsätter under inledningen av året till följd av förskjutningar i rekryteringsplanen. Inom ramen för projektet planerades 273 stycken tjänster att konsultväxlas. Status per sista februari är 258 tillsatta tjänster.

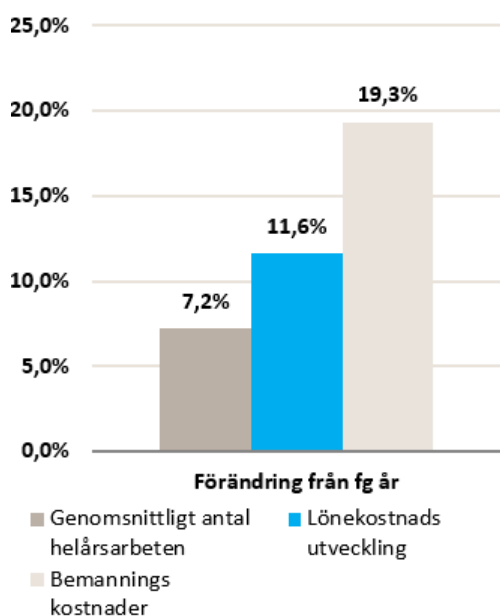
Under slutet av 2025 genomförde trafikförvaltningen en enkät om den fysiska kontorsmiljön. Syftet var att samla in mer information om hur arbetsplatsen kan utvecklas i framtiden. Efter att ha analyserat resultatet börjar nu arbetet för att se vilka åtgärder som kan göras på kort och lång sikt för att lyfta kontorsarbetsmiljön ännu mer. I samband med att enkäten skickades ut gjordes också en beläggningsmätning på Lindhagensgatan 100, där personalavdelningen under tre veckor mätte antal personer per våningsplan och veckodag. Nu kommer dialog om resultatet föras med samverkansgrupp, som tillika är skyddskommitté, för att få hjälp att tolka resultaten. I nästa steg involveras trafikförvaltningens ledningsgrupp för dialog om åtgärder.

De senaste åren har trafikförvaltningen arbetat mer strukturerat med arbetsgivarvarumärket vilket har gett resultat, bland annat genom fler relevanta och kvalificerade sökande till utlysta tjänster. Som nästa steg i arbetet med arbetsgivarvarumärket påbörjas nu mätningar av kandidatupplevelsen av rekryteringsprocesserna.

Under inledningen av året har trafikförvaltningen påbörjat lansering av Kompetenstorget, ett system som ersätter nuvarande Heroma kompetens och Lärtorget. Systemet kommer när det är fullt implementerat vara Region Stockholms gemensamma systemstöd för lärande, utveckling och kompetensförsörjning.

3.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Budget År
Närvaro	1 008	1 030	-22	6,9 %	1 027
Frånvaro	184	139	45	8,9%	252
Extratid	15	12	3	0,0%	15
Totalt	1 207	1 181	26	7,2 %	1 294
Varav avtalad tid*	1 192	1 169	23	7,2%	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 7 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 207. De direkta lönekostnaderna ökar till följd av detta. Ökningen beror till stor del på den pågående konsultväxlingen. Totala bemanningskostnaderna ökar jämfört med samma period föregående år. Det förklaras

av att vakanta tjänster bland annat inom ramen för konsultväxlingsprojektet nu har tillsatts, vilket ökar lönekostnaderna och därmed även sociala avgifter. Lönekostnaderna ökar också genom den årliga lönerevisionen.

Utfall i jämförelse med budget

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

4 Ekonomi

4.1 Resultat

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

Resultat (mkr)	Ack utfall 2602	Ack budget 2602	Avvik utf-bu 2602	Ack utfall 2502	Föränd fg år %	Budget 2026	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	2 552	2 552	0	2 406	6,1%	15 313	14 433
Biljettintäkter	1 584	1 566	18	1 536	3,1%	9 890	9 731
Uthyrning fordon	264	263	1	241	9,7%	1 568	1 446
Uthyrning lokaler	163	165	-3	161	1,1%	996	973
Reklamintäkter	38	83	-44	71	-46,2%	496	437
Övriga intäkter	345	265	80	309	11,5%	1 867	2 194
Verksamhetens intäkter	4 947	4 895	52	4 724	4,7%	30 129	29 215
Personalkostnader	-226	-253	26	-190	19,3%	-1 463	-1 242
Köpt landtrafik (SL)	-2 444	-2 427	-17	-2 394	2,1%	-14 781	-14 750
Köpt färdjänssttrafik (Ftj)	-216	-211	-5	-188	14,5%	-1 367	-1 277
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-62	-58	-4	-52	18,6%	-541	-484
Drift och underhåll	-537	-599	63	-474	13,3%	-3 810	-3 542
Övriga kostnader	-254	-243	-11	-267	-4,9%	-1 522	-1 535
Verksamhetens kostnader	-3 738	-3 790	52	-3 565	4,9%	-23 484	-22 831
Avskrivningar	-712	-736	24	-689	3,4%	-4 557	-4 252
Finansnetto	-212	-206	-6	-209	1,7%	-1 223	-1 192
Resultat*	284	163	121	262		865	939

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

Akkumulerat resultat sammanfattning

Det ackumulerade resultatet per februari uppgår till 284 mkr och överstiger periodens budget med 121 mkr. Den positiva avvikelsen förklaras främst av en låg upparbetningstakt jämfört med den periodiserade budgeten inom drift och underhåll samt högre bidrag i form av elbusspremier. Därutöver noteras högre biljettintäkter samt lägre avskrivningar jämfört med periodens budget. Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.⁵

⁵ 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.

4.1.1 Intäkter

Verksamhetens intäkter jämfört med budget

Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 52 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna överstiger budget med 18 mkr. 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 82 procent. Avvikelsen kommer främst från fler sålda enkelbiljetter än budgeterat. I tertialrapport per april görs en djupare analys av biljettintäkterna.

Övriga intäkter

Övriga intäkter⁶ består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturerings (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 34 mkr huvudsakligen genom högre bidrag (64 mkr) främst på grund av högre elbusspremier för E22 och E42, ökad vidarefakturerings (13 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och sjukresor (4 mkr) och högre biogasintäkter (3 mkr). Detta motverkas av lägre reklamintäkter på grund av förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre kontrollavgifter (3 mkr) och lokalintäkter (3 mkr).

4.1.2 Kostnader

Verksamhetens kostnader jämfört med budget

Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 52 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna understiger budget med 26 mkr till följd av vakanser som motverkas av högre kostnader för intag av resurskonsulter. 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 17 mkr. Pendeltågstrafiken redovisar högre kostnader om 31 mkr framför allt på grund av förskjutningar av slutförande av vissa lågfrekventa underhållspaket som redovisas som investeringsutgift tillsammans med högre utförande av underhåll som klassificeras som drift. Även tunnelbanetrafiken redovisar högre kostnader om 7 mkr på grund av att fler fordon hyrs ut till trafikoperatör (motsvarande intäkt återfinns under övriga intäkter). Lokalbana understiger budget med 11 mkr på grund av billigare ersättningstrafik och vitesbefrielse. De trafikslagsgemensamma kostnaderna är 6 mkr lägre än budget till

⁶ Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Posten omfattar eventuella reavinster.

följd av lägre kostnader för kundtjänst och trygghetsåtgärder. Sjötrafiken och buss understiger budget med 3 mkr respektive 2 mkr.

Köpt trafik Färdtjänst

Färdtjänsttrafiken överstiger budget med 5 mkr. Den högre kostnaden kommer främst från fler antal resor med taxi, dock till ett lägre pris per resa.

Köpt trafik WÅAB

Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 4 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll

Drift och underhåll understiger periodens budget med 63 mkr. Driftkostnaderna inom anläggning och IT understiger budget med 23 mkr till följd av en låg uppdragsgrad. Större avvikelse mot periodens budget noteras också inom drift- och underhållstjänster (17 mkr) på grund av förskjutningar inom IT-förvaltning. Därutöver noteras lägre hyreskostnader med 15 mkr på grund av felbudgetering av depåersättning för två nya avtal. Vidare understiger kostnaderna för underhåll budget med 9 mkr främst på grund av förskjutna underhållsarbeten och driftprojekt kopplat till fordon samt lägre kostnader för el och energi (6 mkr). Avvikelsen motverkas av högre kostnader för övrigt drift och underhåll (8 mkr) främst till följd av förvärv av reklamvittriner efter gamla reklamavtalens utgång.

Övriga kostnader

Övriga kostnader överstiger budget med 11 mkr där den negativa budgetavvikelsen främst förklaras av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (19 mkr), högre kostnader för bränslekostnader för buss (10 mkr), högre kostnader för sjukresor om 6 mkr (resultatneutralt), entreprenadtjänster (5 mkr) och kundförluster (4 mkr). Detta motverkas bland annat av lägre kostnader för specialistkonsulter (9 mkr), licenser (5 mkr), försäljningskostnader (4 mkr) och reklam/PR (3 mkr).

Kapitalkostnader jämfört med budget

Kapitalkostnaderna understiger budget med 18 mkr. Avskrivningskostnaderna minskar med 24 mkr till följd av fordonsförseningar inom lokalbana och tunnelbana. Finansnettot ökar med 6 mkr på grund av högre räntor än antaget i budget.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år⁷

Verksamhetens kostnader ökar med 4,9 procent jämfört med föregående år, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (6,3 procent). Kostnaderna för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, ökar med 3,3 procent (87 mkr) mot föregående år. Drift och underhåll ökar med 13,3 procent (63 mkr) vilket främst beror på en högre planerad underhållsnivå. Därutöver ökar personalkostnaderna med 19,3 procent (37 mkr) främst genom fler antal anställda till

⁷ Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år.

följd av att beslutade tjänster, bland annat inom konsultväxlingsprojektet, nu har tillsatts. Kategorin övriga kostnader minskar med 4,9 procent vilket främst beror på lägre bränslekostnader för buss (7 mkr), lägre kundförluster (6 mkr), lägre specialistkonsulter (5 mkr) och högre debiterad interntid (5 mkr).

Kapitalkostnaderna ökar med 3,0 procent jämfört med föregående år. Avskrivningarna ökar med 3,4 procent (23 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs. Finansnettot ökar med 1,7 procent (3 mkr) vilket främst beror på högre marknadsräntor.

4.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2602	Ack budget 2602	Avvik utf-bu 2602	Föränd fg år %	Budget 2026
Personalkostnader	-220	-253	32	20,9%	-1 463
varav lönekostnad	-140	-158	17	11,6%	-956
spec. overtid	-1	-1	0	-9,1%	-4
spec. sjuklönekostnad	-1	0	-1	-7,5%	-2
varav PO-pålägg och pensionskostnader	-71	-80	10	49,0%	-467
varav förändring sem- och löneskuld	-6	-8	2	-4,7%	0
varav övriga personalkostnader	-3	-7	3	16,1%	-40
Inhyrd personal	-6	0	-6	-20,6%	0
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-226	-253	26	19,3%	-1 463

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med periodens budget är kostnaden 26 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.

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 19,3 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.

4.1.4 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Budget 2026
Juridik	-3	-2	-1	-11%	-14
PR	0		0	0%	
IT	-2	-3	2	-53%	-18
Övriga	-21	-35	13	-17%	-217
Summa externa konsultkostnader	-26	-40	14	-19%	-248

Det ackumulerade utfallet för externa konsulter⁸ uppgår till -26 mkr vilket understiger budget med 14 mkr. Inom kategorin övriga ryms trafikförvaltningens huvudsakliga användningsområde för specialistkonsulter, det rör sig främst om konsulter inom underhållsområdet, strategisk utveckling, investeringsprojekt med mera.

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 %	Budget 2026
Administrativa kostnader	-74	-88	14	12%	-437

Utfallet för de administrativa kostnaderna⁹ understiger budget med 14 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster, drift- och underhållstjänster samt specialistkonsulter som understiger budget.

4.2 Investeringar

4.2.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Trafikförvaltningen har en omfattande investeringsportfölj med flera stora objekt som under senare år drabbats av både fördyringar och förseningar till följd av bland annat olika omvärldsfaktorer. Investeringar som inte genomförs eller blir framskjutna, och som är viktiga för infrastrukturen, kan till viss del behöva kompenseras genom ökade

⁸ I detta avsnitt har kostnader utanför trafikförvaltningens ansvarsområden inom Region Stockholm selekterats bort vilket skiljer sig från den ordinarie redovisningen i avsnitt 4.1. Detta enligt regionledningskontorets anvisning.

⁹ Avser samtliga kostnader på kostnadsställen som bedömts vara administrativa enligt regionledningskontorets definition.

kostnader för drift och underhåll. Av den anledningen är det viktigt att redovisa de väsentliga händelserna samt noggrant följa riskerna i investeringsobjekten.

Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt i genomförande

Framtida Radiokommunikation

Dagens trafikradio tillsammans med underliggande system börjar närma sig sina tekniska livslängder. Innan dagens trafikradiosystem blir obsolet behöver trafikförvaltningen säkra ett framtida fungerande system för radiokommunikation. Utan möjlighet till radiokommunikation mellan trafikledning och fordonsförare finns ingen möjlighet att bedriva kollektivtrafik. Det är även ett krav att radiokommunikation finns mellan trafikledning och fordonsförare för den spårbundna trafiken för att erhålla trafiktillstånd från Transportstyrelsen.

Under februari månad har projektet påbörjat arbete med en avsiktsförklaring tillsammans med MCF (Myndigheten för civilt försvar).

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Kistagrenen innebär en förbindelse på tvären i regionen som ger kortare restider till boende, arbetsplatser och andra viktiga resmål. Kistagrenen som helhet omfattar nybyggnation av 8 km dubbelspår, varav 2,2 km på bro. I objektet ingår även anskaffning av 20 fordon, av samma typ som de som har upphandlats för Solnagrenen. 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 ansluter den till pendeltåget i Helenelund. Under 2021 togs sträckan till Bromma flygplats i bruk.

Under februari månad togs ett förnyat genomförandebeslut för programmet i Regionfullmäktige och efter det påbörjades upphandlingsskedet för sträckan Ursvik - Helenelund. Förfrågningsunderlag för denna sträcka kommer att färdigställas successivt under 2026. För sträckan Bromma–Ursvik, där totalentreprenaden hävdes 2024, kommer upphandlingar att ske under hösten 2026.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B

Objektet avser underhåll av fordon och följer fordonens underhållsplan. Att säkerhetsställa utförandet av underhållsplanen följer krav för trafiksäkerhet föreskrivet av Transportstyrelsen. Visst underhåll sker löpande medan annat underhåll utförs mer sällan enligt i förväg bestämda underhållsintervaller, till exempel vart femte upp till vart femtonde år eller baserat på fordonens kilometerproduktion (vid planeringstillfället baserat på en årlig produktion av 180 000 fordonskilometer). Detta benämns lågfrekvent underhåll.

I mars 2024 avslutades trafikavtal E24 med MTR i förtid. SJ Stockholmståg (SJP) tog över driften inom ramen för nödavtal E24B. Den eftersläpning som MTR hade för det lågfrekventa underhållet håller SJP på att ta i kapp. En skillnad mellan avtalen är att de fasta priser för de lågfrekventa underhållspaketerna som fanns i E24 ej längre finns.

Investeringsutgiften för det lågfrekventa underhållet har ökat med förändringen. Trafikutövaren har under perioden genomfört det lågfrekventa underhållet enligt plan. Trafikutövaren uppdaterar löpande sin plan enligt utfall och utförd kilometerproduktion.

Total prognos har ökat på grund av fördyringar inom SJR nödavtal. Beslut grundas på fasta priser i avtal E24¹⁰, som ej längre finns. I nuvarande nödavtal ersätts entreprenör efter faktisk utfört underhåll, samtidigt som eftersatt underhåll arbetas i kapp, vilket lett till bedömda ökade utgifter inom beslutets tidsintervall. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas fram under 2026.

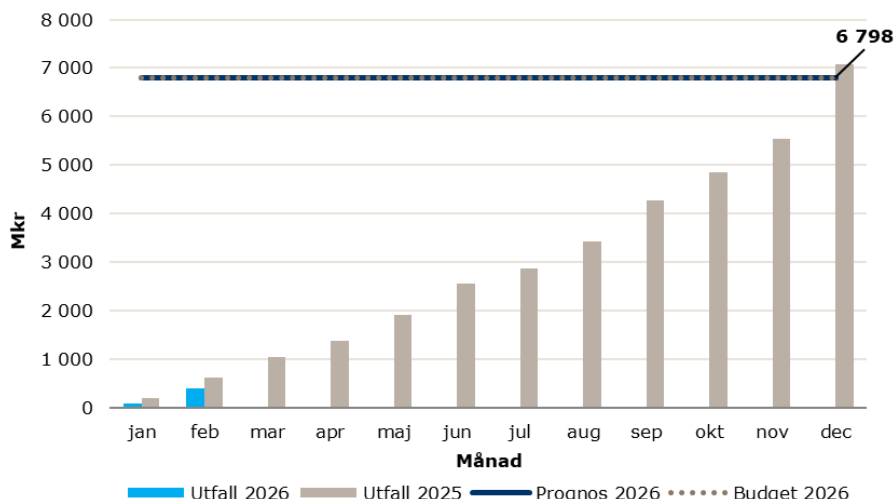
Nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten

Objektet omfattar upphandling och utveckling av nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten. Syftet är kunna ersätta det befintliga systemet Samplan och därigenom möjliggöra en modernisering samt tillföring av ny funktionalitet. Initiativet ska även ge ökade möjligheter till kostnadsbesparingar med bibehållen servicenivå för resenärerna utöver upprätthållande av trafikhantering inom regionen.

Under februari månad har huvudfokus legat på uppstarten av införandeprojektet mellan trafikförvaltningen och den avtalade leverantören.

¹⁰ Avtal E24 med MTR omfattade utförande av lågfrekvent underhåll på fastpris. Pendelavtalet med MTR avbröts mars 2024, och nödavtal med SJP innefattande lågfrekvent underhåll med ersättning för faktiskt utfört underhåll.

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



4.2.2 Utgift i jämförelse med budget

Akkumulerat utfall per februari är 394 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 6 procent jämfört med årsbudgeten om 6 798 mkr. Budgeterat till och med februari är 735 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 341 mkr lägre än budgeterat, de största avvikelserna är hänförliga till Program Tvärbana Norr Kistagrenen med förskjutna tidplaner, och Brandskyddsåtgärder tunnelbana med en senarelagd produktion. Detta motverkas till viss del av C30 optioner som har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som redovisas i trafikförvaltningens utfall utan motsvarande budget.

4.2.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2026	Budget 2026	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	133	2 806	-2 673	5%
Ersättningsinvesteringar	260	3 992	-3 732	7%
Totalt investeringar	394	6 798	-6 404	6%

4.2.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr

Tabellen redovisar trafikförvaltningens långsiktiga planering av investeringsbeslut för specificerade objekt. Utgift och planerat datum för trafیکنәмnd, 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
Bussdepå sydostsektorn norra	Avbryta inriktningsbeslut	0	0	2026-02-18	AU N/A
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Tilläggsavtal till genomförandeavtalet	151	151	2026-01-20	RF 2026-03-24
Roslagsbanan Fordon – ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	1 374	1 374	2025-12-16	RF 2026-03-24
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p Delas upp i tre objekt:					
• Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	Förnyat planeringsbeslut	69	957		
• Roslagsbanan Fs Experimentalfältet-Ersättning X10p	Genomförandebeslut	384	384	2025-12-16	RF 2026-03-24
• Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet -Ersättning X10p	Genomförandebeslut	49	49		
Spårväg Syd - Fordon och depå	Förnyat inriktningsbeslut	13	2 612	2025-12-16	AU 2026-03-17
Bussdepå Brännbacken (tidigare Nordostsektorn, södra delen)	Genomförandebeslut	165	165	2026-01-20	RF 2026-03-24
Bussdepå Stäket (tidigare Nordvästsektorn, södra delen)	Genomförandebeslut	194	194	2026-01-20	RF 2026-03-24
Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta bussdepå	Planeringsbeslut	12	280	2026-01-20	RS 2026-03-17
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	Förnyat genomförandebeslut och tilläggsavtal till genomförandeavtalet	1 551	1 551	2026-02-18	RS 2026-04-14 RF 2026-05-05
Fastighetsförvärv Roslagsbanan	Planeringsbeslut	8	sekretess	2026-02-18	RS 2026-04-14
Ny entré Västra skogen	Planeringsbeslut	33	589	2026-02-18	RS 2026-04-14
Rulltrappor Citybanan: Station City och Orqelpipan	Planeringsbeslut	10	995	2026-02-18*	-
Stridbecksvalv Fridhemsplan på grön linje	Planeringsbeslut	54	410	2026-03-17	RS 2026-05-19
Livstidssäkrande åtgärder X60 och X60A	Genomförandebeslut	1 050	1 050	2026-03-17*	-
Saltsjöbanans upphöjning	Avbryta planeringsbeslut	0	0	2026-03-17	AU N/A
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Genomförandebeslut	155	155	2026-04-21	RS 2026-05-19 RF 2026-06-09
Utbyte av hissar och rulltrappor 2028	Genomförandebeslut	238	238	2026-04-21*	-

* Förenklad tillämpning, beslut endast i Trafیکنәмnd