Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 4/2026

Sammanträdesdatum
2026-03-30

Datum för justering: 2026-03-30
Datum för anslag: 2026-03-30

Jakop Dalunde (MP)
Anna Malm Kelfve (M)

---

§ 76
Komplettering till verksamhetsberättelse 2025
TN 2025-0126

Sammanfattning
Daniel Angermann informerar nämnden om ärendet. Trafiknämnden beslutade den 18 februari i § 19 att godkänna verksamhetsberättelsen för 2025 från både trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana. Underlaget publicerades för nämnden den 6 februari 2026. Trafikförvaltningen fick information via media om den pågående mutbrottsutredningen den 10 februari 2026 det vill säga innan verksamhetsberättelsen beslutades av nämnden. Nämnden är ansvarig för att i verksamhetsberättelsen upplysa om väsentliga händelser som inträffar efter balansdagen dvs 31/12 2025 och fram till beslut tas i trafiknämnden vilket skedde 18/2. Trafikförvaltningen föreslår därför att verksamhetsberättelsen kompletteras med en text under rubriken ”väsentliga händelser”, sida 10, i trafikförvaltningens verksamhetsberättelse för år 2025.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2026
- Verksamhetsberättelse 2025, trafikförvaltningen, inklusive SL-koncernen samt bilagor

Yrkanden
1. Ordförande Jakop Dalunde (MP) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång
Ordförande Jakop Dalunde (MP) ställer proposition på eget yrkande och finner att trafiknämnden bifaller det.

Beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafikförvaltningens verksamhetsberättelse 2025 för nämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna kompletteras med information om mutbrottsutredning och godkänns i enlighet med bilaga 1.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Skickas till
Regionledningskontoret

Vid Protokollet
Sebastian Sohlberg

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2025-0984
TN 2025-0126

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi



Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Verksamhetsberättelse

December 2025

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 4
1.1 Väsentliga händelser 9

2 Styrning och ledning 11
2.1 Verksamhetsfakta 11
2.2 Mål 12
2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv 12
2.2.2 Den hållbara regionala utvecklingen ligger i framkant 23
2.2.3 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv 24
2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig 28
2.3 Uppdrag 30
2.4 Intern kontroll 31
2.4.1 Arbetet med intern kontroll 31
2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller 32
2.4.3 Försäkran 32
2.4.4 Regelefterlevnad 32

3 Verksamhet 36
3.1 Resande i kollektivtrafik 36
3.2 Produktivitet 38

4 Personal 41
4.1 Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare 41
4.2 Hållbar arbetsgivare 41
4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa 41
4.3 Uppföljning avsatta medel för hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö 41
4.4 Helårsarbeten 42
4.5 Sjukfrånvaro 43

5 Ekonomi 45
5.1 Resultat 45
5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 48
5.1.2 Konsultkostnader 48
5.1.3 Administrativa kostnader 49
5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet 49
5.1.5 Återrapportering medel för åtgärder god ekonomisk hushållning 49

5.2 Åtgärder för ett resultat i balans 52
5.3 Investeringar 52
5.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk 52
5.3.1 Utgift i jämförelse med budget 63
5.3.1 Driftsatta investeringsprojekt 70
5.3.2 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt> 100 mkr 70
5.3.3 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar 71
5.4 Balansräkning 72
5.5 Kassaflödesanalys 72

6 Pågående rättsprocesser (tvister) 74

7 Övrigt 75

8 Förväntad utveckling kommande år 76

9 Nämnd-/styrelsebehandling 77

1 Förvaltningschefens kommentar

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]

I en internationell ranking från februari 2025 finns Stockholmsregionen fortsatt med i världstoppen när det gäller storstäders kollektivtrafik och mobilitet. När den amerikanska konsultfirman Oliver Wyman Forum och University of California i Berkeley rankar 60 storstäders kollektivtrafik och mobilitet hamnar Stockholmsregionen på plats sex i världen. När man tittar på delområdet Public Transit, som mer specifikt avser kollektivtrafiksystemet, har Stockholm gått upp två platser – från plats fem till plats tre, och ligger även bättre till än de nordiska grannländerna i denna kategori där Stockholm är högst rankad i Europa.

De senaste åren har kollektivtrafiken i Stockholmsregionen tvingats utstå prövningar av historiska mått. Förändrade resmönster, utmanande ekonomiska förutsättningar och nya omvärldsförutsättningar har inneburit nya krav på verksamheten. Under 2025 har möjligheter skapats att tänka nytt i trafikleveranser, biljettlösningar, nya målgrupper, nya intäkter och strategiska samarbeten. Efter sommaren har anpassningar och utökningar i trafikutbudet genomförts för att bättre motsvara behoven hos resenärerna. Det ska också gå snabbt att resa med kollektivtrafiken varför arbetet med att förbättra framkomligheten har fortsatt med införandet av en ny stombusslinje och utredning om påstigning i samtliga dörrar på fler stombusslinjer.

Årets resultat uppgår till 939 mkr vilket överstiger budgeterat resultat med 759 mkr. Det goda resultatet förklaras främst intäktsförstärkning i form av bidrag för elbusspremier och en god ekonomisk hushållning i förvaltningen. Förvaltningen har internt fokuserat på att skapa en mer effektiv organisation, vidareutveckla arbetssätt och stärka innovationsförmågan. Nytänkande och satsningar på utvecklad kollektivtrafik kommer fortsatt att vara viktiga ledstjärnor för trafikförvaltningen.

Förändringar kan upplevas som utmanande men ska leda till att kollektivtrafiken upplevs mer hållbar, attraktiv och trygg. Under perioden uppger 79 procent av resenärerna att de är nöjda med sin resa med kollektivtrafiken vilket är nära målnivån om 80 procent. Periodens utfall innebär en positiv utveckling jämfört med både utfallet om 76 procent i tertialet och 78 procent i delåret. Tunnelbana (86), lokalbana (88), pendelbåt (97), skärgårdstrafik (95) och särskilda persontransporter (91) har en stabil och hög nöjdhet som överträffar respektive målnivå[2]. 74 procent av resenärerna upplever att de känner sig trygga när de reser ensamma med SL under kvällar och nätter vilket är en hög andel även om utfallet är lägre än målnivån om 78 procent. Sjötrafiken, lokalbana och buss har en relativt hög nivå av trygghet medan tunnelbana och pendeltåg har en lägre nivå.

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

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 För detaljer om målnivåer, se bilaga indikatorer för information till nämnd

distans minst två dagar i veckan. Ackumulerat 2025 har resandet varit cirka 83 procent jämfört med motsvarande period 2019, det vill säga innan pandemin. Jämfört med 2024 har resandet minskat med drygt 1 procentenhet vilket kan härledas till tunnelbana och buss. Tunnelbanan hade begränsad kapacitet under sommaren med enkelspårsdrift vid S:t Eriksplan samt avstängning av Farstagrenen och busstrafiken påverkades negativt vid några trafikstarter.

Den gröna omställningen har fortsatt i högt tempo under 2025. Arbetet har skett med stort fokus på energieffektiviseringar inom trafik och fastighet. Idag drivs all kollektivtrafik på land i Stockholms län helt och hållet av förnyelsebara bränslen och arbetet med övergången till eldriven busstrafik har fortsatt under året. Inom sjötrafiken har arbetet med omställning mot 100 procent förnybart drivmedel till år 2030 intensifierats.

För att nå uppsatta mål och leverera på beslutad budget och uppdrag från regionfullmäktige och trafiknämnden har tre huvudområden i verksamhetsplanen prioriterats under 2025. Dessa har varit:

a. attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik
b. intäkter och resenärer
c. intern effektivitet

De två första områdena styr inriktningen i arbetet med kärnuppdraget, det tredje området skapar förutsättningar.

a. Attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik

Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med att anpassa trafikutbudet till det nya resandet i syfte att erbjuda ett trafikutbud som även lockar fler att resa kollektivt. För att anpassa trafiken till resenärsbehoven har förstärkningar för innerstadens busstrafik genomförts. Ett paket infördes den 14 april och ett ytterligare paket infördes vid tidtabellsskiftet den 18 augusti. I samband med tidtabellsskiftet fick Stockholm för första gången sedan 2017 även en ny stombusslinje, linje 5 (Liljeholmen - Karolinska i Solna).

Den 18 augusti började nya busstrafikavtal i Handen och Nynäshamn (Nobina Sverige AB), samt Tyresö (VR Sverige AB) att gälla och tack vare goda förberedelser och nära samarbete, både internt och med trafikutövarna, har trafikstarterna gått bra trots att elbussarna ännu inte är på plats. Området har efter trafikstarten haft utmaningar att leverera enligt ställda krav. Därför har trafikförvaltningen haft en nära dialog/uppföljning för att få trafikområdet att leverera som avsett under höst och vinterperioden.

Vid trafiknämndens sammanträde i september 2025 beslutades att avtalsområde buss E31 (Sigtuna/Upplands Väsby) ska drivas i egen regi efter att nuvarande avtal löper ut 2029 (TN 2025–0726). Beslutet grundas på trafikförvaltningens bedömning att området har goda förutsättningar för egen regi.

Den andra november 2025 tog Connecting Stockholm AB över uppdraget att bedriva tunnelbanetrafiken i Stockholm. Övergången till den nya trafikutövaren genomfördes helt utan störningar för resenärerna. Avtalet löper över elva år och omfattar ett helhetsåtagande för genomförandet av trafiken.

Pendeltågstrafiken har en robustare leverans med god fordons- och förartillgång vilket bidrar till ökad stabilitet i produktionen. Dock kvarstår utmaningar med brister i infrastrukturen och obehöriga i spår som orsakar störningar.

Trafiknämnden beslutade 2023 att säga upp uppdragsavtalet för pendeltågstrafiken till följd av bristande leveranskvalitet och ingick därefter ett tvåårigt så kallat nödavtal med SJ (TN2023-

0480). Den efterföljande upphandling av pendeltågsverksamheten (E49) avbröts i början av 2025 på grund av bristande konkurrens. I väntan på ny upphandling beslutade trafiknämnden i augusti att teckna ett nytt nödavtal med SJ (TN 2025–0757) för perioden 3 mars 2026–2 mars 2028, i syfte att säkerställa en stabil och oavbruten trafikleverans.

Den 1 september utökade SL pendeltågstrafiken på linjen mellan Kallhäll och Handen. Turtätheten blev efter detta 7,5 minuter på den aktuella sträckan under rusningstrafik. Totalt nio avgångar tillkom i vardera riktningen (fyra på förmiddagen och fem på eftermiddagen). Dessa avgångar kompletterar de två avgångar, i vardera riktningen och rusningstrafik, som SL införde under våren.

Saltsjöbanan har under en stor del av perioden varit avstängd för tågtrafik på grund av onormalt hjulslitage till följd av problem med smörjningen av banan. Trafiken har under denna tid ersatts med buss, och en analys med aktiviteter för att säkerställa en hållbar spårtrafik har tagits fram. Den 9 november kunde trafiken slutligen återupptas efter det att det konstaterats att de åtgärder som satts in hade fungerat och att problemen med smörjbalansen var lösta. De förstärkningsbussar som kör mellan Saltsjöbaden/Solsidan och innerstan kommer att komplettera tågtrafiken tills Saltsjöbanan återigen kör till Slussen, vilket är planerat till år 2028.

Inom sjötrafiken trafikeras pendelbåtslinje 89 (Stockholm-Ekerö) från och med den 18 augusti av en ny trafikutövare, AB Rederi Ballerina.

Arbetet med energieffektivisering och att bredda elektrifiering av bussflottan pågår intensivt och även inom sjötrafiken fortsätter den gröna omställningen med målsättningen om en 100 procent förnybar sjötrafik år 2030 med minskad energianvändning, miljöpåverkan, och utsläpp. Inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige att utreda och utveckla lösningar för snabbare elektrifiering av sjötrafiken har åtgärdsval för elektrifiering av sjötrafiken och skärgårdsfartyg genomförts, och förslag till beslut godkänts i trafiknämnden.

I början på december 2025 kom EU-rådet och parlamentet överens om att förenkla reglerna för hållbarhetsrapportering CSRD, vilka beslutades av EU-parlamentet den 22 december. Dessa nya regler betyder att AB SL inte skulle omfattas av regelverket.

Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med att stärka tillgångsförvaltningsförmågan. Under kommande 10 år ska cirka 40 procent mer tillgångsmassa tas emot samtidigt som flera av SL:s befintliga tillgångar står inför omfattande livscykelrelaterade ersättningsinvesteringsbehov. För att stärka tillgångsförvaltningsförmågan anpassas arbetssätt till den internationella standarden för tillgångsförvaltning ISO 55 000 samt fortsatt utveckling av olika typer av ramverk, metoder och strategier.

Det globala säkerhetspolitiska läget präglas fortfarande av instabilitet och oförutsägbarhet och trafikförvaltningen har under perioden, med oförändrad styrka, arbetat vidare med att stärka områdena verksamhetsskydd[3] , civil beredskap[4] och säkerhetsskydd.

Viktiga beslut har under perioden fattats i trafiknämnden kopplat till de investeringar som görs för att utöka anläggningen stegvis de kommande åren, och för att kunna vara en del av den gröna omställningen.

Den 25 november godkände trafiknämnden ett förnyat genomförandebeslut om att fortsätta bygga ut Tvärbana norr Kistagrenen till Helenelund, som varit pausad sedan sommaren 2024. Ärendet går nu vidare till regionstyrelsen och därefter till regionfullmäktige, som behöver fatta

[3] Verksamhetsskydd avser, i huvudsak, informationssäkerhet, personsäkerhet, fysisk säkerhet, brandsäkerhet samt arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott
[4] Civil beredskap avser risk- och sårbarhetsanalys, kontinuitetshantering, krisberedskap samt civilt försvar

slutligt beslut. Andra exempel på objekt som fått nya beslut är Bussterminal Slussen och utbyggnaden av Älvsjö pendeltågsdepå. Se vidare kapitel 5.3 investeringar.

b. Intäkter och resenärer

Ökade intäkter och fler resande inom kollektivtrafiken är ett viktigt och prioriterat område. Under perioden har flera aktiviteter genomförts för förbättrad intäktssäkring och för att attrahera fler resenärer. Den 8 januari 2025 genomfördes en biljettprisjustering för biljetter för vuxna för att delvis täcka kostnadsökningarna i ett utmanande ekonomiskt läge. Biljettpriserna för pensionärer, studenter och ungdomar bibehölls på samma nivå som året innan.

Under 2025 reste barn och unga i åldrarna 12–18 år kostnadsfritt i SL-trafiken under alla skollov. Lovkortet har skickats ut i form av en kod som kunnat lösas in till ett SL-kort eller i SL-appen. Cirka 210 000 barn och unga har fått ut de nya lovkorten som har kunnat användas under skollovsveckorna, och i slutet av året hade omkring 87 procent av dessa lösts in.

Under året har trafikförvaltningen genomfört försäljningskampanjer på temat ”Åk med oss i stället”, som visar på situationer där bilen är ett problem; parkeringsböter, svårigheter att fickparkera, krångliga parkeringsregler och höga trängselavgifter. Syftet med kampanjen är att påminna om vad man slipper när man väljer SL i stället för bilen. Breda och varumärkesbyggnader kampanjer har även genomförts på temat ”Stockholms puls” där den centrala delen i kampanjen varit en film som visats på digitala plattformar och TV4 play. Försäljningskampanjer har även genomförts i samband med att SL-biljetten börjat gälla ombord på Waxholmsbolagets linjer till och från området omkring Vaxholm, samt i samband med ishockey-VM.

Biljettsortimentet har fortsatt att utvecklats, bland annat i form av prenumeration på 30-dagarsbiljett där en pilot med digital utlåningsmöjlighet lanserats. Inom ramen för utveckling av biljetter för företag har en ny plattform för att köpa och hantera SL biljetter som löneförmån tagits fram.

För resenären är god information om resmöjligheter och hinder en viktig drivkraft för att välja kollektivtrafiken varför fortsatt utveckling av trafikinformationen har varit prioriterat. Under perioden har en ny reseplanerarmotor lanserats för SL-appen, för både android och IOS. Förbättringar av funktionaliteten för fordonspositioner i SL-appen har genomförts, där positioner för lokaltåg och spårvagnar tillkommit, liksom förbättringar av tunnelbanetågens positioner. Waxholmsbolaget (WÅAB) har införlivats i SL-appen, liksom bokning av enklare anropsstyrd trafik, samt störningsinformation för sjötrafiken och taxa för sjötrafiken. Den tekniska övergången har fungerat stabilt. Resenärsupplevelsen utvärderas, för fortsatt utveckling.

Arbetet med ett ökat utbud av servicetjänster och intäkter från reklam och kommersiella ytor har fortsatt. Bland annat har de nya reklamavtalen för konceptstationer, övriga stationer, resenärsfordon och bussväderskydd signerats.

c. Intern effektivitet

En tryggad kompetensförsörjning är avgörande för att klara trafikförvaltningens uppdrag varför ett ständigt pågående arbete med arbetsmiljö och kompetensförsörjning är viktigt. Arbetet med att konsultväxla som pågått mellan åren 2023 – 2025 är inne i sin slutfas. Inför 2025 planerades antalet tjänster som skulle konsultväxlats uppgå till 260 stycken. Status per sista december är 243 tillsatta tjänster och den ackumulerade besparingseffekten 2025 är 167 mkr.

Under perioden har flera aktiviteter genomförts för att tydliggöra ansvar och roller samt stärka den interna styrningen inom trafikförvaltningen. Genomförda aktiviteter innefattar bland annat

utveckling av trafikförvaltningens arbetsordning samt framtagande av principer för effektivt resursutnyttjande till en kompetensförsörjningsplan.

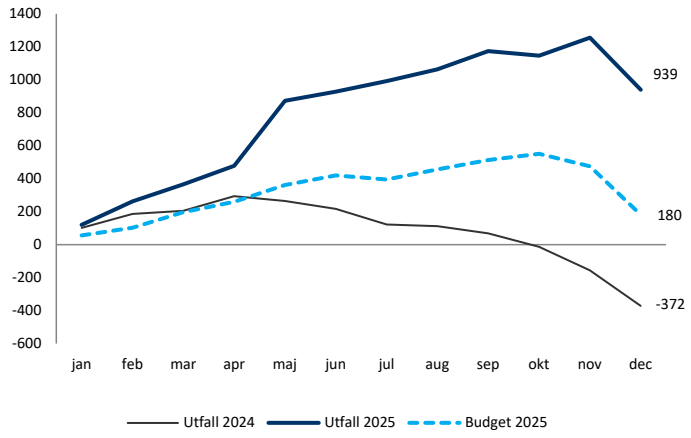
Under hösten har ett utvecklingsarbete påbörjats på uppdrag av förvaltningschef, i syfte att utveckla och tydliggöra arbetssätt, ansvarsfördelning och struktur inom organisationen. Arbetsnamnet ”Tillsammans 2.0 – genomlysning trafikförvaltningen” speglar ambitionen att tillsammans se över arbetssätt och hitta ännu bättre former för styrning, samarbete och utveckling av verksamheten framåt.

Trafikförvaltningen har även arbetat fram en mer effektiv och ändamålsenlig modell för målstyrning inför 2026 med lokala mål som kopplar trafikförvaltningens arbete tydligare till Region Stockholms övergripande mål. Den nya strukturen skapar en gemensam riktning, effektivare resursanvändning och bättre förutsättningar att fokusera på insatser som skapar störst nytta för verksamheten och invånarna i Stockholms län.

Arbetet med digitalisering har under 2025 tagit ytterligare tydliga steg mot att vara en mer integrerad del. Genom de forum som etablerats samverkar verksamheten och IT-avdelningen för att tillsammans säkerställa att målen och aktiviteterna i trafikförvaltningens verksamhetsplan tydligt kopplas till aktiviteter i en digitaliseringsportfölj. Det område som haft störst utväxling är inom kund och resenärsnära tjänster där det kunnat säkerställas leveranser av de mest prioriterade tjänsterna inom trafikinformation, digitala kanaler och biljett och intäkter. Trafikförvaltningen har utvecklat och lanserat en generell AI-assistent inom generativ AI som stöd till alla medarbetare. Verktyget tillåter användning av intern information och används för att kvalitetssäkra texter och språkbruk, sammanfattningar och analyser eller för att underlätta skapandet av nya idéer och perspektiv.

Ekonomi
Trafikförvaltningen gick in i år 2025 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om +180 mkr och övriga förutsättningar såsom verksamhetsanslag och taxor. Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Den positiva avvikelsen förklaras främst av en högre intäkt i form av bidrag för elbusspremier[5], lägre köpt trafik främst till följd av nya bussavtal samt lägre volym av kostnadsföringar än budgeterat. I resultatet bedöms ej budgeterade elbusspremier om 313 mkr vara jämförelsestörande. För vidare detaljer avseende det ekonomiska resultatet se avsnitt 5.1.

Diagram: Årets resultat; utfall 2025 jämfört med utfall 2024 och budget 2025



5 Totalt belopp för elbusspremie uppgår till 364 mkr. Endast 51 mkr budgeterades för helåret på grund av osäkerhet kring beslut.

Ackumulerat investeringsutfall 2025 uppgår till 7 073 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 81 procent jämfört med årsbudgeten om 8 773 mkr. Årets prognos uppgår till 7 121 mkr och inkluderar C30-optioner.[6]

Fortsatt beskrivning av verksamheten under perioden finns att läsa i denna verksamhetsberättelse med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

Nedan ett urval av övriga väsentliga händelser som skett under perioden:

- Från den 1 januari 2025 har trafikförvaltningen ett nytt avtal för biljettkontroll med samma leverantör som innan, ISS. I en publicerad rapport gällande år 2024 var fuskåkandet 1,8 procent vilket är en av de lägsta siffrorna som uppmätts.

- Från söndagen den 19 januari började trafikutövaren Nobina köra busstrafiken i Huddinge, Botkyrka och Söderort. Från 9 februari tog Nobina även över busstrafiken i Nacka och Värmdö. Båda avtalen innefattar elbussar från trafikstart.

- De digitala skyltarna byts nu ut i SL-trafiken. Närmare 1 800 digitala skyltar med trafikinformation kommer att bytas ut vid SL:s hållplatser. Inledningsvis sker detta vid hållplatser för buss- och sjötrafiken runt om i hela regionen. Därefter sker utbyte av skyltar för den spårbundna trafiken.

- Innovationsprojektet "Öka kvinnors trygghet i stationsmiljö" har fått Region Stockholms hållbarhetspris för social hållbarhet. Projektet blev en av vinnarna för sina innovativa lösningar i form av trygghetsinformationsskärmar, medtittarmonitorer och siktspeglar.

- 15 april inleddes andra säsongen med den elektriska bärplansbåten Nova som testas i SL-trafiken. 31 juli gick sista turen och projektet ska utvärderas. På kollektivtrafikkonferensen InformNorden i Oslo har Nova tilldelats Nordic Public Transport Design Award i kategorin Innovation.

- Trafiknämnden i Region Stockholm beslutade i april att VR Sverige AB får uppdraget att utföra busstrafiken i Södertälje och Nykvarn samt i Järfälla och Upplands-Bro. Inom ramen för de nya avtalen kommer 100 procent av trafiken att drivas med el.

- Från och med den 30 april kan resenärer resa med SL-biljett året runt mellan Stockholms innerstad och Vaxholm med omnejd. Alla Waxholmsbolagets fartyg som trafikerar sträckan omfattas, och alla typer av SL-biljetter gäller, från enkelbiljett till periodkort.

- Ett tvåårigt projekt kring suicidprevention i SL:s spårbundna trafik är avslutat och överlämnat till förvaltning. I detta ingår en handlingsplan för suicidprevention.

- I maj månads trafiknämnd beslutades det att Keolis får fortsatt förtroende att köra bussar i Stockholms innerstad och på Lidingö (trafikavtal E46). All trafik kommer att bedrivas med elbussar, vilket innebär att 100 procent av trafiken blir helt emissionsfri.

6 Prognosen per december inkluderad C30 optioner om 585 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget.

- Trygghetscentralen har under året startat upp ett flertal samarbeten, dels tillsammans med polisen vid fotbollsderbyn, dels samarbete i radiosystemet Rakel tillsammans med SOS, Räddningstjänst och polis. Trygghetscentralen kan delta med aktuell lägesbild till blåljusaktörerna.

- Resenärer i Stockholms kollektivtrafik kan till priset av en SL-biljett upptäcka konst på nära 100 stationer. Konstväxlingar är tillfälliga utställningar på sju stationer i tunnelbanan. Under sommaren visades till exempel en utställning på Odenplans tunnelbanestation med installationen ABC-Staden av Soni Sagan.

- Under året fyllde Stockholms tunnelbana 75 år och detta jubileum firades på flera sätt under året. På Spårvägsmuseet genomfördes flera aktiviteter för att uppmärksamma tunnelbanans historia fram till idag. Under jubileumsmånaden oktober var antalet besökare på Spårvägsmuseet 78 procent fler jämfört med samma månad föregående år.

- I slutet av oktober tog SL Kundtjänst över hittegodshanteringen efter trafikutövaren MTR. I samband med detta flyttade hittegodsavdelningen från Klara östra kyrkogata i centrala Stockholm till nya lokaler vid Liljeholmstorget. Resenärer kan nå den nya lokalen med tunnelbana, tvärbanan och buss.

- I november tecknades ett avtal med Škoda Transportation om att bygga och leverera 16 nya tåg av typen X25 till Saltsjöbanan. Det markerar starten för en ny generation tystare, tryggare och mer moderna tåg som ska ersätta de över 50 år gamla fordonen. Tillverkningen startar 2027 och de första tågen levereras till Stockholm 2029 för provdrift.

- Den 14 november inträffade en allvarlig bussolycka vid bussterminalen Tekniska högskolan i Stockholm, där tre personer omkom. Händelsen utreddes av polis och åklagare. Förundersökningen lades senare ned efter att det konstaterats att olyckan orsakades av ett plötsligt sjukdomsfall hos föraren och att inget brott hade begåtts. Olyckan var mycket tragisk och berörde många.

- I november vann trafikförvaltningens AI-lösning för videoanalys av tunnelbanans trygghetssystem förstapris i utmärkelsen AI i samhällets tjänst 2025. Hittills har lösningen, som finns vid 15 tunnelbanestationer, bidragit till att avstyra 39 suicidförsök och många andra olyckssituationer av allvarlig karaktär. Under 2026 planeras även tester vid två pendeltågstationer.

- Efter balansdagen har en förundersökning inletts avseende ekonomiska brott som ska ha begåtts mot AB SL av ett antal anställda på bland annat trafikförvaltningen. Utredningen avser grova mutbrott och annan ekonomisk brottslighet gällande en underentreprenör till en leverantör som AB SL har en avtalsrelation med. Det utgås ifrån att AB SL har lidit ekonomisk skada. Bolaget utreder för närvarande storleken på skadan.

2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Grunduppdrag och ansvar
Region Stockholm har det övergripande ansvaret för att alla som bor i eller besöker Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig, trygg och pålitlig kollektivtrafik. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt planera, leverera, bygga och underhålla kollektivtrafik i ett välskött och robust system inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken utgör navet för ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar och ska i högre takt arbeta för att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Trafiknämnden fullgör Region Stockholms uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet, och har ansvaret för kollektivtrafik på land och till sjöss inklusive dess infrastruktur samt för Region Stockholms särskilda persontransporter vilket innebär resor för personer med funktionsnedsättning enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, gällande avtal mellan Region Stockholm och länets kommuner, samt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, vad avser färdtjänstresor. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de regionägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

Kollektivtrafik på land
Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och SL. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm.

Kollektivtrafik på vatten
Trafikförvaltningen och WÅAB ansvarar för skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik, samt godstrafik i skärgården inom Region Stockholm. De ansvarar för upphandling av trafikutövare, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information, marknadsföring och övrig kundservice, samt för utveckling av trafiken. Vidare innehas det långsiktiga underhållsansvaret för egna fartyg. En större del av pendelbåtstrafiken ligger organiserad i SL.

Särskilda persontransporter
Trafikförvaltningen ska planera och löpande följa upp de särskilt anordnade persontransporterna med utgångspunkt i gällande regionalt trafikförsörjningsprogram, regionplan och RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen). Trafikförvaltningen ska meddela tillstånd till färdtjänst och därtill hörande villkor, upphandla, ingå och följa upp avtal hänförliga till färdtjänstverksamheten, tillhandahålla service till färdtjänst- och sjukresenärer samt kommunikationsinsatser till resenärer. Trafikförvaltningen ansvarar även för Region Stockholms sjukresor, enligt lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. Resorna anordnas enligt regionfullmäktiges beslut i färdtjänstsystemet på uppdrag av och budget hörande till hälso- och sjukvårdsnämnden och ett avtal mellan förvaltningarna. Hälso- och sjukvårdsnämnden har budgetansvar för sjukresorna och trafikförvaltningen utföraransvaret.

I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik inom trafiknämndens verksamhetsområden. Dessutom ansvarar trafikförvaltningen för styrning och uppföljning av trafikdrift samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

Region Stockholm har ett neutralt synsätt på olika driftsformer i kollektivtrafiken. Den aktör som i god konkurrens ger bäst kvalitet, styrförmåga och beredskap ska väljas oavsett om driften sker i upphandlad form eller i egen regi. Trafik i egen regi ska, liksom upphandlad trafik,

bedrivas under tidsbegränsade avtal. Innan drift i egen regi kan bli aktuell behöver en analys genomföras som visar att detta ger högre effektivitet eller andra tydliga fördelar. En sådan analys ska tas fram inför beslut om varje nytt trafikavtal.

All trafik och underhåll utförs idag av företag som trafikförvaltningen upphandlat i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt är det avgörande att trafikförvaltningen har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som trafikförvaltningen slutit avtal med. Trafikförvaltningens roll vid upphandling är att vara expert på att övergripande planera, beställa och följa upp trafiken, medan trafikutövarna svarar för den detaljerade planeringen, trafikleveransen och mötet med kunden.

Trafikförvaltningen förvaltar tillgångar för mycket stora värden för att säkerställa en väl fungerande kollektivtrafik på både kort och lång sikt. Tillgångarna kan delas upp i tre huvudområden spårfordon, fastigheter och infrastruktur för tunnelbana och lokalbanor. Dessa tillgångar inspekteras och besiktas löpande av både entreprenörer och trafikförvaltningens egen personal. Detta med syfte att säkerställa en hög säkerhet och en hög tillgänglighet för trafiken samt för att säkerställa att tillgångarnas värde vidmakthålls.

2.2 Mål

2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet

Region Stockholm har som målsättning att ha en ledande position i den hållbara utvecklingen och kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Stockholms län. För att uppnå det behöver fler resenärer ha möjligheten att resa kollektivt och känna förtroende för kollektivtrafiken.

79 procent av resenärerna i Stockholm är nöjda med sin resa med kollektivtrafiken vilket är under målet om 80 procent. Tunnelbana, lokalbana, sjötrafiken, och de särskilda persontransporterna har en stabil och hög nöjdhet och når upp till respektive mål under samma period, medan nöjdhet med resan för både pendeltåg och buss inte når uppsatta målnivåer för helåret. 74 procent av resenärerna upplever att de känner sig trygga när de reser ensamma med SL under kvällar och nätter vilket är en hög andel men under årets målnivå på 78 procent. Se vidare bilaga indikatorer för information till trafiknämnden.

Från söndagen den 19 januari började trafikutövaren Nobina köra busstrafiken i Huddinge, Botkyrka och Söderort, och från 9 februari tog Nobina även över busstrafiken i Nacka och Värmdö. Båda avtalen innefattar elbussar från trafikstart, men på grund av sena bussleveranser var inte samtliga nya fordon på plats från start vilket innebar behov av uppdatering av datasystemen i de äldre bussarna, något som i sin tur bland annat innebar vissa problem med resenärsinformationen vid uppstarterna.

Trafikförvaltningen analyserar löpande hur resandet och trängseln utvecklas, särskilt efter större trafikjusteringar. För att anpassa trafiken till resenärsbehoven har förstärkningar för innerstadens busstrafik beställts. Ett paket infördes i april och ett ytterligare paket infördes i augusti tillsammans med ny stombusslinje 5 (se vidare nedan om Framkomlighet).

I trafiknämnden i april 2024 beslutades att uppdra åt Nobina Sverige AB att utföra busstrafiken i Handen och Nynäshamn samt till VR Sverige AB att utföra trafiken i Tyresö. Den 18 augusti började dessa avtal att gälla och tack vare goda förberedelser och nära samarbete, både internt och med trafikutövarna, gick trafikstarterna bra trots att elbussarna ännu inte kommit på plats.

Området har efter trafikstarten haft utmaningar att leverera enligt ställda krav. Därför har trafikförvaltningen haft en nära dialog/uppföljning för att få trafikområdet att leverera som avsett under höst och vinterperioden.

Vid trafiknämndens sammanträde i september 2025 beslutades att avtalsområde buss E31 (Sigtuna/Upplands Väsby) ska drivas i egen regi efter att nuvarande avtal löper ut 2029 (TN 2025–0726). Beslutet grundas på trafikförvaltningens bedömning att området har goda förutsättningar för egen regi.

Den andra november 2025 tog Connecting Stockholm AB över uppdraget att bedriva tunnelbanetrafiken i Stockholm. Övergången till den nya trafikutövaren genomfördes helt utan störningar för resenärerna. Avtalet löper över elva år och omfattar ett helhetsåtagande för genomförandet av trafiken. Utöver trafikproduktionen ingår bland annat trafikplanering, trafikledning, bemanning och städning av stationer, trafikinformation samt drift och underhåll av SL:s tunnelbanetåg och fordonsdepåer. Under avtalstiden kommer även de nya linjesträckningarna till Barkarby, Arenastaden, Nacka och Söderort att tas i drift.

I inledningen av året präglades pendeltågstrafiken av infrastrukturrelaterade utmaningar, bland annat en hastighetsnedsättning i stora stråk söder om Stockholm med anledning av sprickor i rälen (spårfel). Pendeltågstrafiken har därefter haft en robustare leverans med god fordons- och förartillgång. Utökning av antalet ordningsvakter och trygghetsresurser har bidragit till fler synliga resurser i systemet. Dock kvarstår utmaningar med brister i infrastrukturen och obehöriga i spår som orsakar störningar. Samarbetet fortsätter med SJ för att säkerställa lokförare och underhållspersonal över året samt med Trafikverket för att säkerställa snabba insatser vid störningar.

Trafiknämnden beslutade 2023 att säga upp uppdragsavtalet för pendeltågstrafiken till följd av bristande leveranskvalitet och ingick därefter ett tvåårigt så kallat nödavtal med SJ (TN2023-0480). Den efterföljande upphandling av pendeltågsverksamheten avbröts i början av 2025 på grund av bristande konkurrens. I väntan på ny upphandling beslutade trafiknämnden i augusti att teckna ett nytt nödavtal med SJ (TN 2025–0757) för perioden 3 mars 2026–2 mars 2028, i syfte att säkerställa en stabil och oavbruten trafikleverans.

Saltsjöbanan har under en stor del av perioden varit avstängd för tågtrafik på grund av onormalt hjulslitage till följd av problem med smörjningen av banan. Trafiken har under denna tid ersatts med buss, och en analys med aktiviteter för att säkerställa en hållbar spårtrafik har tagits fram. Den 9 november kunde trafiken slutligen återupptas efter det att det konstaterats att de åtgärder som satts in hade fungerat och att problemen med smörjbalansen var lösta. De förstärkningsbussar som kör mellan Saltsjöbaden/Solsidan och innerstan fortsätter att köra även när tågtrafiken startar igen och kommer att komplettera tågtrafiken tills Saltsjöbanan återigen kör till Slussen, vilket är planerat till år 2028.

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag att ta fram beslutsunderlag för att påbörja införandet av de utredda pendelbåtslinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda-Hägersten och Ropsten-Täby. Under perioden har en lägesrapport sammanställts som innefattar pendelbåtslinjerna på Mälaren. Ett informationsärende (TN 2023-0547) behandlades vid trafiknämndens sjötrafikutskott i augusti. Som ytterligare ett led i att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och attraktiv har arbete fortsatt med beslutsunderlag och avsiktsförklaringar med berörda externa parter för att i framtiden möjliggöra genomförandet av tre nya pendelbåtslinjer. Ett informationsärende (TN 2023-0547) har redovisats i trafiknämndens sjötrafikutskott i augusti.

Som ett led i att öka attraktiviteten för pendelbåtstrafiken har möjlighet till alkoholförsäljning på pendelbåtarna setts över utifrån juridik, ekonomi, praktiska förutsättningar samt resenärers miljö och service. Utredningen, som presenterades i sjötrafikutskottet vid sammanträdet i

oktober, visar bland annat att genomförande under innevarande avtal är kostnadsdrivande då fartygen behöver byggas om för att skapa ytor för servering och förvaring samt uppfylla lagkrav, vilket dagens pendelbåtar med bussittning saknar. En sådan anpassning påverkar kapacitet, tillgänglighet och kostnader och bedöms därför vara mer lämplig att hantera i samband med framtida upphandlingar.

Den 29 april körde pendelbåtslinje 83 (Strömkajen-Waxholm) sina sista turer som SL-pendelbåt. Sedan den 30 april har avgångarna flyttats till Waxholmsbolaget. Avgångarna på linjen finns kvar, men går nu inom Waxholmsbolagets trafik i stället för SL:s. Förändringen skedde i samband med att SL-biljetter började gälla i området där linje 83 körde och innebär att den som har Waxholmsbolagetbiljett numera kan resa även med de avgångar som fram till den 29 april körde som linje 83.

Under perioden har möjligheter till anropsstyrd sjötrafiktrafik utretts och avrapporterades till sjötrafikutskottet i april 2025 (TN 2024-0657). En pilot avseende biljettsamverkan med privata rederier planeras. En rapport har under perioden överlämnats till sjötrafikutskottet, i vilken trafikförvaltningen föreslår en modell där kommersiell aktör erbjuder rabatterad biljett till kunder med SL-kort, och överenskommelse om samverkan/ersättning ingås. Dialog har inletts med aktörer gällande pilot. Sedan juli syns kommersiella aktörer i reseplaneraren på webben, och under hösten även i appen.

Den anropsstyrda busstrafiken i Mörkö som initierades som ett pilotprojekt under 2024, har permanentats. Detta i ett led att göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att anpassa denna till de förutsättningar som råder på ön, vilket innebar en förflyttning från en konventionell tidtabell med fasta hållplatser till ett mer dynamiskt upplägg med virtuella hållplatser. Detta medför en större flexibilitet i var du kan kliva på och av bussen vilket har lockat fler resenärer till kollektivtrafiken.

Framkomlighet

Det ska gå snabbt att resa med kollektivtrafiken. För att ge fler resenärer en snabb resa har arbetet med att förbättra framkomligheten fortsatt under perioden.

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag från regionfullmäktige att påskynda arbetet med expressbussarnas framkomlighet, bland annat genom att utreda hur man tar vidare arbetet med införandet av påstigning i samtliga dörrar på fler stombussar i övriga avtalsområden utanför innerstaden. Uppdraget innefattar även att prioritera framdriften av det egna framkomlighetsarbetet och införandet av expressbussar i en sammanhållen process. För närvarande pågår utredningsarbete av följande expressbusslinjer: Hallunda- Tyresö C, Vällingby-Sundbyberg-Hagaplan, Tyresö/Handen-Gullmarsplan-City, samt Sollentuna-Skärholmen-Kungens kurva. I november infördes påstigning i alla dörrar (PAD) på två befintliga stombusslinjer utanför innerstaden, linjerna 176 och 177 som trafikerar mellan Danderyd, Solna, Stockholms stad och Ekerö. En utvärdering ska genomföras under 2026.

Den 18 augusti fick Stockholm även en ny stombusslinje – för första gången sedan 2017. Det är linje 77 mellan Liljeholmen och Karolinska i Solna som ersatts av linje 5, med kraftigt ökad turtäthet. I nästa steg är planen att linje 5 ska förlängas till Östberga och ersätta linje 134. Införandet av en ny blåbusslinje är ett viktigt steg i den långsiktiga planen för att skapa ett robust, kapacitetsstarkt och sammanhållet kollektivtrafiksystem, och arbetet mot målbilden i Kollektivtrafikplan 2050. Linjen binder samman viktiga knutpunkter i både södra och norra Stockholm och ger resenärerna tätare avgångar samt minskad trängsel över Västerbron. I samverkan med Stockholms stad genomförs åtgärder för att förbättra framkomligheten för linjen. Stombusslinjerna kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet och förutsägbarhet. Tillsammans med tunnelbana, pendeltåg, lokaltåg och spårvagnar utgör de stommen i kollektivtrafiken i Stockholms län. Tillsammans bildar de ett övergripande nät av radiella och

tvärgående linjer som knyter ihop kommunerna med Stockholms stad, och olika stadsdelar och viktiga knutpunkter med varandra.

Trafikförvaltningen har under året stöttat regionledningskontoret i uppdraget från trafiknämnden att fortsätta den trafikslagsövergripande samverkan genom att ta fram paketlösningar med externa aktörer, för ett effektivare genomförande, med åtgärder för att öka reseandelen med kollektivtrafik, gång och cykel. Exempelvis har Region Stockholm medverkat i två ansökningar till Shift Sweden (nytt stort statligt innovationsprogram/satsning) om finansiering för att etablera geografiska omställningslabb för ökad hållbar mobilitet. Tyvärr beviljades inga av dessa ansökningar.

Möjligheten att ta med sin cykel på tvärbanan har permanentats från 2025 och trafikförvaltningen har under perioden även tagit fram en rapport avseende införande på övriga lokalbanor, vilken redovisades för trafiknämnden den 19 juni (TN 2023-0354). Nästa steg i trafikförvaltningens arbete är att införa cyklar ombord på Nockebybanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan under 2026.

Trafikförvaltningen startade den 15 december 2024 en testpilot av spärrfri tunnelbanestation vid Näckrosen. Piloten, som avslutades i samband med tidtabellsskiftet i december, har under perioden kompletterats med förstärkta biljettkontroller samt riktade informationsinsatser. Försäljningsstatistik, valideringsuppgifter och kontrollrapporter har analyserats löpande för att bedöma hur projektet påverkar både resenärerna och intäkterna. En slutrapport kommer att presenteras för trafiknämnden under det första kvartalet 2026

Att kunna resa senare på kvällen och tidigare på morgonen innebär inte bara en ökad frihet för individen. Det underlättar också för tiotusentals länsinvånare som arbetar på oregelbundna tider. Den 19 juni beslutade trafiknämnden att genomföra ett pilotprojekt med nattpendeltågstrafik utifrån de förutsättningar som beskrevs i nattrafikutredningen (TN 2025-0428). Utredningen är trafikslagsövergripande och ser över behov och åtgärder för en förbättrad nattrafik i hela regionen. Beställning av tåglägen samt trafikplanering är klart inför trafikstart i augusti 2026. Pilotperioden sträcker sig till december 2027.

Pilotprojektet med flexibla nattstopp på busslinjerna 797 och 798 i Södertälje har efter utvärdering permanentats. Från december 2024 utökades även nattrafiken på linje 597 i Märsta. Trafikförvaltningen för därutöver en fortsatt dialog med trafikutövare om att införa flexibla nattstopp på fler busslinjer där det kan bidra till ökad trygghet. Efter en avslutad utredning bedöms linje 601 och 697 vara de linjer som bäst lämpar sig för att införa flexibla nattstopp på.

Trafikinformation

Under perioden har en ny reseplanerarmotor lanserats för SL-appen – för både android och IOS. Förbättringar av funktionaliteten för fordonspositioner i SL-appen har genomförts, där positioner för lokaltåg och spårvagnar tillkommit, liksom förbättringar av tunnelbanetågens positioner. Waxholmsbolaget (WÅAB) har införlivats i SL-appen, liksom bokning av enklare anropsstyrd trafik, samt störningsinformation för sjötrafiken och taxa för sjötrafiken. Den tekniska övergången har fungerat stabilt. Resenärsupplevelsen utvärderas, för fortsatt utveckling.

I inledningen av 2025 började de digitala skyltarna bytas ut i SL-trafiken. Närmare 1800 digitala skyltar med trafikinformation kommer att bytas ut vid SL:s hållplatser. Inledningsvis byts skyltar ut vid hållplatser för buss- och sjötrafiken runt om i hela regionen. Därefter sker utbyte av skyltar för den spårbundna trafiken. För resenärerna innebär det modernare och mer tillgänglig trafikinformation vid hållplatserna.

Trygghet

74 procent av resenärerna upplever att de känner sig trygga när de reser ensamma med SL under kvällar och nätter vilket är en hög andel men under årets målnivå på 78 procent.

Ett flertal åtgärder har vidtagits för att nå målnivån för trygghet:

Trafikförvaltningen arbetar både internt och externt med flertalet projekt med effektmål för att öka tryggheten för resenärer och operativ personal i kollektivtrafiken. Innovationsprojektet ”Öka kvinnors trygghet i stationsmiljö” syftar till att öka den upplevda känslan av trygghet i kollektivtrafikens stationsmiljöer. Under perioden har en pilotstudie inletts i tunnelbanans stationer Gullmarsplan, Fridhemsplan, Alvik och i pendeltågsstationerna Älvsjö, Solna (södra uppgången) och Jakobsberg. Med fokus på resenärsnytta ska trafikförvaltningen med relativt små medel testa om trygghetshöjande lösningar kan ge en positiv effekt. Valda trygghetshöjande lösningar är trygghetsinformationsskärmar, siktspeglar och medtittarmonitorer. Lösningar som gör det möjligt att se vad som finns runt ett hörn eller vad som händer på plattformen, för att resenärer ska kunna fatta beslut om var det kan vara tryggare att vänta på kommande tåg. Under hösten har resultaten av de tre lösningarna mätts genom både kvalitativa och kvantitativa undersökningar. I projektet återstår endast fastställande av slutrapport samt beslut om nästa steg. Projektet kommer avslutas under 2026.

Med hjälp av AI-baserad videoanalys kan tunnelbanans trygghetssystem upptäcka om någon riskerar att hamna på spåret. Då kan trafiken stoppas och liv räddas. Hittills har lösningen, som finns vid 15 stationer, bidragit till att avstyra 39 suicidförsök och många andra olyckssituationer av allvarlig karaktär. Nu har AI-lösningen för tunnelbanan vunnit förstapris i utmärkelsen AI i samhällets tjänst 2025. Under 2026 planeras tester vid två pendeltågstationer.

Arbetet med samverkansöverenskommelsen mellan Region Stockholm och Polismyndigheten fortsätter. Trygghetsleverantörerna fortsätter att genomföra trygghetsevent månatligen på olika stationer, med fokus att möta och bygga relationer med resenärerna. Vidare fortsätter arbetet med "blåmarkeringar", det vill säga att förvaltningen stärker upp med närvaron av trygghetsresurser när det har varit skjutningar eller sprängningar i närheten av stationer.

Under perioden har totalt 20 platser i SL:s resenärsmiljöer försetts med nya trygghetskameror; 15 är platser där äldre kameramodeller har ersatts med nya samt kompletteringar har gjorts för att täcka vita fläckar, och 5 av platserna är nya platser som tidigare inte har haft kamerabevakning (Solna station tvärbanehållplats, Vällingby bussterminal, Årstaberg tvärbanestation, Södertälje Syd pendeltågstation, SL hittegods i Liljeholmen). Gällande kameror ombord på fordon och fartyg fortgår arbetet med att kunna koppla upp fler vagnar och fartyg till SL:s trygghetskamerasystem. Under perioden har kamerorna på tvärbanevagn A32 kopplats upp med realtidsbild hos Trygghetscentralen. Under hösten har två pilotprojekt initierats med fokus på att utforska ny säkerhetsteknik (larmdetektorer samt nyttjande av drönare) i syfte att stärka upp SL:s egendomsbevakning som ett effektivt skydd mot åverkan som exempelvis skadegörelse och sabotage.

I oktober 2025 fattades beslut i sjötrafikutskottet om att dela ut WÅAB-biljetter till frivilliga sjöräddare som utgår från öar i skärgården. Arbetet med detta kommer att fortsätta 2026.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*	79 %	80 %		>=80 %	>=80 %

Kommentar

Det ackumulerade utfallet uppgår till 79 procent, vilket är något under årets målnivå. Periodens utfall förklaras främst av att busstrafiken och pendeltågen inte når sina mål till följd av trängsel, trafikuppstarter och infrastrukturbrister, medan lokalbanor och tunnelbana uppnår målnivån.

Nöjda resenärer - särskilda persontransporter *(Regionfullmäktige)*	91 %	90 %		>=86 %	>=86 %

Kommentar

Utfallet för färdtjänsten överträffar årets målnivå, vilket främst förklaras av det nya färdtjänsttaxiavtalet med fler leverantörer och förbättrad tidspassning, vilket har ökat resenärernas nöjdhet. Under perioden har ett arbete pågått med att ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd, inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige.

Trygga resenärer - allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*	74 %	75 %		>=78 %	>=78 %

Kommentar

Utfallet uppgår till 74 procent och understiger årets målnivå, främst till följd av svaga resultat under årets inledning i samband med trafikstörningar. Under året har samverkan med trafikutövare och trygghetsleverantörer stärkts genom gemensam lägesbildsdelning och fortsatta mobila trygghetsevent för mer träffsäkra och synliga trygghetsinsatser.

Trygga resenärer - särskilda persontransporter *(Regionfullmäktige)*	85 %	84 %		>=76 %	>=76 %

Kommentar

Det ackumulerade utfallet ligger i något över föregående period och överträffar årets målnivå. Färdtjänsttaxiavtalet som implementerades 1 april 2023 innebar att fler leverantörer finns tillgängliga för färdtjänstens resor vilket bland annat har medfört förbättring i tidspassning. Undersökningar har visat på en stark korrelation mellan hög tidspassning och högt utfall för upplevd trygghet.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör *(Regionfullmäktige)*	65 %	65 %		>=70 %	>=70 %

Kommentar

Andelen länsinvånare som upplever att kollektivtrafiken kan användas för de flesta resor ligger kvar på 2024 års

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde

nivå. Utvecklingen varierar mellan trafikslag, där pendeltåg och tunnelbana visar förbättringar medan buss uppvisar en nedgång.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken *(Regionfullmäktige)*	4,3 kr	4,3 kr		<=4,4 kr	<=4,4 kr

Kommentar

Kostnad per personkilometer för SL-trafiken uppgår till 4,3 kr år 2025 vilket är samma nivå som föregående år. Årets mål uppnås då utfallet understiger målnivån. Se vidare avsnitt 3.2 Produktivitet för analys och nedbrytning av indikatorn per trafikslag.

Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

För en pålitlig och robust kollektivtrafik på kort och lång sikt i ett normalt beredskapsläge utan större samhällsstörningar är det avgörande att ta hand om både nya och åldrande anläggningar och fordon. Säkerhet och beredskap är ett högt prioriterat område för att skapa ett robust och pålitligt system som möter samhällets behov och säkerställer drift vid effekter av ett förändrat klimat.

Transportstyrelsen har under perioden genomfört en tillsyn av trafikförvaltningens säkerhetsstyrning för tunnelbana och spårväg. Resultatet innebar inga förelägganden utan endast ett påpekande, den lägsta nivån av Transportstyrelsens sanktionsmöjligheter. Trafikförvaltningen har åtgärdat det varvid Transportstyrelsen avslutat tillsynen.

En ny metod för risk- och sårbarhetsanalys (RSA) används och verksamheten arbetar enligt denna med stöd från säkerhetsavdelningen. En RSA ska identifiera hot, förmåga, sårbarheter och risker och har till syfte att skapa underlag för planering och åtgärder. Kontinuitetshantering är en viktig del av arbetet med krisberedskap och med den återupptagna planeringen för totalförsvaret. Upprättandet av kontinuitetsplaner omhändertas i RSA-arbetet.

Trafikförvaltningen upprätthåller krisberedskap genom sin organisation med tjänsteman i beredskap (TiB), krisledning samt trygghetscentralen. Krisledningsorganisationen utbildas, övas och utvecklar årligen sin förmåga. Samövning sker också med trafikförvaltningens leverantörer och Samverkan Stockholmsregionen.

Inom ramen för totalförsvarsplaneringen håller ett utredningsunderlag på att tas fram och innehåller såväl analys som planering av vilken förmåga trafikförvaltningen ska upprätthålla i krisberedskap, höjd beredskap och krig. Detta kommer ligga till grund för vilka åtgärder som ska prioriteras att genomföras för att leva upp till både gällande och kommande krav ställda av riksdag, regering och myndigheter. Även inventering och planering av utbildningsbehov samt grundläggande utbildningar har börjats tas fram.

Arbetet med att utveckla processer och arbetssätt samt styrande och stödjande dokument inom området säkerhetsskydd har fortsatt. Säkerhetsskyddsanalys är under revidering, när den fastställs (kvartal 1 2026) kommer även säkerhetsskyddsplan att revideras. Vidare har en rad säkerhetsskyddsåtgärder genomförts, bland annat har ett antal säkerhetsskyddade

upphandlingar med säkerhetsskyddsavtal för de entreprenörer som berörs av AB SL:s säkerhetskänsliga verksamhet tagits fram.

Vid samhällsstörningar, allt från krisberedskap till högsta beredskap, ställs ännu större krav på robusthet och resiliens i de delar av kollektivtrafiksystemet som kan förväntas krävas fungera under dessa beredskapslägen. Med fokus på robusthet och resiliens arbetar trafikförvaltningen för att tydliggöra vidare arbete kopplat till direktiven CER[7] och cybersäkerhetslagen. Inom det senare har trafikförvaltningen under perioden etablerat samverkan inom cybersäkerhet med Trafikverket, MSB, Järnvägsbolagen och SJ.

Inom verksamhetsskydd och specifikt brandskydd har ett antal åtgärder genomförts, bland annat:

- Förstärkning av brandskydd av tunnelbanans uppställningsspår samt för depåer och verkstäder inom trafikslag buss
- Förbättrad möjlighet till utrymning från alla undermarkstationer i tunnelbanan (brandgaspartier)
- Förstärkt kontroll av underhållsentreprenörer för att säkerställa befintliga funktioner

Trafikförvaltningen har genomfört ett antal säkerhetsrevisioner för att följa upp och kontrollera trafikutövares samt drift- och underhållsentreprenörers regelefterlevnad. Trafikförvaltningen har genomfört ett antal interna säkerhetsrevisioner i syfte att följa upp och kontrollera verksamheternas regelefterlevnad.

Trafikförvaltningens kraftsamling för att stärka verksamhetsförmågan inom styrning och ledning av informationssäkerhet har fortsatt under året. Bland annat stärks verksamhetens förmåga att ha kontroll på sin information och hur den behöver skyddas, att förstå behoven av att värna sin verksamhet bestående av förmågor och information samt att kravställa på och samverka med leverantörskedjan som är en viktig del av trafikförvaltningens robusta och resilienta kollektivtrafiksystem.

Förmågan att utnyttja egna datakällor och datadelning blir en nyckel för utvecklingen av en effektiv och robust kollektivtrafik. Genom att samla in och analysera både historisk och realtidsdata från diverse källor kommer trafikförvaltningen kunna bedriva kollektivtrafik på ett effektivt sätt, öka fordonstillgänglighet samt skapa bättre kundupplevelser. En ny analysplattform har driftsatt och skapat förutsättningar för nya analysbehov, rapporter och avancerade analyser.

Arbetet med att utveckla och stärka tillgångsförvaltningsförmågan i linje med ISO 55 000 (standard för ledningssystem för tillgångar) fortsätter, och en första versionen av viljeinriktningen "Så tillgångsförvaltar trafikförvaltningen" har fastställts. Implementering av systemstöd för avtalsuppföljning fortgår och de första drift- och underhållsavtalen följs nu upp månatligen med stöd av detta.

För underhållsavtalen UH2026 är avtalet för fastigheter tilldelat och överprövat, avtalet för hissar och rulltrappor är under upphandling, och upphandlingen för spärrar förskjuten till 2026. Det kommer vara ett resurskrävande arbete under 2026 att säkerställa en god uppstart då det avser samtliga fastighetsavtal där UH2014 skall avslutas och UH2026 skall startas upp.

I enlighet med ett uppdrag från regionfullmäktige har en plan för införande av plattformsbarriärer i befintligt tunnelbanesystem tagits fram. Uppdraget planeras att redovisas för trafiknämnden under våren 2026. Plattformsbarriärerna ska bland annat bidra till ökad säkerhet för resenärerna.

[7] Resilience of critical entities

Inom sjötrafiken fortsätter arbetet enligt plan med att ta slutsatserna från Sjötrafikutredningen del 2 (tonnageutredningen) vidare. Inom ramen för uppdrag från regionfullmäktige har åtgärdsvalsstudier för investering i skärgårdsfartyg och för laddningsinfrastruktur för sjötrafiken tagits fram och godkänts i trafiknämnden.

Torsdagen den 31 juli gjorde den elektriska bärplansbåten Nova sin sista tur mellan Klara Mälarstrand i City och Tappström på Ekerö innan projektet avslutades och en utvärdering påbörjades. Slutsatser och resultat för projektet presenteras i ett informationsärende till sjötrafikutskottet i början av 2026

I syfte att möta framtidens behov har trafikförvaltningen även haft ett uppdrag från regionfullmäktige att initiera en testbädd för ny teknik och innovativa lösningar i skärgårdstrafiken. Ett informationsärende presenterades i sjötrafikutskottet i november 2025, och uppdraget slutredovisas i sjötrafikutskottet under 2026.

Arbetet med att utveckla och modernisera replipunkterna samt att utreda framtidens dag- och natthamnar har fortsatt. Ett samarbete med kommunerna i Stockholm Nordost kring replipunkterna har pågått och parterna är överens om en delrapport för uppdraget, som kommer tas upp som ett ärende på sjötrafikutskottet våren 2026. Rapporten för replipunkterna inom berörda kommuner visar på en gemensam syn gällande basstandard för replipunkterna och en ansvarsfördelning för olika sakområden. En dialog har även startas upp med Värmdö kommun, Värmdö hamnar och berörda kommuner inom Södertörnssamarbetet.

Besöksnäringen i skärgården ska stärkas med kommande trafiklösningar och sjötrafikens analoga och digitala resenärsmiljöer ska nyttjas för besöksnäringsinformation. Trafikförvaltningen har inlett ett samarbete med Stockholm Archipelago och Skärgårdsstiftelsen. En gemensam kampanj, synlig i SL-trafiken och digitala kanaler, har genomförts i augusti med syftet att få resenärerna att förlänga säsongen på hösten.

En utredning gällande sjötrafikens godstaxeutredning, inklusive förslag till justerade priser, har pågått under året, och planeras vara klar till sjötrafikutskottet första tertialet 2026.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Punktlighet - andel avgångar i pendeltåg som avgår i utsatt tid *(Regionfullmäktige)*	86,5 %	85,7 %		94,0 %	94,0 %
Kommentar Det ackumulerade utfallet är något högre jämfört med samma period föregående år, men lägre än årets målnivå. Förvaltningen har ett pågående samarbete med Trafikverket och SJ med fokus på bland annat banunderhåll, blåljussamarbeten samt hantering av obehöriga i spårområdet.					
Punktlighet - andel avgångar i tunnelbana som avgår i utsatt tid *(Regionfullmäktige)*	97,5 %	98,2%		96,6 %	96,6 %
Kommentar Utfallet överträffar årets målnivå men är lägre än föregående år, främst till följd av förändrad mätmetod i samband med nytt trafikavtal. Parallella mätningar enligt tidigare mätmetod visar dock en faktisk förbättring av punktligheten, driven av stabilare infrastruktur och en ökad andel C30-fordon i trafik.					

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Punktlighet - andel avgångar i buss som avgår i utsatt tid *(Regionfullmäktige)*	86,1 %	87,1 %		90,0 %	90,0 %

Kommentar

Utfallet understiger årets målnivå, främst till följd av utmanande trafikstarter och framkomlighetsproblem kopplade till pågående vägarbeten. Punktligheten varierar mellan avtalsområden och punktligheten i de nyaste avtalen bedöms förbättras under 2026.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik) *(Regionfullmäktige)*	88 %	86 %		>=85 %	>=85 %

Kommentar

Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär att hela resan ska vara möjlig att genomföra för alla resenärer och består av fem huvudkriterier med ett antal underkriterier, såsom planera resan, köpa och använda biljett. Utfallet för 2025 uppgår till 88 procent, vilket är en förbättring jämfört med 2024 och förklaras främst av utskrotning av äldre fordon samt kompletterande inventeringar som visat ökad tillgänglighet.

Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka i högre takt genom att kollektivtrafik, cykel och gång främjas. Med en grön mobilitet kan Stockholmsregionens klimatpåverkan och trängsel minska.

Det är avgörande att utifrån de nya förutsättningarna identifiera åtgärder som ökar resandet och kollektivtrafikens attraktivitet. Trafikförvaltningens arbete med att se över biljettutbudet i syfte att locka nya resenärer har under perioden fortsatt inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige. Utredningen har presenterats för trafiknämnden i form av ett informationsärende i juni (TN 2023-0269). Under 2026 kommer arbetet att fortsätta bland annat gällande prenumeration med ett års bindningstid, för att underlätta lansering av liknande produkt med liknande effekt som delbetalning. Även capping på dygn kommer att ses över.

Som ytterligare en del i att locka nya resenärer har trafikförvaltningen i enlighet med ett uppdrag från regionfullmäktige, och utifrån biljettutredningens slutsatser, arbetat vidare med att utveckla biljettförsäljning till företag, till arrangörer av evenemang, nöjen och konferenser samt under hösten på prov lanserat en prenumeration på 30-dagarsbiljett.

Från och med den 30 april kan resenärer resa med SL-biljett året runt mellan Stockholms innerstad och Vaxholm med omnejd. Alla Waxholmsbolagets fartyg som trafikerar sträckan omfattas, och alla typer av SL-biljetter gäller – från enkelbiljett till periodkort. Genom att ta bort parallellgående trafik med Waxholmsbolaget och SL är förhoppningen att detta förenklar resandet för resenärerna och förbättrar trafikplaneringen.

Trafikförvaltningen har även i uppdrag att genomföra en översyn av Waxholmsbolagets samlade

taxesystem och prissättning, i syfte att harmonisera och förenkla Waxholmsbolagets taxor och sortiment, samt minska utmaningarna vad gäller hantering av uppdelade taxor för SL och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

Trafikförvaltningen har under perioden fortsatt arbeta med aktiviteter enligt handlingsplan grön omställning, med stort fokus på energieffektiviseringar i trafik och fastigheter parallellt med en omställning till helt eldriven busstrafik. Redan idag är Stockholm den första huvudstadsregionen i världen där all kollektivtrafik på land drivs helt av förnybara bränslen. SL:s bussar drivs idag med eldrift eller förnybara drivmedel som biogas, etanol och biodiesel. Elektrifiering av bussflottan fortskrider. Ett stort antal nya emissionsfria fordon är i drift i trafikavtal E35 Norrort, E38 Norrtälje, E42 Västerort/Solna/Sundbyberg/Sollentuna, E36C Nacka/Värmdö samt E37C Huddinge/Botkyrka/Söderort.

Omställningsplanen inom sjötrafiksektorn är en annan viktig insats som drivs vidare. Målsättningen med sjötrafikens gröna omställning är 100 procent förnybar sjötrafik år 2030 med minskad energianvändning, miljöpåverkan och utsläpp. Under året har en inriktning för omställning av drivmedelanvändningen i sjötrafiken tagits fram.

Arbetet fortgår med att öka mängden egenproducerad el, bland annat inom ramen för ett uppdrag från trafiknämnden att ta fram en strategi för utbyggnad av solceller. Ett skriftligt dokument tas fram som ska omfattar:

1. Var solceller kan implementeras, antal, solpanelsyta och effekt
2. Tidplan, eventuella innovationsmedel/bidrag, översyn av krav i riktlinjer
3. Kostnad relativt nytta samt omfattning (solelproduktion) för olika inriktningar
4. Uppdraget inarbetas som del av Grön omställning

Rapporten beräknas bli klar under våren 2026.

Under perioden har Region Stockholm startat en satsning på cirkularitet där trafikförvaltningen deltar med resurser i arbetsgrupper, beredningsgrupper och styrgrupp.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna *(Regionfullmäktige)*	46 %	47 %		>=50 %	>=50 %

Kommentar

Marknadsandel för 2025 är ungefär på samma nivå som föregående period men är under årets målnivå. Kvinnor reser generellt oftare kollektivt än män och skillnaden i marknadsandel mellan könen uppgår till cirka 10 procentenheter.

Under 2025 var marknadsandelen (kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna) 46 procent. Orsaker till en lägre marknadsandel 2025 jämfört med 2024 bedöms vara att bilens attraktivitet gentemot kollektivtrafik har ökat i och med låga drivmedelspriser och en övergång till elbilar, ökad mikromobilitet och att resor med e-scooter och andra delningstjänster för persontransporter konkurrerar såväl i pris som attraktivitet till exempel för korta resor och nöjesresor, och att resandet i innerstaden ännu inte etablerats på samma nivå efter nedgången hösten 2024. Slutligen bedöms de förändrade resvanor som etablerats efter pandemin bestå i Region Stockholm. I syfte att öka marknadsandelen arbetar trafikförvaltningen fortsatt med bland annat försäljningskampanjer, förbättringar av trafikinformation och biljettsortiment, ett ökat utbud av servicetjänster, framkomlighets- och trygghetsåtgärder, samt anpassningar av trafikutbudet i syfte att utveckla reseerbjudandet och skapa en mer attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik som lockar fler resenärer.

2.2.2 Den hållbara regionala utvecklingen ligger i framkant

Region Stockholm arbetar aktivt med att leda genomförandet av den regionala utvecklingsplanen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) utgör basen i trafikförvaltningens strategiska arbeten och genom olika uppdrag och aktiviteter stödjer förvaltningen genomförandet av RUFS 2050. De satsningar för transporter och mobilitet som föreslås i RUFS 2050 omsätts i form studier för utveckling av spårsystemen, arbete med utveckling av radiella och tvärgående expressbussar inom regionen, trafikering, bryggor och drivmedel för en mer klimatsmart sjötrafik som möjliggör en levande skärgård samt depåupprustningar där elektrifieringen av bussflottan har en stor påverkan. Trafikförvaltningen arbetar också med flera kommuner i frågor om exempelvis utveckling av bytespunkterna, terminaler och depåer som är avgörande för hur kollektivtrafiken kan utvecklas och därmed bidra för att möjliggöra ett hållbart resande.

RUFS 2050 mål och uppdrag är också styrande när det gäller målsättningen i det nya trafikförsörjningsprogrammet (RS 2022–0515) som beslutades av regionfullmäktige i september 2024. Programmet omfattar nya mål för hållbar mobilitet, en tillgänglig region och ett ansvarsfullt kollektivtrafiksystem. Det nya programmet är vägledande för trafikförvaltningens och de offentliga aktörernas arbete inom Stockholms län för att bland annat ta fram en ny regional utvecklingsplan 2060. I programmet finns även målsatta och kvalitativa indikatorer för år 2035 som ska följas upp. Under 2025 har trafikförvaltningen arbetat med ett förslag till en årlig uppföljning av programmet vilket syftar till att se trender och ge återkoppling för arbetet mot måluppfyllnad. Uppföljningen behöver synkroniseras med andra uppföljningar och avrapporteringar som planeras inom RUFS-arbetet.

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar och därmed bidra till en omställning till hållbara transportsätt och ett transporteffektivt samhälle. Genom det nya trafikförsörjningsprogrammet finns nu även ett tydligt uppdrag att arbeta med kombinationsresor som integrerar kollektivtrafiken med gång- och cykeltrafiken.

Arbete pågår kontinuerligt tillsammans med länets kommuner och Trafikverket för att åstadkomma införandet av tvärgående expressbusslinjer. Det är en viktig uppgift för att bland annat knyta ihop länets regionala stadskärnor. Införandet av nya stombusslinje 5 är ett konkret exempel och samtidigt en del av Kollektivtrafikplan 2050 – trafikförvaltningens strategiska styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Planen innehåller drygt 80 förslag på utredningsåtgärder med sikte på 2030 och 2050, för att nå målen i RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförvaltningen försörjer nya stadsutvecklingsområden med kollektivtrafik, även det stödjer RUFS 2050 genomförandeuppdrag. Förvaltningen fortsätter att stötta skärgårdens utveckling med en lämplig kollektivtrafikförsörjning och förbättringar när det gäller bryggor och replipunkter. Trafikförvaltningen arbetar också aktivt med att höja andelen hållbara transportsätt (kollektivtrafik, gång och cykel), som är ett centralt budskap i RUFS 2050.

Trafiknämnden deltar och verkar i klimat- och regionutvecklingsnämndens dialoger som förs för en utveckling av skärgården. Det etablerade chefsforumet ”Kontaktpunkt regionledningskontoret, trafikförvaltningen, landsbygd och skärgård” har träffats fyra gånger under året för att diskutera utvecklingsfrågor. Frågor som hanteras är bland annat åtgärder som bidrar till levande skärgårdssamhällen på kärnöarna och säsongsförlängning av besöksnäringen i skärgården. Framtida utveckling av trafikering, dag- och depåhamnar och replipunkter är

exempel på delar där trafikförvaltningen leder arbetet och som även kopplar till den övergripande frågan att ha en levande skärgård. Trafikförvaltningen deltar även i möten med bland annat det regionala skärgårdsrådet.

2.2.3 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet

Trafikförvaltningens förmåga till ekonomi i balans är starkt kopplad till biljettintäkterna och resandenivån. I samband med att pandemin avtagit har resandet anpassats till en ny nivå, cirka 15 procent under den nivå som rådde 2019. Detta till följd av nya resmönster där distansarbete spelar en avgörande roll. Resandet beräknas framöver inte öka mer än i takt med befolkningsökningen (cirka 0,5 procent per år). Verksamheten bedrivs samtidigt i ungefär samma omfattning som före pandemin, med hänsyn tagen till vissa anpassningar av trafiken efter nya resmönster. I budgeten för 2026 görs nya trafiksatsningar för att återta resenärer och öka förtroendet för kollektivtrafiken.

Till följd av intäktsförstärkning i regionfullmäktiges budget 2025 uppnås en ekonomi i balans år 2025. Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Årets mål uppnås därmed. För vidare detaljer och avvikelseanalys runt det ekonomiska resultatet se avsnitt 5.1. Även de närmsta kommande åren bedöms förvaltningen ha en ekonomi i balans till följd av intäktsförstärkningar och god kostnadskontroll. För att säkerställa en långsiktigt hållbar kostnadsutveckling bedriver trafikförvaltningen ett kontinuerligt arbete med att anpassa avtal och verksamhet så att kostnaderna hålls så låga som möjligt samtidigt som kollektivtrafiken behåller god kvalitet.

På längre sikt prognostiseras dock ett underskott som ökar över tid med aktuell omfattning av verksamheten och finansiella förutsättningar. Kostnadsökningen på sikt drivs i stor utsträckning av ökade kapitalkostnader till följd av driftsättning av färdiga investeringar. Även verksamhetsmässiga driftkonsekvenser påverkar resultatet framgent. Det handlar till stor del om utbyggnaden av tunnelbanan men också trafikförvaltningens egna investeringsobjekt. Det finns ett ökat behov av ersättningsinvesteringar i en åldrande anläggning. På sikt behöver intäkterna öka ännu mer för att dagens nivå på resultatkravet ska kunna hållas.

Under perioden har ett antal aktiviteter genomförts för att säkerställa en ekonomi i balans:

En biljettprisjustering för biljetter för vuxna har genomförts medans biljettpriserna för pensionärer, studenter och ungdomar bibehölls på samma nivå som året innan.
Breda och varumärkesbyggnader försäljningskampanjer har genomförts, se vidare kapitel 1 Förvaltningschefens kommentar.

Arbetet med ett ökat utbud av servicetjänster och intäkter från reklam och kommersiella ytor har fortsatt. Bland annat har nya reklamavtal för konceptstationer, övriga stationer, resenärsfordon och bussväderskydd signeras. Trafikförvaltningen har även haft ett uppdrag att öka mängden kommersiella lokaler på stationer i kollektivtrafiken med fokus på utökad försäljning av mat, dryck och annan service. En inventering har genomförts av befintligt utbud, samt av möjliga nya kommersiella ytor. Arbetet har visat att 63 procent av lokalerna är inriktade mot mat, dryck och närbutiker/kiosker. Kundmätningar har påbörjats för att få fakta om vad resenärerna tycker om trafikförvaltningens miljö och den service som erbjuds. Sedan år 2024 har vakansgraden minskat vilket är positivt. Ett estimat för ram av investeringsmedel för utvecklingen av kommersiella miljöer har tagits fram.

Trafikförvaltningen har också fortsatt arbetet med att anpassa trafikutbudet till det nya resandet

i syfte att erbjuda ett effektivt utbud som även lockar fler och också nya målgrupper att resa kollektivt.

Under 2025 har arbetet med att öka antalet solcellsanläggningar fortsatt. Detta minskar kostnaderna för inköp av energi samt klimatavtrycket för såväl trafikförvaltningen som Region Stockholm. Trafikförvaltningen arbetar också kontinuerligt med att minska energianvändningen i anläggningarna genom en rad initiativ. Bland annat ersätts äldre pellets- och oljepannor med moderna värmepumpslösningar, belysning byts ut till energieffektiv LED i stationer och depåer, och system för behovsstyrd ventilation och varmhållning implementeras. Samtidigt har hanteringen av byggnader längs lokalbanorna utretts specifikt. Beslut om hantering av utvalda fastigheter längs Roslagsbanan och Saltsjöbanan togs i trafiknämnden den 23 september. Som ett led i den gröna omställningen har trafikförvaltningen stärkt kompetensen inom energieffektivisering.

Arbetet med konsultväxling har fortsatt under perioden. Enligt den plan som lades i slutlig budget 2025 skulle antalet tjänster som konsultväxlats uppgå till 260 stycken vid årets slut ackumulerat. Status per sista december är 243 tillsatta tjänster.

Inom de särskilda persontransporterna pågår ett uppdrag att förenkla och automatisera tillståndsgivningen av färdtjänsttillstånd. Arbetet pågår enligt plan och syftar till att ta fram ett underlag som tydliggör vilka åtgärder som krävs för att frigöra tid för trafikförvaltningens handläggare, så att de kan fokusera på andra arbetsuppgifter samt bidra till kortare handläggningstider. Detta är en del av det övergripande målet att öka den interna effektiviteten och minska manuellt arbete.

För att säkerställa att det finns effektiva metoder och arbetssätt för att stävja fusk och utestänga oseriösa aktörer har trafikförvaltningen under 2025 haft ett uppdrag att arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott med inspiration från den funktion som idag finns inom hälso- och sjukvårdsnämnden. Arbetet har genomförts enligt plan, och innefattat bland annat översyn och utveckling av befintlig styrning (styrande dokument och arbetsrutiner), utbildnings- och informationsinsatser och rapportering.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska *(Regionfullmäktige)*	441 mkr	472 mkr		446 mkr	Enligt budget 2 025

Kommentar

Årets mål uppnås. Avvikelsen beror främst på administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster och därmed även lägre sociala avgifter som understiger budget. Även debiterad tid understiger budget till följd av detta.

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035

Under perioden har förändringar i EU-direktivet om hållbarhetsrapportering, CSRD, föreslagits av EU-kommissionen genom Omnibusdirektivet. Den del som behandlar förskjutningen av rapporteringen med två år godkändes av EU-parlamentet den 3 april och införlivas i svensk lagstiftning 31 december 2025. I början på december 2025 kom EU-rådet och parlamentet överens om att förenkla reglerna för hållbarhetsrapportering, vilka beslutades av parlamentet den 22 december. Dessa nya regler betyder att AB SL inte skulle omfattas av regelverket. EU-

rådet förväntas godkänna dessa nya regler i början på januari 2026 och de nya reglerna träder i kraft 20 dagar efter att de publiceras i EU:s officiella journal. Därefter behöver dessa införlivas i svensk lagstiftning. I väntan på att nya CSRD regler fastställs, men även framöver, arbetar trafikförvaltningen med att förbättra dagens hållbarhetsrapportering i syfte att öka dess kvalitet samt effektivisera arbetet.

Trafikförvaltningen inklusive SL koncernen hanterar en omfattande verksamhet inom drift, investering och utbyggnad vilken har en stor klimatpåverkan. Under 2024 togs en handlingsplan för grön omställning fram som omfattar utsläpp inom kategorierna scope 1 och 2. Parallellt med detta arbete utarbetas en koncernövergripande klimathandlingsplan för att tydliggöra vägen mot klimatneutralitet till 2035. För att intensifiera arbetet med att minska utsläppen inom scope 3, de konsumtionsbaserade utsläppen från exempelvis upphandlingar och byggprojekt, pågår arbete med konkreta åtgärder för att på sikt komplettera handlingsplanen med alla klimatutsläpp.

Trafikförvaltningen deltar i arbetet med den regionövergripande klimathandlingsplanen samt fortsätter pågående arbetet med aktiviteter enligt handlingsplan grön omställning och energieffektivisering. En styrgrupp har bildats för att samordna arbetet för implementering av trafikförvaltningens handlingsplan för grön omställning (omfattar emissioner inom scope 1 och 2)

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019 *(Regionfullmäktige)*	-36 %			-29 %	-29 %
Kommentar Indikatorn omfattar utsläpp inom Scope 1, merparten av Scope 2 samt delar av Scope 3. Utfallet för perioden visar minskningar inom sjötrafik och busstrafik till följd av övergång till HVO och elektrifiering, samt lägre drivmedels- och köldmedieläckage. Inom Scope 2 förklaras utvecklingen främst av energieffektiviseringar i egna fastigheter och trafikslag samt en lägre emissionsfaktor för el.					
Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan *(Regionfullmäktige)*	22 %	40 %		-19 %	-19 %
Kommentar Utfallet för perioden är inte i enlighet med målnivån vilket kan förklaras av att investeringsverksamheten driver betydande klimatutsläpp inom scope 3, främst kopplat till bygg- och anläggningsverksamheten (inklusive FUT). En reviderad indikator infördes under kvartal 3 2025, och en mer detaljerad redovisning kommer att lämnas i separat rapport till regionledningskontoret. Arbetet med att kartlägga konsumtionsbaserade utsläpp och identifiera konkreta åtgärder påbörjades hösten 2025 och fortsätter under 2026.					
Andel genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav *(Regionfullmäktige)*	100 %	100 %		100 %	100 %
Kommentar Trafikförvaltningen har under en längre period upprätthållit en god nivå avseende denna indikator.					

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nämnden/bolaget har genomfört åtgärder för att öka livslängd och materialåtervinning av produkt- och materialflöden *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja		Ja	Ja

Kommentar

Under perioden har förvaltningen arbetat för ökat återbruk av bygg- och anläggningsmaterial för att stärka resurseffektivitet och minska miljöpåverkan. En vägledning har tagits fram för planering, upphandling, genomförande och drift, och ett försök med återbruk av betongslipers från Saltsjöbanan har genomförts.

Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i byggandet av en jämlik Stockholmsregion. Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen ”Region Stockholm – för en jämlik, öppen, hållbar och konkurrenskraftig Stockholmsregion där invånarna ges likvärdiga livschanser och hög livskvalitet”. För att nå visionen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

Trafikförvaltningen spelar en viktig roll inom samhällsplaneringen, där sociala hållbarhetsaspekter som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och trygghet är grundläggande. Samverkan med funktionshindersorganisationer och nationella minoriteter på regiongemensamma samverkansråd genomförs löpande

AB SL har undertecknat FN-initiativet Global Compact som innefattar principer om mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Via AB SL förbinder sig förvaltningen att följa dessa principer och att arbeta aktivt och systematiskt med dessa områden i verksamheten och tillsammans med intressenter. Samarbete sker med Skånetrafiken och Västtrafik i en gemensam arbetsgrupp som ses regelbundet i syfte att harmonisera tillämpningen uppförandekoden inom drift och utveckling av kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen ställer krav på att trafikutövare ska arbeta aktivt med samt rapportera frågor kring bland annat arbetsvillkor, kulturell mångfald och jämn könsfördelning. Ett permanent trafiksamverkansforum ha etablerats tillsammans med trafikutövare och fackliga representanter, i syfte att stärka dialog och samverkan samt kravställande avseende arbetsmiljö vid upphandlingar av trafikavtal. Parallellt har en utredning om förstärkt kravställning av arbetsmiljö i upphandlingar genomförts.

Många fler genomförda insatser under året som stärker den sociala hållbarheten i Region Stockholm har genomförts bland annat;
• Utarbetade kravställningar för social hållbarhet inför upphandlingar av byggentreprenader, sjötrafik och godstrafik.
• Granskning av leverantörskedjor och säkerställande av efterlevnad av uppförandekod vid inköp av elbussar.
• Framtagande av vägledning internt och inom branschen för att säkerställa hållbara leveranskedjor vid övergång till elbussar.
• Barncentrerad service och bemötande i trafiken.
• Vidareutvecklat arbetssätt för insamling och användning av kvalitativ och kvantitativ data om

barns resande.
• Deltagande i nationella och internationella seminarier för att dela resultat från kartläggning av barns upplevelser av kollektivtrafiken.
• Förstärkt samverkan med funktionshindersorganisationer och nationella minoriteter via regiongemensamma samverkansforum.
• Förtydligade utbildningskrav avseende gott bemötande i trafikdriften.
• Uppföljning av utbildningskrav vid uppstart av nya trafikavtal.
• Hållbara leveranskedjor vid upphalning av nya fordon inom Saltsjöbanan.
• Kartläggning av hantering av kundsynpunkter inom trafikförvaltningen.
• Fortsatt kravställning och utveckling av trygghet och tillgänglighet i resenärsmiljöer och fordon.

Se vidare bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag arbetat systematiskt med social hållbarhet *(Regionfullmäktige)*	Ja	Nej		Ja	Ja

Kommentar

Under 2025 har trafikförvaltningen fortsatt sitt systematiska arbete med social hållbarhet och icke-diskriminering, omfattande samtliga sju diskrimineringsgrunder. Arbetet styrs av interna riktlinjer och stödmaterial och integreras i upphandlingar, investeringar, projekt och löpande verksamhet.

2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en attraktiv och inlyssnande arbetsgivare

Omvärlden förändras snabbt och för att kunna hålla jämna steg och klara kompetensförsörjningen över tid behöver trafikförvaltningen som arbetsgivare fokusera på att behålla och utveckla medarbetare genom att öka attraktiviteten.

Under perioden ser trafikförvaltningen ett stabilt utfall på samtliga indikatorer/nyckeltal som följs upp kopplat till målet Region Stockholm är en attraktiv och inlyssnande arbetsgivare.

Trafikförvaltningens arbete med att förbättra arbetsgivaridentiteten har belönats. I Magnet Awards 2025, där Sveriges bästa arbetsgivarkommunikation prisas, var förvaltningen en av tre finalister i den mest prestigefyllda kategorin – Grand Prix (Årets arbetsgivarvarumärke). Trafikförvaltningen är ännu en gång på listan över de arbetsgivare som erbjuder några av de främsta karriär- och utvecklingsmöjligheterna för unga talanger, och har för femte året i rad utsetts till ett så kallat Karriärföretag. Utmärkelsen är ett kvitto på ett långsiktigt arbete med att skapa en lärande kultur för att kunna utveckla den kompetens som behöves. Trafikförvaltningen satsar på kompetensutveckling och vill visa på de utvecklingsmöjligheter som finns med meningsfulla samhällsuppdrag i fokus.

Trafikförvaltningen tillhör även de tio procent bästa arbetsgivarna i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av rådande arbetsvillkor i svenskt arbetsliv och förvaltningen har utsetts till en av Sveriges mest attraktiva och hållbara samt jämställda arbetsgivare inom alla branscher (AVI® och JÄMIX®). Trafikförvaltningen har även fått utmärkelsen Bäst i branschen för regioner då förvaltningen har uppnått högsta resultat i JÄMIX® av alla medverkande regioner. Utfall på

AVI (2024) ökar till 151 att jämföra med 143 föregående år. Ökningen beror framför allt på ett minskat antal avgångar samt ökad tid för kompetensutveckling.

Ett starkt fokus på arbetsgivarvarumärke och rekrytering kopplat till konsultväxling och uppväxling av ersättningsrekrytering syns i och med att antalet tillsvidareanställda ökar. Rekryteringstakten är god.

Personalomsättning har stabiliserat sig på en nivå runt 7-8 procent jämfört med en nivå runt 10 procent historiskt sett. Verksamhetens förmåga att behålla och utveckla kompetens har stärkts samtidigt som det pågår rekrytering/konsultväxling. Antalet nyanställda överstiger med marginal det antal medarbetare som slutat. Det vill säga att trafikförvaltningen är fortsatt framgångsrika i att tillsätta tjänster samt utveckla/behålla befintliga medarbetare. Var fjärde utlyst tjänster tillsätts med intern kandidat, vilket är gynnsamt både för verksamhet och individ som ges utvecklingsmöjligheter.

Under perioden har arbete löpt på med en rad olika insatser inom ramen för fokusområdet intern effektivitet:

- Säkra kompetensförsörjning på kort och lång sikt samt fortsatt uppföljning av konsultväxling
- Implementering av trafikförvaltningens befattningsstruktur och effektiviserat arbete med masterdata, för att säkerställa rätt lönesättning
- Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö genom lokala processer och rutiner för SAM (Systematiskt arbetsmiljöarbete) samt utbildning
- Lärande organisation

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare

Region Stockholm ska vara en hållbar arbetsgivare, som utvecklar och behåller sina medarbetare över tid. Detta kräver ett systematiskt och lyhört arbete kring både arbetsmiljö och kompetensutveckling i god samverkan med medarbetarna och deras förtroendevalda.

Kompetensanalys är grunden för planeringen av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. För att möta de förändrade kompetensbehov som verksamheten identifierat för att framåtriktat klara uppdrag och nå mål har avdelningarna jobbat med att översätta verksamhetens utmaningar och behov till kompetensbehov och kompetensplaner. Samtliga avdelningar har tagit fram en kompetensplan.

2025 års medarbetarundersökning/OSA-kartläggning genomfördes i oktober och hade en hög svarsfrekvens, 89 procent. Förvaltningens resultat är stabilt med ett utfall på 75, vilket är i nivå med 2024. Målnivån har samtidigt höjts med fyra procentenheter mellan 2024 och 2025, vilket innebär ett nytt måltal 80. Trafikförvaltningen bibehåller ett starkt resultat kring motivation och ledarskap men backar något kring frågeområde styrning och tydlighet kring mål och uppföljning. Resultatet visar också att förvaltningen behöver fortsätta arbetet kring stress och återhämtning. Det har lagts en bra grund för detta under 2025 som behöver fortsätta kommande år.

Under perioden har utbildningsinsatser genomförts kopplat till Region Stockholms policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning, liksom hur trafikförvaltningen leds och styrs.

Den totala sjukfrånvaron ligger fortfarande runt 3 procent, väl under måltalet om 6 procent. Det är framförallt kvinnor som står för långtidssjukfrånvaro på trafikförvaltningen, vilket speglar förhållandena i samhället i stort. Arbete pågår med att systematiskt följa upp långtidssjukfrånvaron på individnivå i syfte att där det är möjligt få medarbetare i arbete så

snart det är möjligt

Inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige har trafikförvaltningen bland annat infört ett tvärfunktionellt arbete för att verka förebyggande mot oegentligheter och välfärdsbrott. Där är kunskap om samt ett aktivt arbete med bisysslor och jäv en viktig pusselbit. En ny indikator inom förvaltningen, "andel deklarerade bisysslor", var 96 procent vid slutet av året, vilket är en bra start och kvitto på det utvecklingsarbete som sker kopplat till systematiskt förebyggande arbete mot oegentligheter.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro *(Regionfullmäktige)*	3 %	3 %		<6 %	<6 %

Kommentar

Den totala sjukfrånvaron ligger på en stabil nivå runt 3 procent under helåret. Utfallet är väl under måltalet.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Totalindex HME *(Regionfullmäktige)*	75	75		>=80	>=80

Kommentar

Hållbart medarbetarengagemang. Förvaltningens resultat är stabilt med ett utfall på 75, vilket är i nivå med 2024. Målnivån har samtidigt höjts med fyra procentenheter mellan 2024 och 2025, vilket innebär ett nytt måltal 80.

Andel av medarbetare som utsätts för hot och/eller våld i samband med sitt arbete *(Regionfullmäktige)*	2 %	1 %		<=8 %	<=8 %

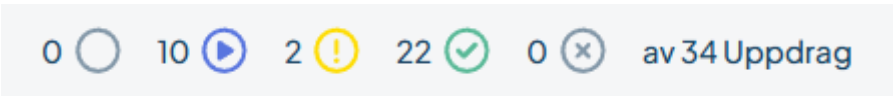
Kommentar

Perioden utfall uppgår till 2 procent vilken innebär en ökning med 1 procentenhet jämfört mot föregående period, och är i paritet med utfallet 2023. Avseende våld är utfallet fortsatt noll procent.

2.3 Uppdrag

Uppdrag beslutas av regionfullmäktige i samband med budget, eller av trafiknämnden i samband med verksamhetsplanen. Uppdrag är ett beslut om specifika åtgärder som ska stödja måluppfyllelsen, och genomföras under en viss tid.

Bild: Antal uppdrag och status



Arbetet med uppdragen har i stort framskridit bra under året. Av uppdragen har 22 avslutats, och 12 fortsätter som uppdrag i verksamhetsplan 2026. 10 av de pågående uppdragen löper enligt plan och två pågår med avvikelse. Se vidare bilaga A1 och A2 Uppdrag regionfullmäktige och trafiknämnden.

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2024-0210, RS 2022-0326). Utveckling och effektivisering av arbetet med den interna kontrollen har varit ett fortsatt prioriterat arbete under 2025.

Arbetet med att se över och förtydliga ansvar och gränssnitt i organisationen samt utveckla och förankra ansvarsmodellen som bedrivs genom en särskild aktivitet från förvaltningschefen har fortlöpt under 2025. Vidare har en del organisatoriska förändringar genomförts i syfte att stärka vissa förvaltningsgemensamma stabsfunktioner. Parallellt har också en kartläggning påbörjats av hur trafikförvaltningens organisation och arbetssätt kan utvecklas framåt.

I december 2024 beslutade regionstyrelsen att tillsätta en extern oberoende granskning av programmet Tvärbanan Norr Kistagrenen. Granskningen rapporterades i maj 2025 och resulterade i rekommendationer inom områdena bristfällig styrning och detaljkännedom, otillräckliga kontrollrutiner och bristande riskhantering. Trafikförvaltningen har mot bakgrund av granskningen tagit fram åtgärdsförslag för att på både kort och lång sikt hantera förekomna brister.

Trafikförvaltningens process för att säkerställa ett transparent underlag inför förvaltningschefens försäkran om att nödvändiga åtgärder för en tillräcklig intern styrning och kontroll vidtas består bland annat av en självutvärdering som samtliga avdelningar genomför i samband med delårsrapporteringen och i samband med årsrapporteringen. Självutvärderingen möjliggör identifiering av utvecklingsområden och prioritering av stödjande aktiviteter för att stärka den interna styrningen och kontrollen. Då trafikförvaltningens verksamhetsplaner fastställs under hösten genomförs självutvärderingen i samband med delårsrapporteringen med syfte att vara ett underlag i prioritering av verksamhetsutvecklingsarbeten för kommande verksamhetsår. Identifierade förbättringsområden som på olika sätt inkluderas i trafikförvaltningens verksamhetsutveckling är hantering av styrande dokument, arbetssätt för att ta fram, hantera och utvärdera systematiska kontroller för centrala delar av verksamheten och tydligare målstyrning.

Självutvärderingen som genomförs i samband med årsrapporteringen visar på fortsatt behov av att framöver stärka trafikförvaltningens styr- och kontrollmiljö. Självutvärderingen visar fortsatt behov att säkerställa att den formella styrningen är sammanhållen, aktuell och fullt implementerad. Vidare framgår att beslutad och reviderad styrning inte alltid åtföljs av tillräckliga informations- och utbildningsinsatser vilket skapar varierande tillämpning och ojämn kunskap om intern styrning och kontroll i förvaltningsorganisationen. Under kommande verksamhetsår finns behov av tydligare och mer samordnade arbetssätt för kommunikation, utbildning och stöd i samband med implementering av styrning.

Åtgärder för att hantera ovan nämnda förbättringsområden är delvis formulerade och pågående. Ytterligare åtgärder för att stärka den interna styrningen och kontrollen formuleras inom ramen för kommande verksamhetsplaner, till följd av iakttagelser vid intern och extern revision eller inom ramen för verksamhet enligt ordinarie uppdrag.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att arbetet med att stärka den interna styrningen och kontrollen under perioden har fortlöpt som planerat. Prioritering av arbetet med att stärka den interna styrningen och kontrollen bedöms fortsatt nödvändigt.

2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet, kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet samt infrastrukturen är robust och möter framtidens behov.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2025 är vid denna årsuppföljning:

- *Risk för att intäkter inte når budgeterad nivå*
- *Risk att inte lyckas ställa om och anpassa verksamheten till ökade externa och interna krav inom säkerhet och beredskap*
- *Risk för oegentligheter och välfärdsbrott*
- *Risk för förseningar och fördyringar i strategiskt viktiga projektleveranser/ investeringar*

I jämförelse med rapporteringen för delåret är riskvärderingen fortsatt oförändrad för samtliga risker. Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att hantera riskerna.

2.4.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschef vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll (RS 2024-0510, RS 2022-0326).

2.4.4 Regelefterlevnad

Trafikförvaltningens verksamhet regleras av lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika regionövergripande styrande dokument såsom reglementen, direktiv, policyer och riktlinjer.

Trafikförvaltningen kompletterar dessa regionövergripande styrande dokument med egna styrande dokument för de verksamheter som är specifika för arbetet med kollektivtrafik: kollektivtrafikplanen, riktlinjer, utvecklingsplaner, arbets- och delegationsordning med flera. Trafiknämnden beslutar årligen en verksamhetsplan för trafikförvaltningens verksamhet.

Till detta kommer vissa styrande dokument kopplade till verksamheten i de regionala bolag som bedriver verksamhet inom trafikförvaltningens verksamhetsområde (AB SL, WÅAB osv), och för den omfattande investeringsprojektverksamheten.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs och leds, organiserar sig och fördelar ansvar och uppgifter. Arbetsordningen kompletteras med en delegationsordning vilken redogör för sådant ansvar som förvaltningschefen vidaredelegerat. I det delegerade verksamhetsansvaret ingår bland annat ett ansvar för intern styrning och kontroll vilket innefattar ett ansvar för regelefterlevnad samt att respektive avdelningschef ska ge förutsättningar för att underställd personal kan utföra sitt arbete enligt de regler och anvisningar som de berörs av.

Trafikförvaltningens internrevision utför dessutom särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll, inklusive regelefterlevnad inom förvaltningen. Internrevisionen har under 2025 avrapporterat två granskningar. Granskningen avseende hur trafikförvaltningens projekt inom signalsystem leds och förvaltas avseende intern styrning och kontroll samt effektivitet visar på förbättringsbehov. Internrevisionens granskning avseende hyresförvaltning och affärsutveckling av kommersiella lokaler samt hyresavtal för bostäder visar på stora förbättringsbehov.

Trafikförvaltningen arbetar ständigt för att stärka den interna styrningen och kontrollen i syfte att säkerställa regelefterlevnad. Trafikförvaltningen genomför följande åtgärder i syfte att stärka regelefterlevnaden:

- Åtgärder utifrån identifierade risker i plan för intern kontroll.
- Hantering av iakttagelser och åtgärder kopplat till regelefterlevnad utifrån externa och interna granskningar.
- Ständiga förbättringar i syfte att uppnå regelefterlevnad sker utifrån bland annat arbetet med processutveckling.

Brister i den interna styrningen och kontrollen identifierade i revisionsrapporter hanteras genom fastställda åtgärdsplaner formulerade av de relevanta delarna av förvaltningen.

Upphandling och avtal

Trafikförvaltningen har uppdaterade styrande dokument (inklusive delegationsordning) i överenstämmelse med Region Stockholms policy för inköp samt riktlinjer för inköp. I trafikförvaltningens regelverk för inköp och upphandling tydliggörs hur inköp, upphandlingar, avrop och beställningar samt ändringar och tillägg till upphandlade avtal ska genomföras. Genom tillämpning av de styrande dokumenten i det löpande inköps- och förvaltningsarbetet och genom interna utbildningsinsatser sker ett aktivt arbete inom förvaltningen med målsättningen att inköp, upphandlingar, avrop, beställningar, ändringar och tillägg till avtal utförs i enlighet med gällande regelverk (inklusive bland annat Region Stockholms policy för inköp och uppförandekod för leverantörer) samt bidrar till effektivt utnyttjande av resurser och goda affärer. Förvaltningen deltar i Region Stockholms arbete med att införa kategoristyrning och ta ägarskap för de kategorier som tilldelats trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges Regioners uppförandekod för leverantörer. Kraven som ställs i koden har kompletterats för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende social hållbarhet, i vilken det ställs krav på att leverantörerna rapporterar vilka sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Anti-korruption

Trafikförvaltningens arbete med att stärka förmågan till regelefterlevnad generellt, samt efterlevnad av riktlinjer för antikorruption och representation, RS 2020–0266 specifikt, utgår

från trafikförvaltningens systematiska arbete med intern kontroll vilken utgår från Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2022–0326). En viktig del i arbetet med intern styrning och kontroll är att förebygga och motverka eventuella oegentligheter. Arbete för att stärka förvaltningens arbete med att förebygga och motverka oegentligheter och välfärdsbrott påbörjades under 2023, förstärktes ytterligare under 2024 och har fortlöpt under 2025.

Under 2025 har trafikförvaltningen arbetat med det särskilda budgetuppdraget från regionfullmäktige som syftar till att stärka det systematiska arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott.

Arbetet omfattar ansvar- och kulturfrågor, riskanalys, riskhantering samt tillvägagångssätt och hantering vid misstanke om oegentligheter eller välfärdsbrott. En central komponent i arbetet är utbildning och information för att skapa förutsättningar för samtliga medarbetare och konsulter att kunna ta sitt ansvar att förebygga, upptäcka och hantera eventuella oegentligheter i trafikförvaltningens verksamhet. Ett särskilt fokus har även varit att titta på frågor kopplat till bisysslor och jäv. En kortare utbildning, så kallad Nano-utbildning, som riktar sig till både anställda och konsulter, som lanserades 2024 har även genomförts 2025.

Det särskilda budgetuppdraget bedöms som genomfört för 2025 men arbetet inom ramen för det systematiska arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott kommer att fortlöpa samt följas upp och rapporteras som en del av plan för intern kontroll där risk för oegentligheter och välfärdsbrott är identifierad som en av trafikförvaltningens mest väsentliga risker.

Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Rutiner, delegations- och beslutsordningen samt avtalsgranskningsrutin kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

Det systematiska arbetet för att motverka korruption och jäv vid såväl upphandlingar som andra typer av inköp infattar till exempel följande:
-Regelbundna utbildningar inom inköps- och upphandlingsverksamheten
-Särskilda utbildningar för att motverka risk för jäv, muta och annan korruption
-Upprätthållande av en särskild så kallad gatekeeper-funktion för att centralisera bedömningen av direktupphandlingar och förfaranden utan föregående annonsering över 100 000 kr
-Regelbundna stickprovskontroller av nya leverantörer
-Vissa särskilda kontroller av konsultavrop
-Genomförande av förstudie och förberedelser för anskaffande av beställningssystem

Varje år skickar också trafikförvaltningen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. I breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter i preventivt syfte.

Social hållbarhet
Region Stockholms uppförandekod är en integrerad del av förvaltningens riktlinjer för social hållbarhet och ligger till grund för de beslut som fattas i verksamheten och som påverkar miljö, resenärer, samhälle och andra intressenter. Verksamheten bedrivs som minimum efter de lagar och regler som gäller inom respektive verksamhetsområde där trafikförvaltningen eller leverantörer är verksamma.

Under 2025 har trafikförvaltningen fortsatt samverkan med Skånetrafiken, Västtrafik och Luleå lokaltrafik för hållbara leverantörsled och säkerställa efterlevnad av Uppförandekoden för leverantörer. Trafikförvaltningen har under året genomfört kontroller av efterlevnad av Uppförandekoden för leverantörer hos fordonsleverantörer. Vidare medverkar förvaltningen i framtagning av nya branschgemensamma riktlinjer inom social hållbarhet som har Region Stockholms uppförandekod som utgångspunkt. Arbetet med att bevaka och förbereda verksamheten för kommande lagstiftning inom hållbara leverantörsled pågår.

Säkerhet
Målet med trafikförvaltningens informationssäkerhets- och säkerhetsarbete är att verksamheten ska arbeta systematiskt utifrån Region Stockholms ledningssystem och att säkerställa adekvat skydd för förvaltningens information och verksamhet. Arbetet omfattar all information som inte omfattas av säkerhetsskyddslagen.

Trafikförvaltningen har under året vidareutvecklat den systematiska kravställningen avseende informations- och cybersäkerhet inom ramen för inköp och upphandlingar. Parallellt har arbete inletts med att vidareutveckla befintliga processer för leverantörsuppföljning i enlighet med ledningssystemet för informationssäkerhet, som en förberedelse inför kommande cybersäkerhetslagstiftning.

Därutöver har trafikförvaltningen förstärkt kontrollmekanismer för att säkerställa efterlevnad av ställda krav samt etablerat en strukturerad process för trafikstarter. Processen syftar till att främja samverkan och möjliggöra en systematisk bedömning av avtalspartners förmågor inom informations- och IT-säkerhet.

3 Verksamhet

3.1 Resande i kollektivtrafik

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Resande kollektivtrafik (tusen)	Utfall ack 2512	Utfall ack 2412	Förändr. 2512-2412	Budget 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 387	2 415	-1,2%	2 458
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	7 700	7 410	3,9%	5 515
Särskilda persontransporter, resor totalt	3 997	3 853	3,7%	3 984

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

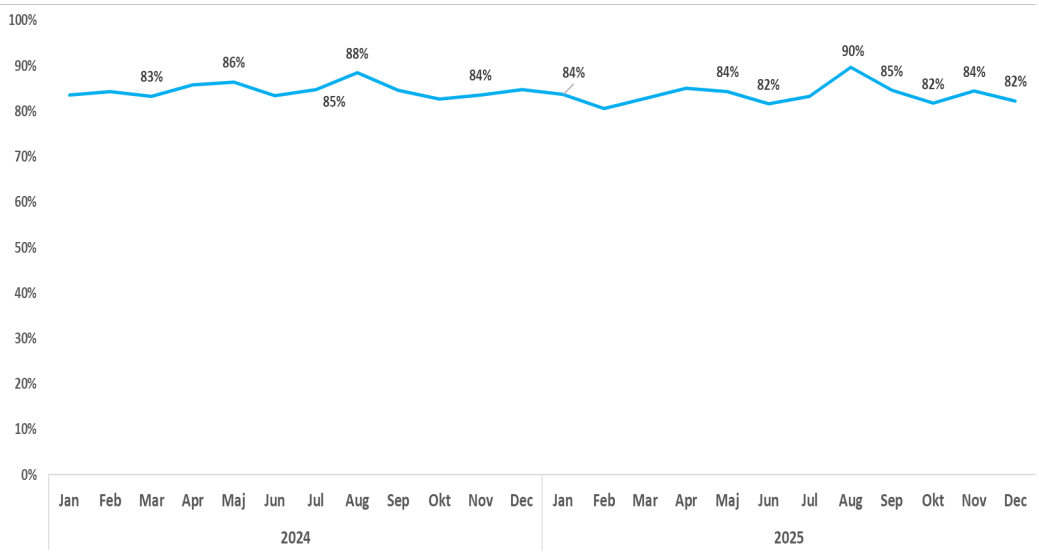
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[8]
Resandet i kollektivtrafiken har förändrats, främst till följd av nya resandemönster. En del resor som tidigare genomfördes med kollektivtrafik ersätts nu med bil, cykel och gång, eller uteblir helt. Sommar-, helg-, och fritidsresor har återhämtat sig bättre än arbetsresor. I dag arbetar cirka 40 procent av länets invånare minst två dagar på distans. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land till och med december uppgår 2 387 000 vilket motsvarar 83 procent av resandet samma period 2019 det vill säga jämfört med nivån innan pandemin.

Resandet för perioden har varit diversifierat mellan de olika trafikslagen. Tunnelbanan hade vissa utmaningar relaterade till begränsad kapacitet till följd av enkelspårsdrift vid S:t Eriksplan samt avstängningen av Farstagrenen under åtta veckor under sommaren. I innerstaden var resandet svagare under årets första hälft, men utvecklades positivt under hösten efter flera trafikförstärkningar bland annat av Stombusslinje 5.

För vidare detaljer kring resande per trafikslag se bilaga indikatorer för information till trafiknämnden.

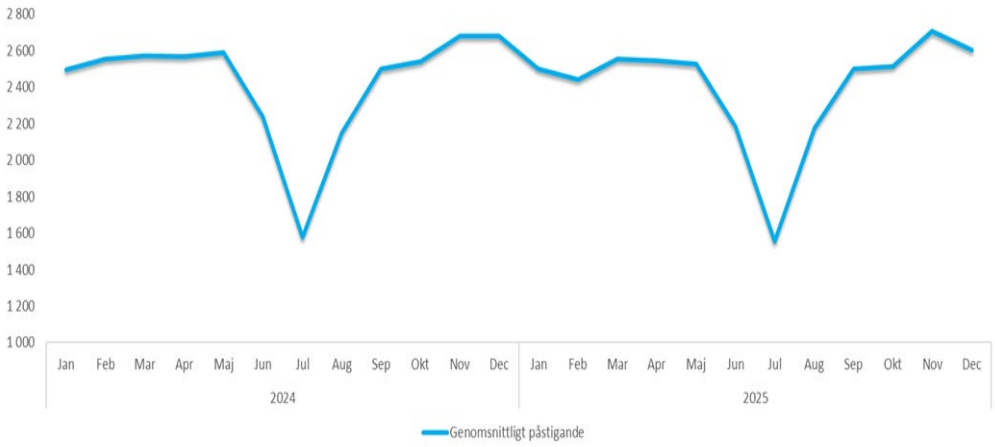
Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad i förhållande till normalåret 2019

[8] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 458 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.



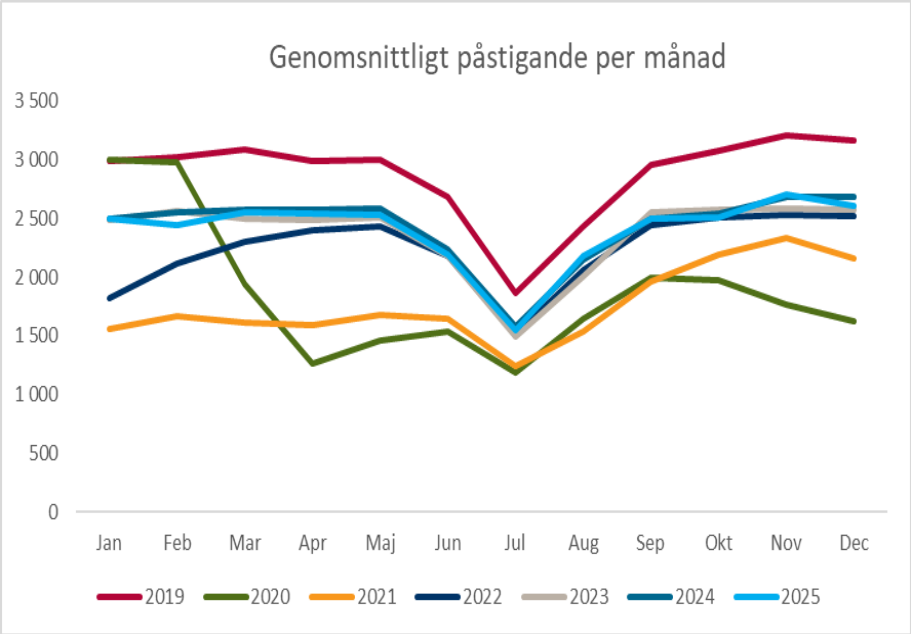
De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i ovan diagram.

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



Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses i diagrammet ovan. Resandet har efter att restriktionerna släpptes februari 2022, stabiliserats på drygt 80 procent av pre-pandemiska nivåer.

Diagram: (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad)



I de månadsvisa utfallen noteras ovan att resandet för månaden ligger i paritet med utfallet de senaste tre åren.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Fortsatt allmänt god utveckling av resandet inom sjötrafiken. Antalet påstigande uppgår till 7 700 000 vilket är en ökning med cirka 4 procent från förgående år och en ökning med cirka 31 procent jämfört med 2019. Ökningen jämfört med föregående år förklaras främst av att SL-taxan från och med den 30 april blivit giltig på majoriteten av WÅAB:s avgångar från Strömkajen.

Särskilda persontransporter, resor totalt
Antal resor med färdtjänsttaxi och rullstolstaxi för perioden är cirka 4 procent högre jämfört med föregående år, det kan delvis kan härledas till färdtjänsttaxileverantörerna höga leveransförmåga som haft en positiv effekt på resandet med taxi. Resenärerna kan därmed förlita sig på att resor genomförs enligt beställd tid, vilket medfört ökad benägenheten att beställa färdtjänst- och sjukresor.

3.2 Produktivitet

Trafikförvaltningen mäter produktivitet genom nyckeltalet kostnad per personkilometer. Nyckeltalet är harmoniserat med indikatorn kostnad per personkilometer för SL-trafiken som helhet. Kostnaderna i nyckeltalet avser nettokostnader där samtliga kostnader är invägda samt vissa intäkter som är hänförliga till trafikslaget[9].

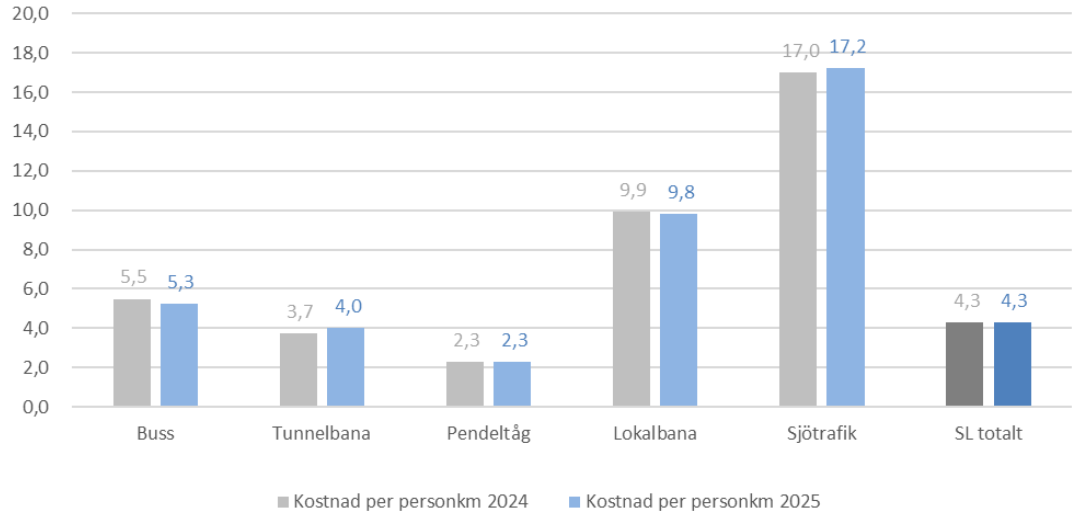
Kostnad per personkilometer för SL-trafiken som helhet uppgår till 4,3 kr 2025 vilket är samma nivå som 2024 (4,3 kr). Årets mål om 4,4 kr uppnås därmed. De samlade nettokostnaderna för

[9] Nettokostnaderna avser den operativa SL-koncernen exklusive FUT:s resultatenheter. I nettokostnaderna ingår totala kostnader samt intäkter för uthyrning av fordon och lokaler. I det nedbrutna nyckeltalet per trafikslag är trafikslagsgemensamma kostnader utnycklade för respektive trafikslag.

SL har minskat med 125 mkr (0,5 procent) jämfört med föregående år. Minskningen beror huvudsakligen på lägre kostnader för köpt trafik inom buss till följd av nya avtal, vilket motverkas av högre kostnader inom tunnelbana, främst genom högre kapitalkostnader för nya tåg samt högre kostnader för underhåll av banor och stationer. Samtidigt minskar de totala antalet personkilometer med 13,6 miljoner (0,2 procent) jämfört med föregående år. Minskningen är hänförlig till främst buss och tunnelbana. Se vidare under respektive trafikslag.

Nedan följer nedbrytning av nyckeltalet per trafikslag.

Diagram: Kostnad per personkilometer fördelat per trafikslag jämfört med föregående år i kronor



Buss
Kostnad per personkilometer för buss uppgår till 5,3 kr (5,5 kr föregående år). Minskningen beror på att nettokostnaderna har minskat (6,3 procent motsvarande 549 mkr) men motverkas av att antalet personkilometer har minskat med 2,1 procent. Kostnadsminskningen kommer främst från köpt trafik till följd av nya avtal. Minskningen av antal personkilometer beror bland annat på ett lågt antal påstigande under vissa månader, främst till följd av trafikstarter där inställda och försenade avgångar förekom i hög omfattning, samt ett generellt lågt resande under juli månad. En ytterligare bidragande orsak till minskningen av antalet påstigande är flytten till den tillfälliga Stadsgårdsterminalen, vilken har haft en negativ påverkan på avtalsområdet Nacka och Värmdö. Innerstaden har haft lägre resande under första halvåret men efter september syns en ökning i resandet som en följd av utökad trafik på stombusslinjer.

Tunnelbana
Kostnad per personkilometer för tunnelbana uppgår till 4,0 kr (3,7 kr föregående år). Ökningen beror på att nettokostnaderna ökat med 6,0 procent (386 mkr) samtidigt som antalet personkilometer minskat med 1,4 procent. Ökningen av nettokostnaderna beror huvudsakligen på högre avskrivningar främst till följd av nya fordon och driftsättning av Högdalsdepån. Samtidigt ökar underhållskostnaderna för stationer och bana. Minskningen av antal personkilometer beror främst på en större omfattning av sommaravstängningar på grund av underhållsarbeten. Farstagrenen var avstängd under åtta veckor samtidigt som trafiken på gröna linjen var reducerad genom hela innerstaden.

Pendeltåg
Kostnad per personkilometer för pendeltåg uppgår till 2,3 kr (2,3 kr föregående år). Pendeltågets nettokostnader ökade med 1,0 procent (40 mkr) samtidigt som antalet

personkilometer ökade med 2,4 procent. Kostnadsökningen beror huvudsakligen på högre kostnad för köpt trafik. Ökningen av antal personkilometer beror på en utökad trafikering under året.

Lokalbana
Kostnad per personkilometer för lokalbana uppgår till 9,8 kr (9,9 kr föregående år). Den marginella minskningen beror främst på att nettokostnaderna minskat med 2,0 procent (67 mkr) samtidigt har antalet personkilometer minskat med 0,9 procent. Minskningen av nettokostnaderna beror främst på att föregående års utfall belastades av höga kostnadsföringar inom investeringsobjektet Program Tvärbana Norr Kistagrenen. Antalet personkilometer minskar främst inom Saltsjöbanan på grund av utmaningar med infrastrukturen och en omfattande ersättningstrafik med buss.

Sjötrafik
Kostnad per personkilometer för sjötrafiken[10] uppgår till 17,2 kr (17,0 kr föregående år). Sjötrafikens nettokostnader ökade med 7,2 procent medan antalet personkilometer ökade med 5,6 procent. De ökade kostnaderna kommer främst från högre trafikkostnader till stor del kopplat till högre bränsleindex. Ökningen av antal personkilometer beror bland annat på att linje L84 startade i april 2024 samtidigt som linjen trafikerats hela året 2025. Ytterligare orsak är ökat resande i samband med införandet av SL-taxan i april 2025.

[10] I sjötrafiken ingår skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik och godstrafik. Godstrafiken inom sjötrafiken utgör ett viktigt samhällsuppdrag.

4 Personal

4.1 Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare

Se målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

4.2 Hållbar arbetsgivare

Se målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa

Se målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

4.3 Uppföljning avsatta medel för hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö

Långsiktig kompetensförsörjning

I ett ekonomiskt ansträngt läge är det särskilt angeläget att tillvarata befintlig kompetens och interna resurser. Att investera i kompetensutveckling bidrar därför inte bara till kvalitet i leveranserna, utan skapar även högre engagemang hos medarbetare och stärker trafikförvaltningen som arbetsgivare. Under året har fokus legat på att aktivera medarbetare och chefer i LinkedIn Learning (LiL), med målet att sänka tröskeln för lärande och göra det enkelt att ta ansvar för sin egen utveckling.

Vid slutet av året hade 66 procent av de medarbetare som haft tillgång till LinkedIn Learning aktiverat sin licens, vilket är betydligt mer än i jämförbara organisationer.

Det mest intressanta under året är att kompetensutvecklingen i stor utsträckning har utvecklats organiskt i riktning mot trafikförvaltningens framtida kompetensbehov, utan riktade kampanjer mot specifika ämnesområden. AI utgör nu den största delen av lärandet: 40 procent av de aktiva användarna utvecklar sin kompetens inom Artificial Intelligence, följt av 27 procent inom AI for Business. Dessa områden speglar både teknisk förståelse och tillämpning i verksamheten och bidrar till att stärka organisationens omställningsförmåga inför kommande år. Samtidigt finns ett fortsatt behov av att nå fler delar av organisationen och skapa förutsättningar för att ytterligare bredda deltagandet i lärandet.

Trafikförvaltningen erbjuder en skalbar och kostnadseffektiv kompetensutveckling, där medarbetare i ökad utsträckning själva driver sitt lärande i linje med verksamhetens behov. Tydliga indikationer syns även på att medarbetare tar ett större eget ansvar för att utveckla kompetenser som möter en föränderlig omvärld, ökande digitalisering och nya arbetssätt. Under nästa år kommer fokus att skifta från uppstart och aktivering till att stödja chefer och medarbetare i användningen av AI i det dagliga arbetet, samt till att fullt ut använda Kompetenstorget i den långsiktiga planeringen av trafikförvaltningens kompetensförsörjning.

Se vidare målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig.

Hållbar och hälsofrämjande arbetskultur

Under året har trafikförvaltningen fortsatt att utnyttja det ramverk och övergripande stöd som finns för att arbeta med olika arbetsmiljöfrågor. Fokus under 2025 har legat på att utveckla arbetssätt och stärka kompetensen och förmågan att arbeta med arbetsmiljöfrågor, till exempel har det genomförts en utbildning för alla skyddsombud. Förvaltningen har även genomfört en större satsning på att arbeta förebyggande för att minska stress och psykisk ohälsa. Det har under året funnits stöd som har bidragit med fördjupad kompetens inom arbetsmiljö och lett implementeringen av förvaltningens nya IA-system[11] för rapportering och hantering av olycksfall och tillbud. Den årliga uppföljningen av SAM (systematiskt arbetsmiljöarbete) visade på ett fortsatt behov att utveckla det konkreta och praktiska stödet för chefer att arbeta med exempelvis handlingsplaner. Det finns också ett behov av att arbeta med årshjul, processer och verktyg för att skapa större tydlighet och underlätta för chefer att ta sitt arbetsmiljöansvar.

Årets OSA-kartläggning genomfördes i oktober och hade en hög svarsfrekvens där hela 89 procent svarade på enkäten. Det övergripande resultatet visade att trafikförvaltningen bibehåller ett starkt resultat kring motivation och ledarskap. Däremot backar resultatet något kring frågeområde styrning och tydlighet kring mål och uppföljning. Resultatet visar också att förvaltningen behöver fortsätta arbetet kring stress och återhämtning. Det har lagts en bra grund för detta under 2025 och det arbetet behöver fortsätta kommande år.

Summerat så har trafikförvaltningen under året tagit stora steg framåt i att både utbilda och att utveckla stödet till verksamheten inom arbetsmiljöarbetet och bidra till hållbara arbetsplatser.

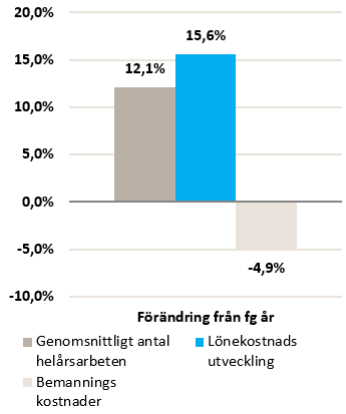
4.4 Helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr, % utfall fg år	Budget År
Personal - Helårsarbeten	1 147	1 259	-112	12,1%	1 259
Extratid	14			-12,5%	
Totalt	**1 161**			**11,7 %**	

** Helårsarbeten, är närvaro och frånvaro, vilket sammantaget motsvarar den avtalade tiden för sysselsättningsgraden i förhållande till aktuellt antal dagar under perioden, enligt Tableau.*
*** Budget rapporteras inte på extratid.*

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader

[11] IA står för information om arbetsmiljö



Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Antalet helårsarbeten understiger antalet i budget till följd av vakanser. Även bemanningskostnaderna understiger budget, främst genom lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro samt lägre sociala avgifter, vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter.

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat med 12 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 147. De direkta lönekostnaderna ökar till följd av detta. Ökningen beror till stor del på den pågående konsultväxlingen. Totala bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av lägre sociala avgifter och något lägre intag av resurskonsulter (inhyrd personal) trots fortsatt utmanande vakansläge.

4.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	**Utfall 2512**	**Utfall fg år**
Procentuell sjukfrånvaro totalt	2,96	2,95
- *varav kvinnor*	3,42	4,03
- *varav män*	2,24	1,72
Fördelat på period	2,96	2,95
1 - 14 dagar	1,02	0,97
15 - 90 dagar	0,37	0,53
91 - dagar	1,58	1,44

Den totala sjukfrånvaron är på samma nivå som föregående år, kring 3 procent. Mellan könen syns en större förändring där kvinnors sjukfrånvaro har minskat med drygt 0,6 procentenheter medan männens har ökat med drygt 0,5 procentenheter.

Sjukfrånvaron är generellt sett låg inom trafikförvaltningen, men fluktuerar något mellan de olika sjukfrånvarolängderna.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2025 jämfört med budget samt resultat 2024. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan

Resultat (mkr)	Utfall 2025	Budget 2025	Avvik utf-bu 2025	Utfall 2024	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	14 433	14 433	0	13 160	9,7%
Biljettintäkter	9 731	9 701	31	9 464	2,8%
Uthyrning fordon	1 446	1 422	24	1 373	5,3%
Uthyrning lokaler	973	1 113	-140	1 053	-7,6%
Reklamintäkter	437	423	15	419	4,4%
Övriga intäkter	2 194	1 801	392	2 400	-8,6%
Verksamhetens intäkter	**29 215**	**28 894**	**321**	**27 869**	**4,8%**
Personalkostnader	-1 242	-1 336	94	-1 306	-4,9%
Köpt landtrafik (SL)	-14 750	-14 859	109	-14 926	-1,2%
Köpt färdjänsttrafik (Ftj)	-1 277	-1 273	-4	-1 215	5,2%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-484	-478	-5	-457	5,8%
Drift och underhåll	-3 542	-3 562	19	-3 209	10,4%
Övriga kostnader	-1 535	-1 738	203	-1 906	-19,5%
Verksamhetens kostnader	**-22 831**	**-23 246**	**415**	**-23 019**	**-0,8%**
Avskrivningar	-4 252	-4 323	71	-4 015	5,9%
Finansnetto	-1 192	-1 144	-48	-1 207	-1,3%
Resultat*	**939**	**180**	**759**	**-372**	

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

Resultat sammanfattning
Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Den positiva avvikelsen förklaras främst av en högre intäkt i form av bidrag för elbusspremier, lägre köpt trafik främst till följd av nya bussavtal samt lägre volym av kostnadsföringar än budgeterat. I resultatet bedöms ej budgeterade elbusspremier om 313 mkr vara jämförelsestörande.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[12]

Verksamhetens kostnader understiger föregående år med 0,8 procent, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (1,0 procent). Kostnaderna för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, minskar med 0,5 procent (87 mkr) främst till följd av nya bussavtal med trafikstarter som påverkar året. Därtill minskar personalkostnaderna med 4,9 procent (64 mkr) främst genom lägre sociala avgifter. Övriga kostnader minskar med

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

19,5 procent (371 mkr) främst på grund av lägre bränslekostnader för buss i år samt engångsposter föregående år kopplat till uppstart av nytt pendeltågsavtal.

De lägre kostnaderna motverkas av högre kostnader inom Drift och underhåll som ökar med 10,4 procent (333 mkr) främst på grund av en högre planerad underhållsnivå, högre drifttjänster, högre hyreskostnader och högre kostnader för drift av anläggningar. Kapitalkostnaderna ökar med 4,2 procent jämfört med föregående år (budgeterad takt 4,7 procent). Avskrivningarna ökar med 5,9 procent (237 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs. Finansnettot minskar med 1,3 procent (15 mkr) vilket främst förklaras av lägre räntekostnad för pensionsskulden i SL, lägre räntekostnader vid finansiell leasing som motverkas av högre räntekostnader för lån.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för årets utfall mot budget per respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj. [13]

Utfall i jämförelse med budget
Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Biljettintäkter
Årets utfall av biljettintäkter överstiger budget med 31 mkr främst till följd av högre intäkter från periodbiljetter. En avgiftsfri lovbiljett har delats ut till ungdomar födda 2007-2013 och folkbokförda i Stockholms län för att få unga att välja kollektivtrafik för sitt resande. Budgeten baseras på en resandenivå om cirka 85 procent i förhållande till 2019, det vill säga innan pandemin. Resandenivån för perioden uppgår i genomsnitt till cirka 83 procent i år. Mer information återfinns i bilaga 1-3.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[14] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Årets utfall överstiger budget med 290 mkr framför allt genom högre bidrag (358 mkr) främst till följd av högre elbusspremier än budgeterat, ökad vidarefakturering (42 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part, erhållet skadestånd (17 mkr), högre intäkter för biogas (14 mkr), högre intäkter för reklamintäkter (15 mkr) och reavinster (4 mkr). Detta motverkas främst av lägre intäkter för uthyrning lokaler (140 mkr) främst på grund av en felaktighet i budgeteringen, lägre vidarefakturering av sjukresor (29 mkr), lägre övrig uthyrning (11 mkr) och lägre kontrollavgifter (10 mkr).

Verksamhetens kostnader

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 94 mkr till följd av vakanser främst på grund av ersättningsrekryteringar. Detta motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter som till viss del täcker upp för frånvaro och vakanser. För resultatet som helhet motverkas de lägre personalkostnaderna också till stor del av lägre debiterad tid. Se vidare under Övriga kostnader.

Köpt trafik SL

13 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.

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

Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 109 mkr. Busstrafiken uppvisar lägre kostnader om sammanlagt 122 mkr främst genom nya avtal, lägre resande och lägre incitament. Tunnelbanetrafiken visar lägre kostnader om 11 mkr till följd av att det nya avtalet E40 är billigare än antaget i budget. Avtalet startade 2 november 2025. Sjötrafiken redovisar lägre kostnader om 7 mkr till följd av lägre bränsleindex. De trafikslagsgemensamma kostnaderna understiger budget med 7 mkr genom lägre kostnader för kundtjänst som motverkas av högre kostnader för trygghetsvärdar. Pendeltågstrafiken påvisar högre kostnader om 25 mkr inom ramen för nödavtalet med SJ vilket motverkas av lägre kostnader på grund av att en del av underhåll bedömts vara investeringsutgifter. Även lokalbana har högre kostnader med 14 mkr främst inom Saltsjöbanan på grund av utökad ersättningstrafik jämfört med budget och Spårväg City till följd av förändringar i fordonsunderhållet. Dessa motverkas av lägre kostnader inom Roslagsbanan till följd av förseningar i fordonsleveranser av X15p samt incitament.

Köpt trafik Färdtjänst
Färdtjänsttrafiken överstiger budget med 4 mkr. Den högre kostnaden kommer från fler antal resor med rullstolstaxi och motverkas av lägre kostnader för taxiresor till följd av lägre pris per resa.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 5 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 19 mkr främst på grund av lägre kostnader för drift (68 mkr) till följd av för höga antaganden i budget avseende hiss och rulltrappor i tunnelbanan samt lägre kostnader för IT-drift. Även hyror och lokaler understiger budget med 44 mkr till följd av en redovisningsmässig flytt av FM-tjänster (Facility Management) till Övriga kostnader samt lägre kostnader avseende snötjänster. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi (65 mkr) främst på grund av högre marknadspriser och ökade kostnader för drivström inom pendeltåg. Drifttjänster överstiger budget med 33 mkr främst på grund av att en del IT-investeringar bedömts vara driftkostnader i stället för investeringsutgifter.
Underhållskostnaderna överstiger budget med 15 mkr vilket förklaras av högre kostnader inom fastighet och bana, el, signal och tele (BEST) som motverkas av lägre kostnader inom fordon och fartyg där fordonsförseningar förekommer.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 203 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre utrangeringskostnader (176 mkr) främst på grund av att den budgeterade utrangeringsreserven inte behövde användas fullt ut, samt en biogasskatt för busstrafiken som har betalats ut (75 mkr). Utöver detta återfinns lägre kostnader för försäljning (18 mkr), bidrag till annans infrastruktur för infartsparkeringar (12 mkr), licenser (10 mkr), sjukresor (10 mkr) samt kundförluster (9 mkr). Detta motverkas av högre kostnader på grund av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (78 mkr), kostnader för FM-tjänster som flyttats till kostnadskategorin (30 mkr, se även drift och underhåll ovan), högre kostnader för entreprenadtjänster som vidarefaktureras till extern part (33 mkr) samt högre kostnader för specialistkonsulter (13 mkr) som dock vidarefaktureras till externa parter och motsvarande intäkter erhålls.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 23 mkr. Avskrivningskostnaderna är lägre än budget (71 mkr) till följd av förskjutningar av aktiveringsplaner i diverse projekt, främst avseende Bussterminal Slussen som bland annat motverkas av högre avskrivningar kopplat till driftsättning av Högdalsdepån. Finansnettot ökar med 48 mkr dels på grund av högre räntor, dels en högre lånenivå än antaget i budget.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Utfall 2025	Budget 2025	Avvik utf-bu 2025	Föränd fg år %
Personalkostnader	**-1 182**	**-1 336**	**154**	**-5,0%**
varav lönekostnad	*-793*	*-880*	*86*	*15,6%*
spec. övertid	*-5*	*-3*	*-1*	*12,7%*
spec. sjuklönekostnad	*-7*	*-2*	*-5*	*15,5%*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-356*	*-412*	*56*	*-32,7%*
varav förändring sem- och löneskuld	*-6*	*-1*	*-5*	*253,6%*
varav övriga personalkostnader	*-27*	*-43*	*16*	*-4,4%*
Inhyrd personal	**-60**	**0**	**-60**	**-1,5%**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-1 242**	**-1 336**	**94**	**-4,9%**

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör drygt 4 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med budget är kostnaden 94 mkr lägre. Ett stort antal vakanser, framför allt på grund av ersättningsrekryteringar som inte prioriterats på grund av den pågående konsultväxlingen. De lägre kostnaderna motverkas av lägre debiterad interntid redovisat under Övriga kostnader ovan.

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal minskat med 4,9 procent. Minskningen beror främst på lägre pensionskostnader inom ramen för de sociala avgifterna och något lägre intag av resurskonsulter (inhyrd personal) trots fortsatt utmanande vakansläge. Resurskonsulter tas in vid behov för att täcka upp vid vakanser och annan frånvaro. De direkta lönekostnaderna ökar med 15,6 procent till följd av den pågående konsultväxlingen och årlig lönerevision.

5.1.2 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %
Juridik	-20	-13	-7	13%
PR	-1		-1	0%
IT	-20	-25	6	-19%
Övriga	-181	-175	-6	-21%
Summa externa konsultkostnader	**-222**	**-213**	**-9**	**-19%**

Årets utfall för externa konsulter[15] uppgår till -222 mkr vilket överstiger budget med 8 mkr. Ökningen förklaras främst av fler specialistkonsulter i externa projekt som vidarefaktureras.

[15] 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.

Exklusive dessa noteras en minskning mot budget om 7 mkr. Inom kategorin Övriga ryms trafikförvaltningens huvudsakliga användningsområde för specialistkonsulter, det rör sig främst om konsulter inom underhållsområdet, strategisk utveckling, investeringsprojekt med mera.

Jämfört med föregående år är utfallet 51 mkr lägre (19,0 procent) vilket förklaras av färre konsulter i externa projekt inom kategorin Övrigt.

5.1.3 Administrativa kostnader

Tabell: Administrativa kostnader utfall och budget 2025 inklusive jämförelse mot föregående år

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %
Administrativa kostnader	-441	-446	5	-7%

Utfallet för de administrativa kostnaderna understiger budget med 5 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster och därmed även lägre sociala avgifter som understiger budget. Även debiterad tid understiger budget till följd av detta. De administrativa kostnaderna minskar med 7 procent jämfört med föregående år främst till följd av lägre personalkostnader.

5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet

Tabell: Utredning av resultatkrav 2025

Mkr	Tecken	Utfall	Budget	Avvikelse
Resultat		**939**	**180**	**759**
Poster som skall undantas				
Reavinster	-	-4		-4
Utredning resultatkrav		**936**	**180**	**756**

Årets resultat uppgår till 939 mkr. Exklusive reavinster är resultatet 936 mkr vilket är 756 mkr högre än resultatkravet. Avvikelser mellan utfall och budget är redovisade ovan under avsnitt 5.1.

5.1.5 Återrapportering medel för åtgärder god ekonomisk hushållning

I budgetbeslutet för Region Stockholm 2023 (RS 2022-0123) avsatte regionfullmäktige 150 miljoner kronor för att genomföra insatser som stärker den ekonomiska hållbarheten. Syftet med satsningen var att främja kompetensförsörjning, minska administrativa kostnader och konsultanvändning, förbättra arbetsmiljö och trivsel, öka nyttjandet av gemensamma resurser inom koncernen samt effektivisera flöden för både patienter och resenärer. I augusti 2023 beslutade regionstyrelsen att fördela medlen till nämnder och bolag baserat på inkomna ansökningar.

Medel för nedan fyra projekt har tilldelats trafikförvaltningen om totalt 100 mkr.

- Minskad konsultanvändning, 64 mkr
- Utveckla och behålla kompetens, 6 mkr
- Översyn intäkter, 10 mkr
- Förbättrad mottagandeförmåga av anläggningsinformation, 20 mkr

Minskad konsultanvändning
Trafikförvaltningen inledde 2023 ett treårigt arbete med att successivt minska beroendet av externa konsulter. Målsättningen är att stärka den interna styrningen och kontrollen inom verksamheten, vilket på sikt väntas leda till betydande ekonomiska fördelar i form av lägre investeringsutgifter och minskade konsultkostnader. Genom att ersätta konsulter med egna anställda uppnås inte bara kostnadsbesparingar utan även flera strategiska fördelar som till exempel en tryggare kompetensförsörjning samtidigt som kunskapsöverföringen inom verksamheten säkerställs.

Enligt den ursprungliga planen skulle trafikförvaltningen växla 285 konsulter framför allt inom avdelningarna Investeringsprojekt, Teknik, och IT. Effekthemtagningen beräknades uppgå till 202 mkr december 2025.

På trafikförvaltningen har det sedan arbetet påbörjades 2023 tillsatts 243 stycken konsultväxlingar.

Till följd av förskjutningar i planerade konsultväxlingar uppgick den ackumulerade besparingseffekten 2025 till 167 mkr. Förvaltningen bedömer att den totala effekthemtagningen uppgår till 210 mkr, vilken beräknas realiseras under 2026.

Parallellt med konsultväxlingsarbetet lanserade trafikförvaltningen 2023 arbetsgivarvarumärkeskampanjer som var skräddarsydda efter önskad målgrupp med syfte att öka kännedom om trafikförvaltningen som arbetsgivare. Det långsiktiga arbetet med arbetsgivarvarumärket ger resultat i en dubblering av antalet ansökningar sedan 2022. Arbetet har också resulterat i en högre andel relevanta ansökningar och därför minskat andel uppdrag som ställer krav på search, det vill säga att proaktivt identifiera och attrahera kvalificerade kandidater, ofta passiva sådana. Utlysta tjänster inom ramen för konsultväxling kunde därför fortsatt tillsättas i god takt under helåret 2025 tillsammans med andra vakanta tjänster i den ordinarie bemanningen av verksamheten.

Utveckla och behålla kompetens
Trafikförvaltningen har genom etableringen av ett Data Science Lab och satsningar på kompetensutveckling inom data och analys tagit viktiga steg för att utveckla och behålla strategisk kompetens. Syftet är att långsiktigt bli en mer datadriven organisation, stärka den interna beställarkompetensen och säkerställa kapacitet att genomföra verksamhetsstrategin. Genom proof-of-concepts, särskilt kopplat till generativ AI för avtalshantering, skapas nytta i form av ökad effektivitet och kvalitet.

Denna satsning inom trafikförvaltningen har även kommit Region Stockholm till gagn, genom att förvaltningen kunnat delta aktivt och bidra i den regionsövergripande satsningen inom AI genom att dela erfarenheter i området men även kunnat bistå med kompetenta resurser från trafikförvaltningens etablerade Data Science Lab till olika delar av AI satsningen. Trafikförvaltningen har deltagit i delprojekt för strategiutveckling, kompetensutveckling, infrastrukturutveckling samt även delat material och insikter från egna Data & Analys satsningar. Detta har sammantaget bidragit till ökat kompetens och medvetenhet inom Region Stockholm kopplat till AI, Data Science, Machine Learning samt generativ AI.

Samtidigt har satsningen ökat trafikförvaltningens attraktionskraft som arbetsgivare inom området. Trafikförvaltningens och Region Stockholms renommé inom AI har spridits både inom

akademi och inom branschen genom att förvaltningen varit ute och föreläst om det som har åstadkommits och planeras att göras i framtiden.

Under årets slut lanserade trafikförvaltningen en AI-assistent som ett gemensamt AI-verktyg för samtliga medarbetare. Syftet är att stödja det dagliga arbetet, stärka kvaliteten i analyser och texter samt frigöra tid genom exempelvis effektivare sammanfattningar, idéarbete och språkbearbetning. Lanseringen genomfördes tillsammans med en strukturerad introduktion där både medarbetare och chefer påbörjade arbete med att använda AI på ett säkert, ansvarsfullt och effektivt sätt. Tre uppföljande mätningar under hösten visar att användningen av AI-verktyg inom en pilotavdelning ökade direkt efter lanseringen och därefter successivt över tid. I den inledande nollmätningen uppgav mer än hälften av medarbetarna att AI redan bidrar till tidsbesparingar om cirka 30 minuter upp till flera timmar per vecka, främst inom textproduktion, sammanfattningar och informationssökning.

Cheferna ser en tydlig potential för AI-stöd i verksamheten och bedömningen är att insatserna under året har skapat en stabil grund för fortsatt utveckling av både digital kompetens och nya arbetssätt. Under 2026 fortsätter arbetet med fokus på en bredare användning av AI samt fortsatt stöd till chefer i förändringsarbetet.

Den ackumulerade ekonomiska effekthemtagningen uppgick under 2025 till 6 mkr. Trafikförvaltningen bedömer att den totala realiserade effekten kommer att vara i paritet med ursprungsberäkningen om 50mkr, men full effekt förväntas uppnås först efter 2025.

Översyn intäkter
I samband med införande av nytt biljett- och betalsystem avser trafikförvaltningen att övergå till betalstolpar. Idag finns betalstolpar monterade på hållplatserna på lokalbanorna och vissa pendeltågsstationer. Spårväg City är den sista lokalbanan där manuell visering fortfarande sker ombord. Betalstolpar har visat sig ha gott resultat på övriga lokalbanor där konceptet är implementerat. Manuell visering ombord på Spårväg City är ineffektivt då det stundtals är så trångt att validering inte är möjligt.

Betalkortsstolpar installerades på Lidingöbanan 2024 och effekthemtagningen startade när det nya trafikavtalet startade 15 dec 2024. Betalkortstolpar installeras inte på Spårväg City, istället installeras betalkortsstolpar ombord på fordonen som trafikerar Spårväg City. Installationer är delvis klara och testning pågår. När tester är godkända kommer övriga fordon att få installerat betalkortsstolpar ombord där den ekonomiska effekthemtagningen sker först under hösten 2026 och under våren 2027.

Till följd av bland annat överprövningar, har den ursprungliga tidplanen förskjutits, vilket innebär att den beräknade ekonomiska effekthemtagningen om 39 mkr när betalutrustning ombord är på plats, uppnås i sin helhet först efter 2025.

Den ekonomiska effekthemtagningen kopplade till betalkortsstolpar på Spårväg City och Lidingöbanan uppgår 2025 till cirka 23 mkr.

Förbättrad mottagandeförmåga av anläggningsinformation
För att bygga upp en förbättrad mottagandeförmåga av anläggningsinformation och möta behovet av att effektivisera och modernisera arbetssätt gällande ritningshantering pågår ett antal åtgärder i projektet. Fokus ligger på att införa standardiserade strukturer för digital anläggningsinformation (AIM) i enlighet med den gemensamma strukturen för information i byggsektorn, vilket effektiviserar förvaltning och underhåll. Strukturer har beslutats för fastigheter och spåranläggningar, och ett BIM-samverkansprojekt (Byggnads Informations Modell) har etablerats med målet at medföra effektivisering av bygg- och förvaltningsprocesser genom samordnad och digital information om anläggningen.

Vidare har informationsägarskap tydliggjorts, och en gemensam kravställning utifrån branschstandard är på internremiss för att möjliggöra enhetliga och automatiserade dataleveranser. Därutöver pågår även registervård och automatisering i förvaltningssystemen.

Den prognostiserade ekonomiska effekterna som denna åtgärd kommer att medföra är i paritet med ursprungskalkylen om 15 mkr, men realiseras först efter 2025 och/eller i samband med FUT inplanerade leveranser 2026 och framåt. Effekthemtagning fram till sista december 2025 är cirka 5 mkr.

5.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Tabell: Åtgärder för ett resultat i balans

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2025	Realiserad effekt 2025	Prognostiserad effekt 2025	Avvikelse prognostiserad effekt jmft budget 2025	Budgeterad effekt 2026*	Budgeterad effekt 2027*	Budgeterad effekt 2028*
Köpt trafik				0		329	
Drift och underhåll				0	100	100	
Övriga kostnader				0	198	329	
Summa	0	0	0	0	298	759	0

**Ackumulerade belopp per år enligt verksamhetsplan 2025. D v s år 2027 omfattar både år 2026 års behov om 298 mkr och ytterligare 461 mkr. Avser ospecificerat behov av åtgärder. År 2028 innehåller ännu inga behov då året inte budgeteras i verksamhetsplan 2025 enligt anvisningar.*

Trafikförvaltningen har år 2025 en budget i balans varför inga åtgärder tagits upp i verksamhetsplan 2025. Verksamheten arbetar löpande med olika former av framtida intäktsförstärkningar och kostnadseffektiviseringar.

I verksamhetsplan 2025 fanns ett underskott i planåren 2026 och 2027. I koalitionens förslag till budget 2026 höjs resultatkravet för trafikförvaltningens ansvarsområden till 865 mkr år 2026 och 923 mkr åren därefter. Tillsammans med anslagshöjningen i budgetförslaget bedömer trafikförvaltningen att budgeten kommer att vara i balans de närmsta åren. I verksamhetsplan 2026 för trafiknämnden/trafikförvaltningen beskrivs ekonomin närmare för de kommande åren.

5.3 Investeringar

5.3.1 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 olika omvärldsfaktorer. Investeringar som inte genomförs eller blir framskjutna, och som är viktiga för infrastrukturen, kan till viss del behöva kompenseras genom ökade 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

Program Roslagsbanans utbyggnad
Syftet med objektet är att möjliggöra en ökad och robust trafikering på Roslagsbanan genom dubbelspårsutbyggnad tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå, Vallentunadepån i Molnby. För resenären medför det möjlighet till en tätare och mindre störningskänslig trafik i moderna fordon.

Det som kvarstår i objektet är trafiksättning av de sista två fordonen av typen X15p inklusive slutleverans av kvarvarande dokumentation och högvärdeskomponenter. Därefter fortsätter verifieringen av hela fordonsflottan X15p innan fordonen fullt ut övertas genom ”Final take over”[16]. Totalt är nu 20 stycken X15p-fordon (av 22 upphandlade) godkända för trafik och övriga två planeras att trafiksättas senast under första kvartalet 2026. Det kvarstår även mindre arbeten längs banan såsom säkerhetshöjande åtgärder i Danderyd kommun, åtgärder av brister i stationsbron i Roslags Näsby samt åtgärder tillsammans med Trafikverket vid Arninge station. Dessa åtgärder bedöms bli klara under första halvåret 2026.

Enlunda bussdepå Ekerö
Objektet omfattar uppförande av en ny bussdepå på Ekerö. Bussdepån planeras ersätta befintlig bussdepå i Tappström och planeras stå klar i slutet av 2030.

Uppstart av genomförandet har försenats bland annat på grund av en långdragen process för bygglov samt vattendom. Förfrågningsunderlaget publicerades i mars 2025 och tilldelning skedde i början av juli 2025. Tilldelningen överprövades under juli månad och ärendet ligger nu hos förvaltningsrätten. Konsekvensen för objektet är att tidplanen har förskjutits samt fördelning av budget över åren har förskjutits.

Bussterminal Barkarby
Objektet omfattar uppförande av en bussterminal i Barkarby, där trafikförvaltningens avtalspartner uppför stommen och trafikförvaltningen ansvarar för anpassning till kommande buss- och resenärsbehov. Objektet fick genomförandebeslut i trafiknämnden i maj 2022 och medfinansieras av Järfälla kommun.

Tilldelning av markentreprenad har skett och produktion påbörjades i januari 2025. Tilldelning av entreprenaden för stomkomplettering skedde under juni månad och arbetet pågår med färdigställandet. Bussterminalen väntas stå färdig under slutet av 2026 i enlighet med beslutad tidplan.

Program Slussen
Objektet består av två investeringsprojekt, “Bro över Söderström” och “Teknikutrustning och elkraft Slussen”. Projekt “Bro över Söderström” är avslutat. I projekt “Teknikutrustning och elkraft Slussen” pågår arbetet med att bygga om Norra teknikrummet för ny utrustning till 400V och till 33 kV och detta planeras vara klart under 2026.

Objektet är försenat jämfört med ursprunglig tidplan vilket beror på att Stockholm stads arbeten i området blivit försenade och därigenom hindrat tillgången till utrymmena. Den nya likriktarstationen Fatburen 1 är inkopplad och överlämningen till förvaltningen kommer att ske under 2026.

Program Röda linjens uppgradering

[16] "Final take over" innebär det slutgiltiga, officiella övertagandet av ett projekt. Det är det sista steget där ägandet och ansvaret överförs permanent, vilket innebär att något är helt avslutat och överlämnat.

Objektet omfattar huvudsakligen leverans av 96 fordon C30, anpassning av Nybodadepån för trafikering av C30 samt anpassningar av landbaserad IT till C30 fordon och till del även C20 fordon.

Under 2025 har produktionen fortsatt varit stabil vilket medför att samtliga fordon i grundorden färdigställts. IT-projektet har tecknat ett IT-supportavtal för de landbaserade IT-systemen, samt avtalat med leverantören att ersätta ett av IT-systemen samt byta ut kommunikationslösningen. Ersättningssystemet HealthHub och den nya kommunikationslösningen planeras att driftsättas under 2026.

C30 optioner
Under sista kvartalet 2023 fattade regionfullmäktige beslut om att avropa ytterligare 20 stycken C30 fordon. Objektet har därefter avropat såväl fordon som ombordutrustning för fordonen, i enlighet med optioner på gällande avtal med leverantörerna.

Det första optionsfordonet övertogs av trafikförvaltningen i augusti 2025 och det sista fordonet ska enligt plan övertas i april 2026. Under 2025 har totalt 12 fordon mottagits. Löpande övertas högvärdeskomponenter och specialverktyg.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Av det ursprungliga programmet återstår endast slutligt införande av bromssäkerhetssystemet ATP (Automatic Train Protection). Transportstyrelsens godkännande utan tidsbegränsning för ställverk och mark erhölls våren 2024. Arbetet med uppdaterad ATP-installation på fordonen pågår, 64 av totalt 72 vagnar är klara. Säkerhetsbedömning av Alstoms säkerhetsakter pågår med ATP wayside som enda kvarvarande post. Objektets ansökan om godkännande av ATP skickades in i slutet av året. Godkännandet sker med en tidsbegränsning för att kunna köra trafik med ATP. Efter en provperiod om 3–6 månader kan ansökan om godkännande utan tidsbegränsning skickas in.

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, där SL hävde kontraktet med totalentreprenören i juli 2024, har projekterande konsulter handlats upp för färdigställande av bygghandlingar inför upphandling av entreprenader. Upphandling av entreprenader på denna sträcka planeras till hösten 2026. För sträckan Ursviks torg till Helenelund pågår framtagande av förfrågningsunderlag och de första upphandlingarna planeras till första kvartalet 2026 efter ett förnyat genomförandebeslut har fattats i Regionfullmäktige. Trafiknämnden godkände ett förnyat genomförandebeslut den 25 november 2025.

Objektet har en beräknad sluttid år 2029 främst till följd av en förskjutning av tidplaner för projekterings- och produktionsarbeten.

Program Saltsjöbanan
Objektet Saltsjöbanan omfattar upprustnings- och kapacitetsförstärkande åtgärder för att möjliggöra 12 minuters trafik samt införande av ATC (Automatic Train Control).[17]

[17] Automatic Train Control, ATC, är ett samlingsnamn för olika säkerhetssystem för järnväg som kraftigt minskar risken för olyckor som orsakas av handhavandefel från lokföraren.

Projekt Kapacitetshöjande åtgärder avseende stationerna vid Fisksätra och Tattby omfattar byggnation av dubbelspår för att omvandla dem till mötesstationer. De kapacitetshöjande åtgärderna färdigställdes i december 2024 och då startade åter tågtrafiken mellan Saltsjö-Järla (som temporär slutstation) och slutstationerna österut till Saltsjöbaden och Solsidan.

Projekt Henriksdal-Slussen syftar till att upprusta och modernisera sträckan från Slussen till Henriksdal och därmed möjliggöra tätare trafik (12-minuter) på Saltsjöbanan. Stockholms stads Slussen-projekt påverkar sluttiden för återläggningen eftersom det är en förutsättning för färdigställande av sträckan. Bygghandlingsprojektering avseende bana, el, signal och tele färdigställs under kvartal 2 2026. Diskussioner förs mellan trafikförvaltningen (Bytespunkt Slussen/Saltsjöbanan) och Stockholm stad (Exploateringskontoret Slussen) för att finna genomförbara lösningar vid slutstation Slussen.

Utredningen av buller- och vibrationsåtgärder vid slutstationen är nu klar, det har resulterat i en framtagen och överenskommen lösning. Utredningen av tryckutjämningsschakt vid Slussen, är också klar med en framtagen och överenskommen lösning för ett genomförande under 2026. Genomförande av tryckutjämningsschakt vid slutstation Slussen är ett prioriterat projektmål för Saltsjöbanan, för att möjliggöra en eventuell framtida 10-minuters trafik.

Pågående tidtabellsutredning och simulering av omloppstider har färdigställts under 2025. Resultatet visar att ytterligare investeringsåtgärder behöver utföras på Saltsjöbanan, vilket medför ökade utgifter inom objektet. Fördyring på 149 mkr avseende omfattningsändringar för att uppnå 12-minuters trafik, då Saltsjö-Järla och Henriksdal station behöver två spår. Ett förnyat genomförandebeslut planeras tas i trafiknämnden kvartal 2 2026.

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. Trafikförvaltningen erhöll ett förnyat genomförandebeslut under mars 2025. En gemensam tidplan har tagits fram mellan parterna och trafikstart är planerad att ske under hösten 2026.

Danviksbron
Objektet avser totalrenovering av Norra Danviksbron med rivning av stora delar av den gamla bron, bevarande av vissa delar med högt kulturmiljövärde och återuppbyggnad av en ny bro. Norra Danviksbron trafikeras av Saltsjöbanan och buss i en körbana för kollektivtrafik från Nacka mot Slussen. Objektet finansieras av både Stockholms stad och Region Stockholm och projektet sker i samverkan mellan parterna. Entreprenad för återuppbyggnad handlades upp under första halvan av 2024 och kontrakt med entreprenör tecknades i juli 2024.

Under första halvan av 2025 skedde främst kompletterande rivning och grundläggning, innan återuppbyggnaden av den nygamla bron påbörjades efter sommaren för att pågå under resterande 2025 och under 2026. Bron planeras att tas i drift för busstrafik under första kvartalet 2027. Entreprenaden som helhet pågår till mitten av 2027.

C20 Uppgradering
Objektet omfattar uppgradering och modernisering av C20-flottan med flera livstidssäkrande åtgärder såväl interiört som i fordonens teknik för trafikstyrning.

Arbeten med nollställning av övergångsbryggor, installation av huvudsäkringar, installation av värme- och ventilationskort samt uppkoppling av fordon med hjälp av mobilt bredband har färdigställts under året.

Tunnelbaneavtalet med MTR avslutades den 1 november 2025 och Connecting Stockholm är från 2 november ansvarig trafikoperatör i tunnelbanan. Vissa arbeten som MTR inte hunnit färdigställa innan den 1 november har MTR avropat från Connecting Stockholm. I dessa arbeten ingår installation av två prototypbryggor, viss dokumentation samt en felrättning av C20 mjukvara.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Objekt Brukarspecifik inredning innefattar en del av interiören, tekniken och olyckshantering i bussterminalen.

Tillträde till ytor och planeringen styrs av Stockholm stad som är byggherre för projektet. Försenade tillträdestider påverkar produktionen för projektet som försöker anpassa sig efter rådande omständigheter. Den framskjutna trafikstarten i Katarinabergets bussterminal påverkar projektets tidplan och ger ökade utgifter inom projektet.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
Stockholms stad har upphandlat sina entreprenader som ska utföra produktionsarbetena för stommen till slutstation för Saltsjöbanan och för närvarande pågår grundläggningsarbetena för stationen.

Parterna har överenskommit ett fast pris för att staden skall färdigställa anläggningen och dess ingående delar. Projektet har påbörjat arbete med att ta fram ett förnyat genomförandebeslut och utreder tillsammans med Stockholm stad en lämplig lösning för fastighetsreglering av anläggningen kopplad till Saltsjöbanans ändstation.

Livstidsförslängning gröna linjen
Objektet omfattar åtgärder för att säkra livslängden av trafiken på grön linje fram till 2040.

Sommaravstängning gällande uppdatering av signalställverksplattform från Blåsut till Farsta Strand samt BEST[18] arbete söder om Hökarängen skedde under sommaren 2025. Objektet har uppmärksammat att antalet reservdelar som frigjorts inte är tillräckligt många, varför installation av TCM100[19] i ytterligare två ställområden, Gubbängen och Skogskyrkogården, har avropats. Detta möjliggör att ytterligare reservdelar frigörs. Installation av TCM100 kommer att genomföras nattid under 2026.

Manöversystem röd och blå linje
Objektet omfattar nytt digitalt manöversystem samt transmission för röd och blå linje. Trafikförvaltningen genomförde under 2023 en upphandling av manöversystemet som överklagades. Kontraktet med vinnande anbudsgivare kunde tecknas i november 2024.

Installation av optofiber fas 2 blå linje slutfördes sommaren 2025. Installation av optofiber fas 2 röd linje pågår och planeras vara klart i slutet av 2026. Manöversystemsleverantören har genomfört ytterligare en pilotinstallation i Fruängens relärum för att testa integrationen mellan det nya manöversystemet och det befintliga signalsäkerhetsystemet.

Omkopplingsskåp är uppsatta på blå linje och driftsatta i Akalla, Husby och Kungsträdgården. Blå linje beräknas ha driftsatta omkopplingsskåp på hela linjen under kvartal 1 2026. Datanät är

[18] Bana, el, tele och signal.
[19] Nytt tågdetekteringssystem.

installerat fysiskt på blå linje, och röd linje är påbörjad. UPS leverantören[20] har driftsatt samtliga UPS:er på blå linje (utom Husby). På grund utav att fler osäkerheter kopplade till gränsyteproblematik dykt upp som krävt omtag så arbetar objektet på att ta fram ett nytt genomförandebeslut då detta kommer att påverka tid och kostnad för framförallt röd linje.

Effektiv trafikledning
Objektet omfattar en samlokalisering av de olika trafikledningscentralerna till en ny trafikledningscentral. Produktionen är i gång enligt plan för den primära trafikledningscentralen.

Ny lokal för den redundanta trafikledningscentralen är beslutad. Projektering av den nya lokalen startar inom kort.

Lilla Lidingöbron
Objektet avser en ny bro som ersättning för den gamla Lilla Lidingöbron med dubbelspår för Lidingöbanan, i stället för tidigare enkelspår, samt gång- och cykelbana. Bron har byggts med Lidingö stad som byggherre, som i sin tur handlade upp en totalentreprenör för genomförandet. Efter att jordningsproblematik på bron åtgärdats, genomfördes trafikstart i maj 2024.

Endast mindre åtgärder på anläggningen kvarstår, vilka har försenats på grund av långa leveranstider på material. Projektet bedöms kunna stängas under kvartal 2 2026.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Objektet är en ersättningsinvestering där hissar och rulltrappor i SL:s anläggningar skall bytas ut mot nya och modernare. Objektet är i full produktion. Under 2025 har 20 rulltrappor och 7 hissar installerats. Objektet beräknas kunna avslutas i slutet av 2026.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö pendeltågsdepå byggs om och byggs ut och depån anpassas till de befintliga X60 fordonen. Ombyggnaden sker under pågående drift vilket ställer stora krav på projektet och entreprenör att samarbeta med operatören.

Objektet är uppdelat i sex huvuddelar för att underlätta planering och uppföljning. Huvuddel 1–3 är klara och överlämnade till förvaltningen. Just nu pågår produktionen på huvuddel 4, som omfattar spår 3–5 inne i depån. Objektet påverkades av ökade materialpriser på grund av omvärldsläget och föreslog en omfattningsminskning för att kunna innehålla beslutad investeringsutgift. Omfattningsminskningen innebar att tvättanläggningen och tunnelförlängningen vid spår 6 och 7 togs bort då dessa inte bedömdes vara nödvändiga för att uppnå huvudsyftet att underhålla X60. Det förnyade genomförandebeslutet godkändes i regionfullmäktige i september 2025. Objektet planeras vara klart och överlämnat kvartal 4 2026.

Upprustning Södra Götgatan
Objektet omfattar projektering och genomförande av ett tätskiktsbyte på gröna linjens tunnelbanetunnel mellan stationerna Medborgarplatsen och Skanstull, i syfte att säkerställa fortsatt tunnelbanedrift på sträckan.

Tilldelningsbeslut för entreprenadarbeten skedde i juli 2025 och arbetena påbörjades i november på sträckan mellan Åsögatan och Kocksgatan. Objektet planeras pågå fram till och med 2032. För att minimera omgivningspåverkan kommer objektet att genomföras i etapper.

Rissne Tunnelbanedepå

[20] Uninterruptible Power Supply.

Objektet omfattar bland annat en utökning av antalet uppställningsplatser, upprustning och om- och tillbyggnad av verkstad samt en ny tvätt- och saneringshall.

Om- och tillbyggnaden av den befintliga verkstaden fortsätter enligt plan. Stomme, tak och fasad för ny verkstadsdel är färdigställda, och montage och ingjutning av räls har slutförts. I den befintliga verkstadsdelen är den nya golvbeläggningen klar medan arbetet med räckesmontage pågår. På östra bangården befinner sig BEST-arbetena[21] i planeringsfasen. Kabeldragning och kanalisation mellan teknikhus och högspänningsrum har färdigställts. I uppställningshallarna har installationen av sprinklersystem färdigställts. Hela sprinklersystemet driftsätts 2026.

Upphandling för uppförande av den nya tvätt- och saneringshallen pågår. Tidigare upphandlingar har fått avbrytas och upphandlingsstrategin har nu omarbetats för att skapa bättre förutsättningar för att kunna kontraktera entreprenörer. Med anledning av den utdragna upphandlingsprocessen har projektets avslut skjutits framåt i tiden och objektet beräknas vara avslutat 2028.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Objektet syftar till att säkerställa drift med fordon X10p på Roslagsbanan till år 2030. Detta görs genom att införa nödvändiga åtgärder i fordonens traktionssystem (batterisystem för framdrift), hjälpkraftsystem och bromsdatorsystem. Arbete med dessa åtgärder har pågått under 2025. Objektet har en beräknad sluttid 2026.

Brandskyddsåtgärder Tunnelbana
Objektet skall bygga brandgaspartier på 34 stationer och även installera och modifiera stigarledningar på 42 stationer.

Överenskommelse med SSBF (Storstockholms Brandförsvar) har gjorts där föreläggandetiden har flyttats fram. För de 11 stationer med enbart en uppgång ska åtgärderna vara utförda senast slutet av juni 2026. Resterande 23 stationer skall vara färdigställda senast slutet av juni 2028. Upphandlingen av entreprenadarbetena har delats in i tre etapper. Tilldelningsbeslut för samtliga etapper har erhållits. Produktionsarbeten pågår för etapp 1 och 2. Framtagande av bygghandlingar pågår för etapp 3.

Banåtgärder Söderströmsbron
Objektet syftar till att upprusta delar av bron och återställande av BEST-anläggningen[22] i sin helhet. Under året har samtliga entreprenader färdigställts och slutbesiktigats. Överlämnande till förvaltningen pågår enligt plan. Avslut av projektet planeras till kvartal 1 2026.

Högvärdeskomponenter X60B
Objektet avser inköp av högvärdeskomponenter, däribland boggier, till fordonstypen X60B. Beslut fattades i trafiknämnden i oktober 2019 grundat på en uppskattad kostnad.
Leverans är klar när det gäller boggies (underrede som är vridbart mot ett fordons kaross). Det som kvarstår är AGTU:er (kompressorer) där arbetet är försenat med beräknad slutleverans från leverantören mars 2026.

Leverantören arbetar succesivt med att färdigställa modifieringar på fordonens AGTU:er enligt plan.

Nockebybanan ersättning till Akka 4
Ny depålösning ska uppföras med möjlighet till uppställning av Nockebybanans sju fordon. Investeringen ska säkerställa rådighet och en långsiktig depåfunktion på Akka 4, detta för att över tid möjliggöra pålitlig leverans av spårvagnar till trafikering på Nockebybanan.

[21] Bana, el, signal och tele.
[22] Bana, el, signal och tele.

Enligt avtal med Stockholms stad, vilket upprättades 2009, skulle depån vara överdäckningsbar med bostäder. Stockholms stads exploateringskontor framförde våren 2024 till trafikförvaltningen att man i stället för överdäckning med bostäder önskade en annan utformning av depån. Avtalsförhandlingar mellan parterna har lett fram till en avtalad lösning som i stället innebär en traditionell depåbyggnad med grönt tak.

Arbete med spårombyggnad slutfördes under augusti 2025 och rivning av depån påbörjades under november. Den nya uppställningshallen beräknas stå klar i slutet av 2027, då även övriga befintliga byggnader på depåområdet bedöms vara rivna.

Roslagsbanan ersättning X10p
I december 2023 lades ett optionsavrop av ytterligare fyra fordon av typen X15p. Dessa fyra fordon kommer ersätta fyra X10p fordon som ska fasas ut. Produktionen av fordonen pågår och det första optionsfordonet beräknas tas i trafik i kvartal 3 2026.

Roslagsbanan Fordon - Ersättning X10p, Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p och Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p
Objektet omfattar det andra optionsavropet av 10 stycken X15p-fordon som kommer att levereras till Vallentunadepån under åren 2027–2028. Dessa X15p fordon möjliggör en fortsatt utfasning av de äldre fordonen X10p. För att kunna ta emot ytterliga nya fordon till Roslagsbanan krävs även en utbyggd depå för ytterligare verkstadsplatser och uppställning samt att elkraftssystemet på banan måste förstärkas på grund utav att de nya moderna fordonen kräver ökat energiuttag. I budget 2025 låg dessa i ett och samma objekt men har under 2025 delats upp i tre olika objekt där fordonsprojektet är i genomförande.

Ett optionsavrop om 10 nya fordon av typ X15p lades i augusti 2025. Dessa skapar en möjlighet att avveckla 10 stycken X10p fordon som i sin tur ger reservdelar till resterande X10p fordonsflotta. Det första av dessa 10 optionsfordon beräknas anlända till Sverige i slutet av år 2027 och tas i trafik under första halvåret 2028.

Ett förnyat genomförandebeslut för objektet Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p med minskad omfattning, tid och utgift, togs i trafiknämnden december 2025. I ursprungligt genomförandebeslut för objektet ingick anpassningar av fordonen för trafikering till city, där anpassningar bland annat baserades på interna riktlinjer. För att säkerställa en så homogen fordonsflotta som möjligt och samtidigt säkra framtidstrafikering till city med gällande myndighetskrav har två områden identifierades som möjliga till ändring i objektets omfattning. Dessa två områden är brandsäkerhet och miljö (köldmedium). Resterande krav på fordonen kvarstår.

Saltsjöbanan FUT Fordon X25
Objektets syfte är att byta ut den befintliga fordonsflottan (C10/C11) på Saltsjöbanan eftersom den nått sin tekniska livslängd samt orsakar bullerproblematik.

Genomförandebeslut fattades i regionfullmäktige i februari 2024. Objektet skickade ut ett preliminärt förfrågningsunderlag till marknadens fordonsleverantörer våren 2024 och skickade därefter ut det slutliga förfrågningsunderlaget i juni 2024. Anbudsöppning genomfördes november 2024. Ett förnyat genomförandebeslut fattades i regionfullmäktige i juni 2025. Kontraktsignering med fordonsleverantören skedde i november 2025.

Saltsjöbanan FUT elkraftförstärkning och depå
Detta objekt består av två delprojekt, depåanpassning samt elkraftförstärkning för de nya fordonen X25. Planeringsfasbeslut fattades november 2023 och systemhandlingen fastställdes november 2024. Objektets genomförandebeslut togs av regionfullmäktige i maj 2025.

Depåprojektet omfattar en ny verkstadshall i Neglinge för de nya X25 fordonen samt nya uppställningsspår för tre museifordon i Storängen. Detaljprojektering pågår. Utskick av förfrågningsunderlag för byggnation avseende uppställningsspår för museifordon i Storängen planeras i mars 2026. Utskick av förfrågningsunderlag för byggnation av Neglinge depå planeras i juni 2026.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg
Objektet innefattar anskaffning och installation av kamera- och monitorutrustning på samtliga 129 pendeltågsfordon i X60 flottan med syfte att tillgodose säker dörrstängning och avgångsrutiner från förarhytten. Leverantören arbetar med att åtgärda ett antal brister och problem i systemet. I mars 2024 genomfördes vintertester med ett pendeltågsfordon utrustat med prototypkameror i Storlien. Baserat på detta tog leverantören fram 144 stycken prototypkameror som installerades på 6 stycken fordon vid årsskiftet 2024/2025. Ett av dessa testfordon har vid två tillfällen under februari och mars genomfört nya vintertester i Storlien.

Efter de genomförda vintertesterna arbetar leverantören nu med att ta fram nya kameror som sedan kommer att testas vintern 2025/2026.

Ombyggnad Märsta Busstvätthall
Objektet blev färdigställd sommaren 2023. Objektet är aktiverat och endast ett par låspunkter återstod. Sista kvartalet 2025 installerades de nya låspunkterna. Det var osäkert om man skulle hinna installera allt 2025 därav ingen lagd budget.

Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå, Elektrifiering av Södertälje bussdepå, Elektrifiering av Kalhäll bussdepå och Elektrifiering av Frihamnen bussdepå
De fyra objekten ingår i trafikavtal E46, E47 och E48 där trafikering med enbart elbussar startar i slutet av sommaren 2026. Under 2024 har det tagits fram bygghandlingar på elektrifieringen och systemhandlingar på brandskyddsåtgärder gällande Södertälje och Kallhäll. Objekten erhöll genomförandebeslut under hösten 2024.

Under 2025 har tilldelningen gällande Fredriksdal bussdepå blivit överklagad två gånger och upphandlingen varit tvungen att avbrytas. Objektet kommer att gå ut med en ny upphandling av entreprenaden snart men med konsekvensen att entreprenadstart blivit förskjuten från 2025 till 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 underhållspaketen 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 E24[23], 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.

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.

Ett beslut för att inleda genomförandefasen har erhållits av regionfullmäktige. Objektet har under samma period arbetat med att förbereda den planerade upphandlingen av nytt trafikhanteringssystem samt påbörjat planering och arbete med systemutvecklingen av de interna systemkomponenterna. Under april påbörjades upphandlingen av det nya trafikhanteringssystem som planeras utgöra grunden för den nya förmåga som initiativet ska utveckla och etablera. Upphandlingen sker med ett förhandlat förfarande med föregående annonsering, och tilldelningsbeslut och avtal förväntas kunna delges och ingås i början av 2026.

Spårväg syd
Spårväg Syd är ett av objekten i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm. Avtalad omfattning avser sträckan Flemingsberg – Älvsjö, via bland annat Kungens kurva och Skärholmen. Sträckan har bedömts överskrida avtalad budgetram.

Spårväg syd etapp 1 är planerad att trafikera sträckan mellan pendeltågstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via Masmo och Kungens kurva. Ett beslut om lokalisering för denna första etapp fattades i trafiknämnden mars 2025. Objektet arbetar med systemhandlingsprojektering och underlag till tillstånd för vattenverksamhet för de delar som direkt eller indirekt berörs av Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn i Masmo samt Glömstadalen. Övriga delar har varit pausade.

Regeringen tillsatte förhandlingspersoner som uppdrogs att omförhandla objekten inom Sverigeförhandlingen och Stockholmsförhandlingen samt utreda förutsättningarna för genomförandet av Östlig förbindelse. Förhandlingen har landat och ett tilläggsavtal har tecknats i oktober 2025, vilket inväntar att vinna laga kraft i januari 2026. Spårväg Syd etapp 1 har passerat kontrollstation 1 och går nu in i en kontrollerad uppstartsfas då projektet har haft en begränsad organisation och uppgifter att utföra under längre period.

Roslagsbanan till city
Befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till City via Odenplan inom ramen för Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Systemhandlingsprojektering pågår till kvartal 3 2026 och inför fastställelse tas underlag fram och förankras inför kontrollstation 2 i december 2026. Under hösten 2025 pågick planering inför kommande samråd 2 med allmänheten gällande järnvägsplan och tillståndsprövning samt planering inför osäkerhetsanalys av kostnad och tid enligt successivprincipen. Samtliga delar ska redovisas vid kontrollstation 2 i december 2026.

Objektet befinner sig fortfarande i ett tidigt skede med osäkerheter både i anläggningens utformning, befintligheter som korsande anläggningar, samt framtidens marknadsläge, men arbetar aktivt med kostnadsstyrning och anpassar anläggningen till den ramavtalade budgetramen.

[23] 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.

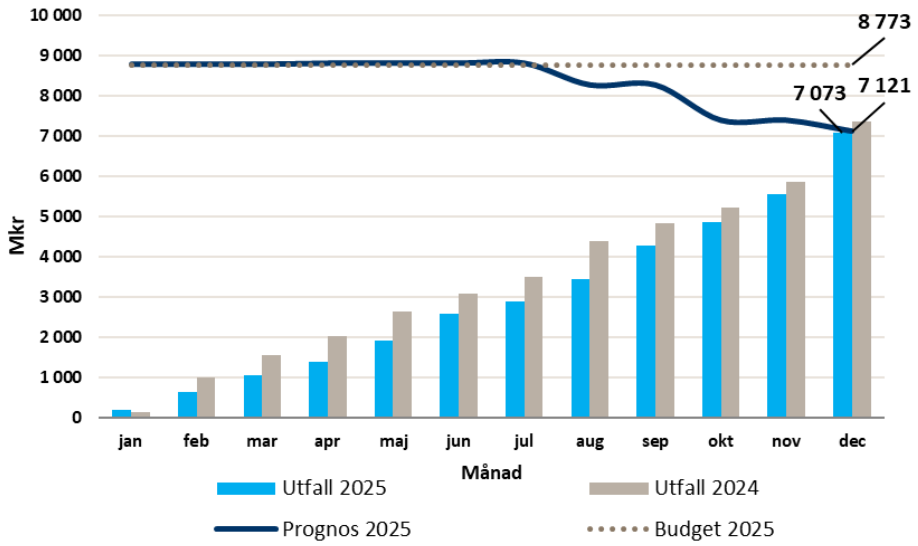
Effektbokslut Nytt Systemstöd för Färdtjänstverksamheten
Ett effektbokslut har fastställts för Nytt Systemstöd för Färdtjänstverksamheten enligt Policy och riktlinje God ekonomisk hushållning RS 2023–0414. Måluppfyllelse redovisas med stöd av en femgradig skala från den högsta nivån som benämns som "målnivån uppnådd" följt av "nära måluppfyllnad", "god effekt", "viss effekt" respektive den lägsta nivån "marginell effekt". För tre av totalt åtta effektmål bedöms målnivån vara uppnådd, fyra effektmål bedöms vara nära måluppfyllnad och ett mål har en god effekt. Det mest avgörande skälet till den höga graden av måluppfyllnad var att det efterföljande investeringsprojektet slutförde många av de restpunkter som det ursprungliga objektet inte realiserade. Möjligheten att realisera merparten av de nu återstående restpunkterna beror i stor utsträckning på begränsningar i omgivande system som tillståndssystemet är beroende av. Dessa bevakas löpande av den nuvarande förvaltningsorganisationen och realiseras i den utsträckning det är möjligt.

Effektbokslut Program Spårväg City
Ett effektbokslut har fastställts för Program Spårväg City enligt Policy och riktlinjer God ekonomisk hushållning, RS 2023–0414. Måluppfyllelse redovisas med stöd av en femgradig skala från den högsta nivån som benämns som "målnivån uppnådd" följt av "nära måluppfyllnad", "god effekt", "viss effekt" respektive den lägsta nivån "marginell effekt". Av de fem effektmålen bedöms ett effektmål vara nära måluppfyllnad och två effektmål bedöms ha god effekt. Program Spårväg City har fem restpunkter: Objektet har inte förlängts till Ropsten och kopplats samman med Lidingöbanan. I och med det saknas lösning på spårdepåfrågan för Spårväg City. Spårväg City har en lägre genomsnittshastighet än trafikförvaltningens planeringsnormer föreskriver och systemets kapacitet är lägre än vad som var tänkt. Det beror på tillförlitlighetsproblem för fordon och infrastruktur. Två av Spårväg Citys hållplatser återstår att tillgänglighetsanpassa. Trafikförvaltningen inväntar resultatet av pågående "Utredning utifrån avsiktsförklaring om Spårväg City". Om Spårväg City inte kopplas ihop med Lidingöbanan bör trafikförvaltningen fortsätta en diskussion med Stockholms stad om att behålla Alkärrshallen.

Tillförlitlighetsproblemet bör hanteras i trafikförvaltningens löpande processer för att förvalta fordon och infrastruktur. Att den genomsnittliga hastigheten är lägre än trafikförvaltningens planeringsnormer är svårt att åtgärda om Spårväg City inte kopplas ihop med Lidingöbanan, eftersom den högre hastigheten kräver eget körfält. Även tillgänglighetsanpassning av hållplatserna Nybroplan och Djurgårdsbron bör invänta besked från utredningen.

5.3.1 Utgift i jämförelse med budget

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2025.



Ackumulerat utfall per december är 7 073 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 81 procent jämfört med årsbudgeten om 8 773 mkr. De största avvikelserna är hänförliga till Program Tvärbana Norr Kistagrenen med förskjutna tidplaner, och Enlunda bussdepå Ekerö med en senarelagd produktion. Rissne tunnelbanedepå har en förskjuten tidplan för uppstart av entreprenad för ny tvätt- och saneringshall då omtag har gjorts vid upphandlingen. Nockebybanan ersättning till Akka 4 har tidsförskjutningar från 2025 till 2026 på grund av att entreprenaden inte kommer i gång enligt den tidplan som var grund till budget. Detta motverkas till viss del av Bussterminal Slussen med ett fortsatt riskutfall som genererar ökade utgifter och C30 optioner som har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som hamnar i trafikförvaltningens utfall. För perioden 583 mkr av totalt 658 mkr[24] som inte finns med i trafikförvaltningens investeringsplan.

Inom ramen för de ospecificerade investeringarna understiger utfallet budget med 1 340 mkr och förklaras av bland annat att investeringar kopplat till anläggningen har förskjutits till följd av kapacitetsbrist samt förskjutning av strategiska markförvärv (385 mkr) från 2025 till 2026. Även utfall som budgeteras i trafikförvaltningen men där utfall och prognos redovisas i förvaltning utbyggd tunnelbana medverkar till avvikelsen. Det ger en lägre upparbetning för ospecificerade investeringar totalt.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 8 773 mkr och årets prognos uppgår till 7 121 mkr. Prognosen understiger budget med 1 652 mkr vilket främst beror på avvikelser i Program Tvärbana Norr Kistagrenen, Bussterminal Slussen, Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen,

[24] Trafikförvaltningens projektorganisation hanterar samtliga delar av fordonsinköpet, vilket innefattar avrop av fordon och utrustning samt löpande projektuppföljning, övertagande av fordonen (PTO) samt aktivering av tillgångarna. Bokföringsmässigt har förvaltningarna kommit överens om att alla utgifter för projektet (inklusive 20 fordon) tas av trafikförvaltningen och upparbetningen/ackumulerat utfall hamnar i trafikförvaltningens redovisning, där samtliga fordon ska aktiveras. Prognos för 2025 ligger enligt fördelningen som kom överens vid avropet, det vill säga 4 fordon för trafikförvaltningen och 16 fordon för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Enlunda bussdepå Ekerö, Rissne tunnelbanedepå, Nockebybanan ersättning till Akka 4 och C30 optioner[25].

Ackumulerat utfall för årets medfinansiering är 574 mkr. Budget för året är 1 451 mkr. Den låga upparbetningsgraden kan främst förklaras av att medfinansiering hänförlig till Program Tvärbana Norr Kistagrenen ej fallit ut år 2025 på grund av förskjutna tidplaner och att ett tilläggsavtal inom Sverigeförhandlingen togs fram under hösten med en omarbetning av finansieringsplan, vilket påverkat utfallet av medfinansiering i Spårväg syd.

Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2025	Prognos 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	3 328	3 350	4 799	-1 470	69%
Ersättningsinvesteringar	3 744	3 771	3 974	-230	94%
Totalt investeringar	**7 073**	**7 121**	**8 773**	**-1 700**	81%

Investeringsobjekt

	Investeringsobjekt > 300 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2025	Budget 2025	Utgift vs Budget	Upparb grad utg/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2025	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdigställande Prognos (år)	Färdigställande (år) Senast fattat beslut
	10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	345	467	-121	74%	10 486	10 738	10 744	-6	98%	2026	2025
*	10004 - Program Slussen	12	38	-26	32%	442	465	485	-20	91%	2026	2021
*	15001 - Bussterminal Slussen	563	376	187	150%	5 852	6 438	5 807	631	101%	2026	2026
*	15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	364	190	175	192%	672	1 551	1 006	544	67%	2028	2026
	10005 - Program Röda linjens uppgradering	618	626	-8	99%	10 341	10 710	10 710	0	97%	2027	2024
	10007 - Program Tvärbana Norr Solnagrenen	5	10	-5	50%	5 591	5 607	5 601	6	100%	2026	2020
***	10008 - Program Spårväg City	0	0	0		2 947	2 950	2 957	-6	100%	-	2022
	10016 - Program Tvärbana Norr Kistagrenen	314	693	-378	45%	5 674	9 170	8 073	1 097	70%	2029	2026
	10030 - Program Saltsjöbanan	39	6	33	645%	1 751	1 984	1 976	9	89%	2028	2026
	15003 - Danviksbron	64	142	-79	45%	160	358	358	0	45%	2027	2026
	15007 - C20 - uppgradering	29	46	-17	63%	1 382	1 387	1 400	-13	99%	2026	2023
**	15014 - Livstidsförlängning gröna linjen	78	77	1	101%	345	381	412	-31	84%	2027	2026
**	15015 - Manöversystem röd och blå linje	131	148	-17	88%	264	541	541	0	49%	2029	2030
**	15017 - C30 optioner	658	79	579	832%	1 038	1 565	455	1 111	228%	2028	2029
	15020 - Enlunda bussdepå Ekerö	9	250	-241	4%	82	891	891	0	9%	2029	2028
	20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	144	100	44	145%	572	772	626	146	91%	2026	2026
	20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	152	177	-25	86%	1 435	1 485	1 494	-9	96%	2026	2019
	20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	149	152	-4	98%	783	864	864	0	91%	2026	2025
	20010 - Upprustning Södra Götgatan	23	30	-7	76%	68	766	766	0	9%	2032	2031
	20014 - Rissne Tunnelbanedepå	147	295	-148	50%	548	1 007	1 007	0	54%	2028	2026
	20018 - Brandskyddsåtgärder tunnelbana	274	194	80	142%	342	851	851	0	40%	2028	2026
	20027 - Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå	2	70	-68	3%	7	68	138	-70	5%	2027	2026
	30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	61	188	-127	32%	125	407	444	-37	28%	2027	2027
	30049 - Roslagsbanan ersättning X10p	1	15	-13	9%	131	472	472	0	28%	2026	2025
	30063 - Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p	304	111	194	275%	327	1 374	5 332	-3 958	6%	2028	2028
	30069 - Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p	34	0	34		34	2 213	0	2 213		2032	2032
	30070 - Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	16	0	16		16	1 404	0	1 404		2032	2032
	30066 - Saltsjöbanan FUT Fordon X25	174	193	-19	90%	215	2 096	1 448	648	15%	2030	2030
	Övriga specificerade objekt	781	1 180	-400	66%	2 880	31 817	29 326	2 491	10%		
	80000 - Ospecificerade investeringar	1 580	2 920	-1 340	54%							
	Totalt	**7 073**	**8 773**	**-1 700**	**81%**	**54 506**	**100 331**	**94 182**	**6 149**	**58%**		

**) Inom Slussen (förutom ovan även Brukarspecifik inredning och Ny Färjeterminal Skeppsbrokajen).*
***) Investering med koppling och/eller till följd av den nya tunnelbanan (FUT). Förutom ovan ingår Framtida trafikstyrningssystem, Effektiv trafikledning och Bussterminal Barkaby.*
****) Program Spårväg city har en marginell utgift 2025 och har därför inte avvikelse kommenterats.*

Avvikelse utfall i jämförelse med budget (objekt över 300 mkr med genomförandebeslut)

Program Roslagsbanans utbyggnad

Utfallet för året understiger budget med 121 mkr. Avvikelsen är framför allt kopplad till leveransen av X15p-fordonen. Ett fordon som budgeterades under 2025 levererades redan i

[25] Prognosen per december inkluderad C30 optioner om 585 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget.

december 2024 och två leveranser är försenade till 2026. Leveranser av reservdelar och högvärdeskomponenter till fordonen samt indexfakturering är senarelagda.

Totalprognosen understiger totalbudget med 6 mkr då risken minskat för infrastrukturprojekten som närmar sig avslut. Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2025 och prognos år 2026. Avvikelsen beror på leveransförseningar av X15p fordon.

Program Slussen
Utfallet för året understiger budget med 26 mkr. Avvikelsen beror framför allt på en justering av teknisk lösning, vilket har medfört att ställverket för 33 kV samt utbyte av plattformsbelysning har exkluderats från projektets omfattning.

Totalprognosen understiger totalbudget med 20 mkr. Avvikelsen är, såsom tidigare beskrivits, direkt hänförlig till att ställverket för 33 kV och plattformsbelysningen utgår.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2021 och prognos år 2026. Avvikelsen beror dels på att kabelentreprenaden i projektet TES Kraft försenades på grund av Stockholm stads arbeten och överklaganden i projektet, dels på säkerhetskrav kopplade till upphandlingen vilket senarelagde arbeten med att bygga om Norra teknikrummet.

Bussterminal Slussen
Utfallet för året överstiger budget med 187 mkr. Avvikelsen beror främst på Stockholms stads ökade entreprenadkostnader och förseningar i produktionen vilket har påverkat både projektets slutkostnadsprognos och tidplan. En reviderad tidplan har tagits fram och trafikstart planeras till hösten 2026.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 631 mkr. Budget 2025 med planår inkluderade ingen ekonomisk riskreserv för det gemensamt finansierade projektet. Till följd av fortsatt riskutfall som medförde ökade utgifter togs ett nytt genomförandebeslut fram. Den nya totalutgiften och dess finansiering beslutades av regionfullmäktige den 25 mars 2025 och ingår i budgetunderlaget för 2026 med planår.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2026.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
Utfallet för året överstiger budget med 175 mkr. Avvikelsen beror främst på att Stockholm stads grundläggningsarbeten för Saltsjöbanan har varit mer omfattande än tidigare bedömt. Vidare har antalet ändrings- och tilläggsarbeten inom entreprenaden för tunnelbaneentrén Krysset ökat.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 544 mkr. Prognosen bedöms vara förenad med betydande osäkerhet då det saknas en formell överenskommelse om ändrad upplåtelseform, vilket är avgörande för att fastställa fastighetsrättsliga och redovisningsmässiga konsekvenser. Upplåtelseformen har direkt påverkan på projektets totalutgift samt förutsättningar för drift och underhåll av anläggningen. Ett nytt tjänsteutlåtande är under framtagande och planeras att tas upp i trafiknämnden våren 2026.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror på Stockholm stads förskjutna tidplan och prognos för när trafikförvaltningen kan påbörja sina arbeten vilket innebär att vissa delar förskjutits.

Program Röda linjens uppgradering
Utfall för året understiger budget med 8 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutningar av utbetalningar för driftssäkerhetsverifiering till 2026. Totalt per sista december är samtliga 96 C30 fordon mottagna av trafikförvaltningen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2024 och prognos år 2027. Avvikelsen beror till största del på en lägre takt av fordonsleveranser än ursprungligen planerat, på grund av förseningar hos fordonsleverantören.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Utfallet för året understiger budget med 5 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen relaterad till signalarbeten där leverantörens färdigställande skjutits fram i tid vilket medfört att signalprojektets behov av bemanning har förlängts och förskjutits.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 6 mkr. Avvikelsen är likt ovan förklaring kopplad till förseningar inom färdigställandet av signalrelaterade arbeten som bidrar till projektets förlängning och förlängt bemanningsbehov. Avvikelsen är även kopplad till förlängd sluttid och ökad bemanning kopplat till övertagande av fordon. Framtagande av nytt verkställighetsbeslut för överdrag pågår och planeras föredras förvaltningschefen i början av 2026.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2020 och prognos år 2026. Förskjutningen är kopplad till förseningar inom signalrelaterade arbeten samt övertagande utav fordon.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Utfallet för året understiger budget med 378 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen hänförlig till förskjutning av tidplaner för projekterings- och produktionsarbeten inom hela den kvarvarande sträckningen från Bromma flygplats till Helenelund. Medel har således periodiserats om, på nästkommande år.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 1 097 mkr. Avvikelsen är kopplad till hävning av tidigare totalentreprenad med efterföljande produktionsstopp och tidsförlängning. Detta har även medfört omtag i projektering och förlängd bemanning. Ett förnyat genomförandebeslut är framtaget och har beslutats i trafiknämnden den 25 november 2025. Ärendet är planerat i regionfullmäktige den 17 februari 2026.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2029. Avvikelsen beror främst på produktionsstopp och stillestånd i projektet efter hävning utav tidigare totalentreprenör.

Program Saltsjöbanan
Utfallet för året överstiger budget med 33 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på utdragna förhandlingar kopplade till slutreglering av entreprenaden för ombyggnad av mötesstationerna i Tattby och Fisksätra samt ökat behov av bemanning och projektering inför återläggning av sträckan Henriksdal-Slussen

Totalprognosen överstiger totalbudget med 9 mkr, vilket är kopplat till slutreglering av entreprenaden Tattby, Fisksätra. Framtagande av ett andra förnyat genomförandebeslut inkluderat ny totalprognos för objektet pågår, som även kommer innefatta ombedömning av investeringsutgiften för återbyggnation av sträckan Slussen-Henriksdal.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror på försening av Stockholms stads arbeten med bussterminalen i Katarinaberget, vilken styr tidplanen för entreprenadarbeten i ändstationen för Saltsjöbanan i Slussen.

Danviksbron

Utfallet för året understiger budget med 79 mkr. Avvikelsen beror främst på ombedömning av produktionsplanen utifrån långsammare framdrift än planerat i entreprenaden för återuppbyggnad av bron. ÄTA[26] och indexposter kopplade till produktionen har senarelagts.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2027. Avvikelsen beror på bedömd tidplan för pågående entreprenadarbeten.

C20 Uppgradering
Utfallet för året understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutning av kvarvarande ekonomiska osäkerhetspost till 2026. Samtliga 270 C20-fordon är uppgraderade och trafikerar tunnelbanesystemet.

Totalprognosen understiger totalbudget med 13 mkr. Post för ekonomisk osäkerhet är nedjusterad i prognosen då samtliga fordon är uppgraderade och endast slutleverans av IT-lösning för kamerasystem kvarstår inom projektets omfattning.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2023 och prognos år 2026. Avvikelsen beror främst på konsekvenser av covid-19 samt materialbrist som försenade leverans av komponenter.

Livstidförslängning gröna linjen
Utfallet för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror främst på tillkommande arbete för byte av tågdetekteringssystem på sträckan Blåsut och Hökarängen vilket har ökat årets utfall med 7 mkr samtidigt har projektet gjort en nedjustering av projektets ekonomiska osäkerhetspost för året med 6 mkr.

Totalprognosen understiger totalbudget med 31 mkr. Posten för ekonomisk osäkerhet har justerats ned i prognosen då stor del av projektets leverans är avklarad.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2027. Avvikelsen beror på tillkommande arbeten för byten av tågdetekteringssystem på sträckan Blåsut och Hökarängen vilket senarelagt färdigställande.

Manöversystem röd och blå linje
Utfallet för året understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutningar i tidplanen där arbete med fiberdragning, reservkraft och överkopplingar har förskjutits ifrån 2025 till 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2030 och prognos år 2029. Tidigareläggning av färdigställandeår beror på justering av slutgiltig betalmilstolpe kopplat till garantiperiod.

C30 Optioner
Utfallet för 2025 överstiger budget med 579 mkr och ligger i linje med det tilläggsavtal som tecknats med fordonsleverantör där leveransplan samt betalningsplan fastställdes. Per sista december är 12 stycken fordon mottagna av trafikförvaltningen. Samtliga 20 fordon kommer vara levererade under år 2026.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 1 111 mkr vilket är lika med den del av projektets genomförandebeslut som är finansierat av förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Objektets samtliga utgifter redovisas i trafikförvaltningens räkenskaper.

[26] ÄTA är en vedertagen förkortning inom byggbranschen som står för ändring, tillägg och avgående.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2029 och prognos år 2028.

Enlunda bussdepå Ekerö
Utfallet för året understiger budget med 241 mkr. Avvikelsen beror på senarelagd produktion på grund av överklagan av upphandling, och därmed avvaktan på dom i förvaltningsrätten. Anbud för entreprenaden inlämnades i maj och tilldelning skedde i juli. Justeringar gjorda på grund av förskjutning av produktionen, cirka 6 månader, i samband med överklagan av entreprenadupphandlingen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2028 och prognos år 2029. Avvikelsen beror på överklagan utav upphandling som innebar att kontraktet inte kunde tecknas som planerat.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B
Utfall för året överstiger budgeten med 44 mkr. Avvikelsen beror främst på att leverantören ligger efter med det lågfrekventa underhållet jämfört med plan. För att komma i kapp i arbetet fattades ett nytt nödavtal som blev dyrare.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 146 mkr. Avvikelsen beror på det nya avtalet som blev dyrare.

Färdigställandeår i genomförandebeslutet är 2026 och prognos år 2026.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Utfallet för året understiger budget med 25 mkr. Avvikelsen beror till största delen på en förskjutning av vissa tilläggsbeställningar.

Totalprognosen understiger totalbudget med 9 mkr. Post för ekonomisk osäkerhet är nedjusterad i prognosen och beror på att projektet är i slutfasen och mindre delar kvarstår.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2019 och prognos år 2026. Avvikelsen beror framför allt på längre upphandlingar och världsläget som orsakade leveransproblem av komponenter till såväl rulltrappor som hissar.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Utfallet för året understiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på att budgeterade arbeten tidigarelades under år 2024 för att klara sluttid år 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2025 och prognos år 2026. Avvikelsen beror framför allt på att projektet har varit tvungen att skjuta fram tidplanen på grund av pandemi och på grund av världsläget som orsakat leveransproblem.

Upprustning Södra Götgatan
Utfallet för året understiger budget med 7 mkr. Avvikelsen beror på att produktionen kom i gång senare än planerat. Kontrakt tecknades i juli 2025 och produktionen startade i november 2025. Prognosen är uppdaterad för de första delområdena efter entreprenörens tidplan.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2031 och prognos år 2032. Avvikelsen beror framför allt på Stockholms stads krav gällande återställande av gaturummet samt större omfattning av projektering.

Rissne Tunnelbanedepå
Utfall för året understiger budget med 148 mkr, varav 105 mkr avser tvätt och saneringshallen. Avvikelsen förklaras främst av en förskjuten tidplan för uppstart av entreprenad för ny tvätt och saneringshall då omtag har gjorts vid upphandlingen. Därutöver har kostnader för konsulter minskats då konsultväxling skett och ersatts av en lägre utgift avseende intern tid.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror på att tidigare upphandlingar för uppförande utav den nya tvätt- och saneringshallen har fått avbrytas och upphandlingsstrategin har nu omarbetats.

Brandskyddsåtgärder Tunnelbana
Utfall för året överstiger budget med 80 mkr, vilket beror på att produktionen påbörjades och det uppdagades en ökad komplexitet på vissa stationer, som man inte hade med i budgeten. Med anledning av detta görs en översyn av kalkylerna för resterande stationer inom objektet under första kvartalet 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror framför allt på att man omarbetade upphandlingsstrategin och gjorde ett omtag med upphandlingen, på grund av att inga anbud inkom när utförandeentreprenör skulle upphandlas.

Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå
Utfall för 2025 understiger budget med 68 mkr. Produktionsstarten blev senarelagd och ytterligare framskjuten till följd av två avbrutna upphandlingar. Kontrakt är nu tecknat och produktion kan påbörjas.

Totalprognosen understiger budget med 70 mkr på grund av att brandskyddsåtgärder utgått och en lägre upphandlad entreprenadkostnad.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2027. Avvikelsen beror på att under 2025 blev tilldelningen överklagad två gånger och upphandlingen blev tvungen att avbrytas.

Nockebybanan ersättning till Akka 4
Utfallet för året understiger budget med 127 mkr. Avvikelsen beror till största del på tidsförskjutningar från 2025 till 2027 med 91 mkr på grund av att entreprenaden inte kommer i gång enligt den tidplan som var grund till budget. Anledningen är omarbetning av avtal med Stockholm stad gällande byggnadens utformning och funktionalitet. Nytt avtal beräknas vara påskrivet kvartal 1 2026 och ny tidplan kommer då att tas fram för resterande del av projektet. Resten av avvikelsen med 37 mkr beror på att entreprenadkontraktet 1 BEST[27] blev billigare än budget samt att osäkerheterna kring entreprenadkontraktet inte fallit ut.

Totalprognosen understiger totalbudget med 37 mkr. Avvikelsen beror på att entreprenadkontraktet BEST blev billigare än budget samt att osäkerheterna kring entreprenadkontraktet inte fallit ut.

[27] Bana, el, signal och tele.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2027 och prognos år 2027.

Roslagsbanan ersättning X10p
Utfallet för året understiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror främst på att prognostiserad beställning av högvärdeskomponenter till de fyra optionsfordonen har skjutits på framtiden samt på att fordonsleveranserna är något försenade. Därmed flyttas objektets arbete kopplat till fordonsleveranserna framåt i tiden.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2025 och prognos år 2026. Avvikelsen beror på att objektets arbete kopplat till fordonsleveranserna skjutits något i tiden.

Roslagsbanan Fordon - Ersättning X10p, Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p och Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p
Avser summering utav tre objekt, då dessa i budget 2025 låg i ett och samma objekt men under 2025 har de delats upp i tre olika objekt. Utfallet för 2025 överstiger budget med 243 mkr framför allt som följd av att designfasen för nya krav gällande fordonsleveransen utgår och betalningsmilstolparna förändras. Det innebär att 30 procent faktureras vid beställning i stället för 15 procent som antagits i tidigare.

Totalprognosen understiger budget med 341 mkr. Avvikelsen är kopplad till fordonsprojektet. Grundorsaken till justerad prognos är att inga nya krav eller ändringar ingår i avropet av de nya fordonen. Det påverkar såväl fordonspriset som ekonomisk osäkerhet, index och bemanning. Dessutom har prognos för högvärdeskomponenter sänkts.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2032 och prognos år 2032. För fordonsprojektet som är i genomförande prognosticeras sista PTO[28] att ske år 2028.

Saltsjöbanan FUT Fordon X25
Utfall för året understiger budget med 19 mkr. Avvikelsen beror dels på justerat antagande av årets betalplan för fordon, dels på något minskat bemanningsbehov utifrån fördröjning i pågående anbudsförhandling.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 648 mkr, vilket är i enlighet med godkänt förnyat genomförandebeslut baserat på ombedömd slutkostnad för fordonsanskaffningen.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2030 och prognos år 2030.

5.3.1 Driftsatta investeringsprojekt

Program Roslagsbanans utbyggnad har 6 budgeterade X15p-fordon 2025 varav 3 stycken X15p-fordon mottagna 2025 (20 stycken av 22 stycken mottagna totalt 2025). Program röda linjen uppgradering har 11 budgeterade C30-fordon 2025 och har 11 mottagna. C30 optioner har 12 budgeterade C30-fordon 2025 och 12 är mottagna.

5.3.2 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.

[28] (Preliminary take over)

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. utgift beslut mkr	Total inv. utgift inv. objekt mkr	Datum beslut nämnd/ bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Tvärbana Norr Kistagrenen	Förnyat genomförandebeslut	9 179	9 179	2025-11-25	RS 2026-01-20 RF 2026-02-17
Utbyte av manöversystem på tunnelbanans gröna linje	Genomförandebeslut	132	132	2025-11-25	RS 2026-01-20 RF 2026-02-17
Nya lok	Genomförandebeslut	Sekretess	Sekretess	2025-11-25	RS 2026-01-20 RF 2026-02-17
Bussdepå sydostsektorn norra	Avbryta inriktningsbeslut	0	0	2026-02-18	AU N/A
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Tilläggsavtal till genomförandeavtalet	151	151	2026-01-20	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Roslagsbanan Fordon – ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	1 374	1 374	2025-12-16	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p Delas upp i tre objekt:					
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	Förnyat planeringsbeslut	69	957	2025-12-16	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Roslagsbanan Fs Experimentalfältet-Ersättning X10p	Genomförandebeslut	384	384		
Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet -Ersättning X10p	Genomförandebeslut	49	49		
Framtida trafikstyrningssystem	Förnyat inriktningsbeslut	43	2 258	2025-12-16	AU 2026-02-10
Spårväg Syd - Fordon och depå	Förnyat inriktningsbeslut	13	2 612	2025-12-16	AU 2026-03-17
Bussdepå Brännbacken etapp 1 (tidigare Nordostsektorn, södra delen)	Genomförandebeslut	165	165	2026-01-20	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Bussdepå Stäket etapp 1 (tidigare Nordvästsektorn, södra delen)	Genomförandebeslut	194	194	2026-01-20	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Elektrifiering, brandskydd- och markåtgärder Märsta bussdepå	Planeringsbeslut	12	280	2026-01-20	RS 2026-03-17
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid 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 Orgelpipan	Planeringsbeslut	10	995	2026-02-18	-

5.3.3 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Ackumulerat utfall för årets medfinansiering är 574 mkr. Budget för året är 1 451 mkr. Avvikelsen mellan årets utfall och budget kan främst förklaras av att medfinansiering hänförlig till Program Tvärbana Norr Kistagrenen ej fallit ut år 2025 på grund av förskjutna tidplaner och att ett tilläggsavtal inom Sverigeförhandlingen togs fram under hösten med en omarbetning av finansieringsplan, vilket påverkat utfallet av medfinansiering i Spårväg syd.

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar (mkr)

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Erhållit likvidmässigt under året	Resultatfört under året	Budget helår	Budget avvik.	Bokslut fg år
	Flertal objekt		366			
Trafikverket	Program Kistagrenen	7		707	**-700**	83
Trafikverket	Program Saltsjöbanan	11			**11**	8
Trafikverket	Program Saltsjöbanan tunnelbaneentréer			6	**-6**	
Stockholm stad	Bussterminal Slussen	363		405	**-42**	397
Kommun	Bussterminal Slussen			45	**-45**	
Kommun	Bussterminal Barkaby	17		22	**-5**	
Kommun	Bussterminal Nacka Centrum			8	**-8**	
Kommun	Ny entre Västra Skogen	1		2	**-1**	
Kommun	Ny färjeterminal Skeppsbrokajen			19	**-19**	
Kommun	Roslagsbanan, Danderyd	4				
Sverigeförhandling	Roslagsbanan till city	170			**170**	13
Sverigeförhandling	Spårväg Syd	1		237	**-236**	17
Totalt medfinansiering av investeringar		**574**	**366**	**1 451**	**-880**	**518**

5.4 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall	Bokslut fg år	Förändr.
Anläggningstillgångar	**79 826**	**75 848**	**3 979**
-varav pågående nyanläggningar	*19 176*	*16 986*	*2 190*
Omsättningstillgångar	**6 353**	**6 624**	**-271**
- varav kassa och bank	*2 596*	*3 060*	*-464*
SUMMA TILLGÅNGAR	**86 180**	**82 472**	**3 707**
Eget kapital	**6 811**	**5 792**	**1 019**
Avsättningar	**745**	**876**	**-132**
Skulder	**78 624**	**75 804**	**2 820**
- varav långfristiga skulder	*65 525*	*59 563*	*5 962*
- varav kortfristiga skulder	*13 098*	*16 241*	*-3 142*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**86 180**	**82 472**	**3 707**

* mkr

5.5 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys	**2025-12-31**
Mkr	
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	4 859
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-6 997
Finansieringsverksamheten	

Kassaflöde från finansieringsverksamheten	1 674
Årets kassaflöde	-464
Likvida medel vid årets början	3 060
Likvida medel vid årets slut	2 596

6 Pågående rättsprocesser (tvister)

Integritetskyddsmyndigheten (IMY) beslutade under 2021 om en sanktionsavgift till AB SL på 16 mkr. Beslutet överklagades först till förvaltningsrätten som meddelade dom i februari 2022 som innebar att beslutad sanktionsavgift sänktes till 12 mkr. Förvaltningsrättens dom överklagades sedan av båda parter och i början av 2023 erhölls kammarrättens dom som innebar att sanktionsavgiften sänktes ytterligare, till 8 mkr. Kammarrättens dom överklagades av båda parter och prövningstillstånd i HFD är beviljat. Begäran om förhandsbesked har skickats till EU-domstolen och SL har yttrat sig i målet. Förhandsbeskedet gäller endast en begränsad rättsfråga, närmare bestämt om art 13 eller art 14 GDPR är tillämplig vid insamlandet av data i förevarande fall. SL anser att art 14 är tillämplig. Inom ramen för EU-domstolens förhandsavgörande har även medlemsstater fått möjlighet att yttra sig. Danmark anser att art 14 ska tillämpas medan Österrike, Kommissionen och IMY anser att art 13 är tillämplig. EU-domstolen har i sitt förhandsavgörande, vilket meddelades i december 2025, slagit fast att artikel 13 i dataskyddsförordningen ska tillämpas. Detta innebär att domstolen gör en annan bedömning än den som AB SL har argumenterat för. Efter inhämtande av förhandsavgörandet är det nu upp till Högsta förvaltningsdomstolen att besluta om hur frågan slutligen ska avgöras i den nationella processen.

En trafikutövare väckte i mitten av 2023 talan mot AB SL med krav på ersättning för påstått uteblivna intäkter. Bolaget anser sig vara berättigat till ersättning utöver faktiskt resande baserat på trafikutövarens beräkningar av hur resandeutvecklingen skulle sett ut om Covid-19 pandemin inte skulle inträffat samt enligt trafikutövarens egna prognoser om resandeutvecklingen i övrigt. Stockholms tingsrätt ogillade trafikutövarens talan i dom meddelad i juni 2025 men motparten har överklagat till Svea hovrätt och prövningstillstånd har beviljats.

En trafikutövare har framställt krav avseende påstådd förlust av intäkter från trafikstart 2015 inom trafikavtalet E23. Orsaken till förlusten av intäkter beror, enligt trafikutövaren, på att avläsning av gruppbiljetter/gruppkort inte har kunnat göras. Parterna har olika uppfattningar om huruvida det är avtalat om att gruppbiljetterna/gruppkorten skulle kunna verifieras genom SL:s tidigare system för avläsning av biljetter, SL Access. Muntlig förberedelse har hållits och huvudförhandling ska äga rum i början av 2026.

Ett entreprenadbolag har stämt AB SL för skada till följd av en påstådd otillåten direktupphandling vid tecknade av ett tilläggsavtal i pågående entreprenad. Bolaget har inte lämnat anbud i upphandlingen av entreprenadkontraktet. SL anser bland annat att bolaget inte lidit någon skada samt att stämningen är riktad mot fel part. Muntlig förberedelse hölls i januari 2025 och tid för huvudförhandling är troligen våren 2026.

7 Övrigt

I verksamhetsberättelse 2025 har samma redovisningsprinciper använts som i den för föregående år.

8 Förväntad utveckling kommande år

Resandenivåerna har återhämtat sig efter pandemin men ser annorlunda ut på grund av ökat hemarbete och förändrade resvanor. Framtida resandeökningar förväntas komma från ökad befolkning, förändrat erbjudande eller konkurrensförutsättningar mot andra färdsätt samt ändrat reseutbud. För att stärka mobiliteten och kollektivtrafikens attraktionskraft satsar trafikförvaltningen på ökad tillgänglighet, kapacitet och trygghet. Genom trafikförstärkningar, förbättrad trafikinformation och flexiblare biljettlösningar skapas förutsättningar för ökat resande och en ekonomi i balans på kort och lång sikt.

Verksamhetsplanen 2026 läggs i en orolig tid med ett allvarligt säkerhetsläge, såväl globalt som i närområdet vilket ställer nya krav på verksamhetetens beredskap och robusthet. I en fredstida kris eller vid höjd beredskap behöver ett stort antal invånare kunna ta sig till samhällsviktiga funktioner i Stockholms län. Kollektivtrafiken behöver därför kunna upprätthålla sin förmåga även vid stora störningar. Utöver det behöver kollektivtrafiken kunna bistå vid behov av utrymning från Stockholm län samt vid transport av skadade i kris såväl som i höjd beredskap.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken fortsätter och skapar både möjligheter och utmaningar – fler invånare får tillgång till förbättrade resmöjligheter samtidigt som en kontinuerligt växande anläggning ska trafikförsörjas och är i behov av finansiering för drift och underhåll. Investeringstakten under 2026 och kommande år uppgår till cirka 7–8 miljarder kronor per år, vilket medför en växande låneportfölj med högre räntekostnader som följd. Parallellt med utbyggnaden har det åldrande kollektivtrafiksystemet omfattande underhållsbehov.

Samtidigt måste den gröna omställningen fortsätta i högt tempo. Region Stockholm har under lång tid varit en pionjär i klimatarbetet. Redan idag drivs all kollektivtrafik på land i Stockholms län helt och hållet av förnyelsebara bränslen och målsättningen är en helt eldriven busstrafik. Arbetet sker med stort fokus på energieffektiviseringar inom både trafik och fastigheter, vilket ytterligare stärker förutsättningarna för en hållbar utveckling. Inom sjötrafiken pågår en omställning mot 100 procent förnybara drivmedel till år 2030.

Resultatkravet år 2026 är höjt till 865 miljoner kronor och budgeten är i ekonomisk balans vilket nås genom intäktsförstärkning främst genom ett högre verksamhetsanslag och en god ekonomisk hushållning inom förvaltningen.

Se vidare trafikförvaltningens verksamhetsplan 2026.

9 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelsen för 2025 behandlas i trafiknämnden den 18 februari 2026.

Stockholm 2026-01-29

Erik Norling
Förvaltningschef

Catarina Strömsten- Falkenmark
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Bilagor

1 -2 Specifikationer för SL och WÅAB

3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken

Uppdrag

Nämndspecifika mål och indikatorer

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2025

Plan för intern kontroll 2025

Särskild bolagsredovisning

Bilaga C1-C3 driftsatta objekt 2025, uppföljning investeringsobjekt, Investeringar, ospecificerade 2025

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-23

Ärende
TN 2025-0126

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Catarina Strömsten Falkenmark
catarina.stromsten-falkenmark@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-03-30

Komplettering till verksamhetsberättelse 2025

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafikförvaltningens verksamhetsberättelse 2025 för nämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna kompletteras med information om mutbrottsutredning och godkänns i enlighet med bilaga 1.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade den 18 februari i § 19 att godkänna verksamhetsberättelsen för 2025 från både trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana. Underlaget publicerades för nämnden den 6 februari 2026. Trafikförvaltningen fick information via media om den pågående mutbrottsutredningen den 10 februari 2026 det vill säga innan verksamhetsberättelsen beslutades av nämnden. Nämnden är ansvarig för att i verksamhetsberättelsen upplysa om väsentliga händelser som inträffar efter balansdagen dvs 31/12 2025 och fram till beslut tas i TN vilket skedde 18/2. Trafikförvaltningen föreslår därför att verksamhetsberättelsen kompletteras med nedanstående text under rubriken ”väsentliga händelser”, sida 10, i trafikförvaltningens verksamhetsberättelse för år 2025.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-23

Ärende
TN 2025-0126

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Kompletterande text till verksamhetsberättelsen 2025, väsentliga händelser:
”Efter balansdagen har en förundersökning inletts avseende ekonomiska brott som ska ha begåtts mot AB SL av ett antal anställda på bland annat trafikförvaltningen. Utredningen avser grova mutbrott och annan ekonomisk brottslighet gällande en underentreprenör till en leverantör som AB SL har en avtalsrelation med. Det utgås ifrån att AB SL har lidit ekonomisk skada. Bolaget utreder för närvarande storleken på skadan.”

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2026
- Verksamhetsberättelse 2025, trafikförvaltningen, inklusive SL-koncernen samt bilagor

Skickas till
Regionledningskontoret

Catarina Strömsten Falkenmark
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Daniel Angermann
Tjf. förvaltningschef

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2025-0984
FUT 2024-0556
Infosäkerhetsklass
K1

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsberättelse

December 2025

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar 4
1.1 Väsentliga händelser 4

2 Styrning och ledning 9
2.1 Verksamhetsfakta 9
2.2 Mål 10
2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv 11
2.2.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv 17
2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig 23
2.3 Uppdrag 25
2.4 Intern kontroll 25
2.4.1 Arbetet med intern kontroll 25
2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller 26
2.4.3 Försäkran 28
2.4.4 Regelefterlevnad 29

3 Verksamhet 31
3.1 Produktivitet 31

4 Personal 32
4.1 Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare 32
4.2 Hållbar arbetsgivare 33
4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa 33
4.3 Uppföljning avsatta medel 34
4.3.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö 34
4.3.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning 34
4.4 Helårsarbeten 35
4.5 Sjukfrånvaro 36

5 Ekonomi 37
5.1 Resultat 38
5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 38
5.1.2 Konsultkostnader 39
5.1.3 Administrativa kostnader 39
5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet 39
5.2 Åtgärder för ett resultat i balans 39

5.3 Investeringar 40
5.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk 40
5.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget 40
5.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar 41
5.3.4 Status enskilda investeringsobjekt > 100 mkr 41
5.3.5 Driftsatta investeringsobjekt 43
5.3.6 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mkr 43
5.3.7 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar 44
5.4 Balansräkning 44
5.5 Kassaflödesanalys 45

6 Pågående rättsprocesser (tvister) 46

7 Övrigt 47

8 Förväntad utveckling kommande år 48

9 Nämnd-/styrelsebehandling 50

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga E1

Bilaga 2: Bilaga E3

Bilaga 3: Bilaga C1

Bilaga 4: Bilaga indikator Konsumtionsbaserad klimatpåverkan

Bilaga 5: Bilaga Indikators uppföljning Andelen genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav

Bilaga 6: Bilaga indikator ökad livslängd och materialåtervinning 2025

Bilaga 7: Bilaga H1 Externa pensionspremier

Bilaga 8: Bilaga C2 Uppfoljning investeringsobjekt

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE

Nedan beskrivs väsentliga förvaltningsövergripande händelser, sedan följer väsentliga händelser för förvaltningens projekt.

Den 1 oktober blev Per Ling-Vannerus ny förvaltningschef för Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Under november och december skrev alla parter på tilläggsavtalet 2025 som finansierade centrala och finansiella risker för 4090 miljoner kronor (2016 års prisnivå). Detta motsvarar förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall per aug 2024. Framtida centrala- och finansiella risker omfattas inte av dessa förhandlingar i enlighet med avtalat arbetssätt. I avtalet ingår även en överföring av tunnelbanestation Hagalund från Sverigeförhandlingen till att omfattas av Stockholmsförhandlingen.

TUNNELBANA TILL BROMMA FLYGPLATSOMRÅDE

Arbetet med lokaliseringsutredningen för tunnelbana till Bromma flygplatsområde, som inleddes i början av året, har under året utvecklat olika utredningsalternativ och analyserat dessa. Under sommarens inledande arbete gjordes sammanställningar av förutsättningar och principalternativ togs fram. Dessa har under perioden utvecklats och översiktligt utvärderats exempelvis utifrån genomförbarhet och effekter på resande. I processen med att ta fram alternativen har förutom projektgruppen även specialister och strateger från trafikförvaltningen och Stockholms stad deltagit. Detta har skett genom fyra workshops där även Solna stad och Sundbybergs stad var representerade vid det sista tillfället.

Under perioden genomfördes projektets första samrådsaktivitet med syftet att informera om utredningsarbetet och bjuda in till att lämna inledande synpunkter. Över 300 synpunkter från allmänheten har skickats in och några myndigheter har också hunnit svara. Myndigheter och kommuner har fått förlängd svarstid till i januari 2026. Sammanställning av synpunkterna har påbörjats men kommer att färdigställas efter årsskiftet. Redan nu kan konstateras att samrådet resulterat i många relevanta och engagerade synpunkter.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Projektet har gjort ett stort arbete under lång tid med frågan gällande ändrade driftsvillkor för inläckage till tunnlarna. Huvudförhandlingar i Mark och Miljödomstolen genomfördes den 12 och 13 februari 2025. Projektet fick de önskade reviderade villkoren som yrkades under domstolsförhandlingen. Domen meddelades den 1 april. Mark- och miljödomstolen skriver ”Presenterad utredning i målet visar att Regionen genomfört pågående verksamhet med hög ambitionsnivå och med god

organisation". Vår största enskilda risk vid den tidpunkten kunde stängas.

I början av året blev Berg och anläggningsentreprenaden i Kungsträdgården godkänd och lämnades från byggprojektet till nästa skede (Samordning och logistik). I Kungsträdgården har arbeten med tvärtunnelväggar, kanalisation och kabelförläggning pågått under 2025. BEST arbeten har påbörjats under slutet av 2025.

Under 2025 har Projektet gjort stora överenskommelser med Itinera för Hammarby kanal och OHL gällande Gullmarsplan och Slakthusområdet/Sockenplan. I korthet innebär överenskommelserna att vi har släckt ett stort antal öppna underrättelser relaterat till ändringar, kommit överens om merkostnader samt köpt forcering för nya färdigställande tider.

Ceequal-verifiering genomfördes i Järla under oktober och resultatet blev excellent (81,4 %).

Det har varit hektiskt att färdigställa den första delen av station Järla som till slut lämnades över 19/12 till Samordning och logistik (SOL).

I Stadshagen uppnåddes en milstolpe då vi, efter mycket arbete, kommit överens om att överföra ansvaret för anläggningen till TF. En så kallad systemkvittens skrevs på den 1/12-2025.

Avdelning Söder genomförde en omorganisation 1/7-2025. Framtagande av nya arbetssätt och implementering av den nya organisationen har pågått under hösten 2025, arbetet fortsätter under 2026.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Den sista planerade upphandling BEST för Arenastaden genomfördes och kontraktet ingick i april. Därmed är alla planerade entreprenadkontrakt på plats.

Huvudtunnel, bygg- och installation Hagastaden är klara med tunneldrivningen. De sista tunnelarbetena vid Odenplan utfördes framgångsrikt i somras. Tågtrafiken började rulla igen enligt plan 11 augusti.

Mark-, VA-, kanalisation- och betongarbeten pågår i färdigställda delar. Tempot börjar också skruvas upp avseende de bygg- och installationsarbeten som pågår.

För Södra Hagalund – Arenastaden har en överenskommelse gjorts avseende reglering av stängda underrättelser. Det pågår arbete i den stora berg- och anläggningsentreprenaden. I tunnlarna söderut är det fortsatt en utmaning med något sämre berg. Betongarbeten är pågående.

Planering och utökning av bemanningen pågår för entreprenaderna inom bygg, installation, styr och tele samt BEST.

Inom stationsentreprenaderna i Solna har det under hösten arbetats med att ta fram riktkostnader.

Teknikhuset i Hälsingehöjden är i princip färdigställt. Nu sker inkoppling mot bana och provdriftmed slutbesiktning planerat till Q1 2026.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Arbetet med berg och anläggningsentreprenaderna från Akalla till Barkarby station är klart och slutbesiktning är gjord i slutet av november. Efterbesiktning är planerad till mitten av januari 2026.

Spontborttagning av Veddestauppgången inför överlämning till Järfälla är genomförd.

Bygg-, installations- och serviceentreprenaden fortskrider enligt plan med byggarbeten som pågår längs hela projektsträckan. Parallellt har arbetet mellan ombud för BEST (bana, el, signal och tele) pågått.

Planeringsarbetet har fortsatt med fokus på att hantera konsekvenserna av det hävda kontraktet. Målet är att säkerställa att projektet håller den planerade trafikstarten år 2027.

Skanska har börjat lyfta in och installera rulltrappor samt påbörjat stomkomplettering i Barkarbystaden. Installation av sekundärt och primärt smide i Barkarby och Barkarbystaden. Byggnation av västra uppgången i Barkarbystaden har påbörjats.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

För betongtunneln under Kvicksundsvägen är slutbesiktning genomförd och godkänd. Kvarstår arbeten med avetablering och städning samt slutreglering av entreprenaden. Vissa växter kommer att planteras till våren då väderförutsättningarna är lämpligare.

De sista installationsarbetena har färdigställts i uppställningshallen och den lämnades över till BEST-entreprenören den 1 december. Slutbesiktning av berg- och anläggningsdelarna för anslutningsspår och uppställningshall genomfördes i mitten av december. Fortsatt arbete sker i servicetunneln med installationer samt montering av reningsanläggning och sprinklertankar i VA-stationen. Betongarbeten vid Örbyleden har påbörjats och första bottenplattan är gjuten och framdriften är god generellt.

Inom delprojekt Hus har alla byggnader överlämnats till Trafikförvaltningen. Arbetet med ny sprinkler, brandlarm och belysning i befintlig uppställningshall pågår, arbetet är en tilläggsbeställning från TF. Arbete med Östra Betongväggen pågår enligt plan, och färdigställande sker enligt plan i januari 2026.

Byggnationen av komplett BEST-anläggning i anslutningsspår och uppställningshall pågår. Under sommaren genomfördes en avstängning av Farstabanan då projektet återställde dubbelspåret söder om Hökarängen. Vartefter byggnaderna i depån har färdigställts, har ny- eller ombyggnation spåranläggning genomförts, i depå ovan jord.

FORDON

Första optionsfordonet levererades i juni. Totalt levereras 12 fordon under 2025. Övriga fordonsleveranser sker under första halvan av 2026. Förvaltning för utbyggd tunnelbana betalar för fordonen enligt överenskommen betalplan med Trafikförvaltningen.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för Linje och stationer godkändes av Länsstyrelsen i mars och järnvägsplanen för linjen gick under oktober till Länsstyrelsen för tillstyrkande. Huvudförhandling för miljöprövningsprocessen hölls i december med förväntad dom från miljödomstolen under februari 2026. Ett nytt uppdrag för grundvattenmätning upphandlades under december i förberedelse för att följa våra upp miljödomar mot Länsstyrelsen.

Ett avtal har skrivits med Stockholms Stad avseende hantering av bergmassor. Framtagande av samverkansavtal mellan Stockholms Stad, byggherrar och FUT är i slutskedet. Ett nyttjanderättsavtal för Årstafältet tecknades med Stockholms Stad innan jul.

Bygghandlingsprojektering för tunnlar och stationer är fortsatt i fas 2, vilket innebär projektering för berg och anläggning.

Under 2025 har det hållits två leverantörsdagar med syfte att informera om och skapa intresse för kommande upphandlingar.

Kontrollstation 3.1, inför uppstart av de första entreprenadupphandlingarna, godkändes under juli och förberedande arbeten (77062) vid Älvsjö IP startades med ”Spaden i marken” den 1 oktober. Övriga entreprenadkontrakt som tilldelats under 2025 är Nätstationer till etableringar (77081), Entreprenad för förberedande arbete Årstafältet (77041), Förberedande arbete Station Östbergahöjden (77051), Förberedande arbete AT Årstaberg (77032) samt Arbetstunnel Älvsjö (77121). Förfrågningsunderlag för geokonstruktioner station Årstafältet (77132) samt Arbetstunnel Årstaberg (77122) är utskickade.

DEPÅ, TRAFIKSYSTEM OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Under året har arbetet med systemhandling för depån fortgått och leverans gjordes i december med efterkommande granskning under början av 2026. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för depån godkändes i mars och järnvägsplanen för depån gick under december till Länsstyrelsen för tillstyrkande.

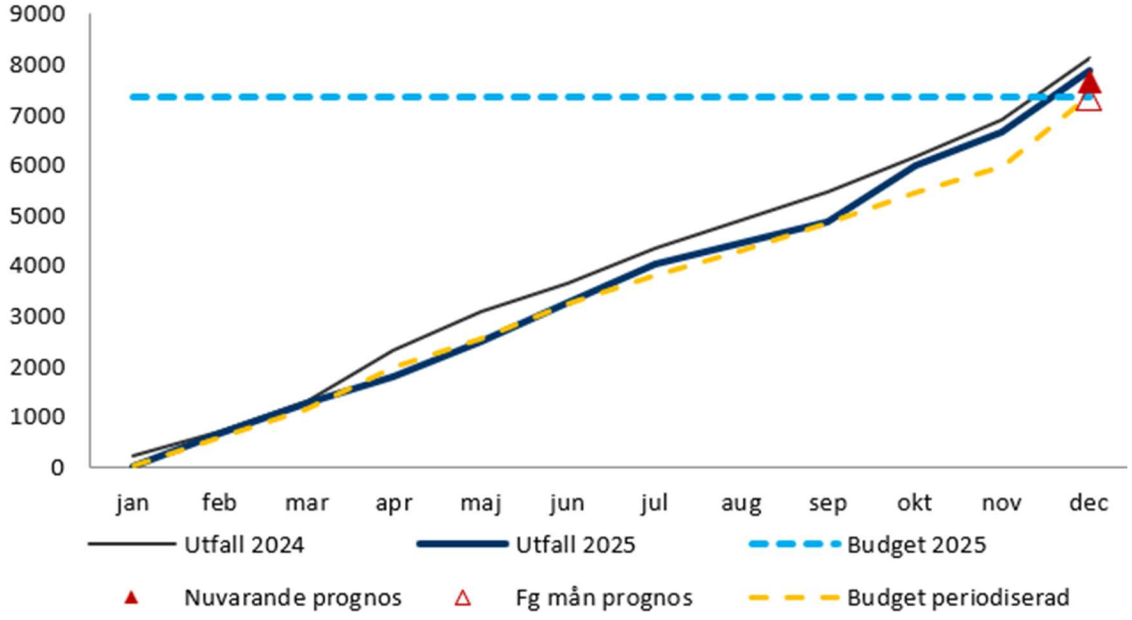
För trafiksystemet pågår arbetet med upphandlingsdokumentationen i form av kravställning och avtalsutformning och det genomförs marknadskommunikation och marknadsdialog. Trafiksystem och fordon planeras att upphandlas som en helhet. Det har beslutats tillsammans med Trafikförvaltningen att även inkludera drift- och underhållsdelar i trafiksystemsupphandlingen.

Regionfullmäktige beslutade i november om finansiering av plattformsbarriärer, ballastfria spår och automatisk drift. Beslut togs samtidigt att depå, trafiksystem och fordon går över från planeringsfasen till genomförandefas.

Investeringsplan för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet. Det samlade utfallet för totala investeringar för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 7 879 miljoner kronor. Budgeten för helåret är 7 362 miljoner kronor.

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående år. Diagrammet visar utgifter som visas i balansräkningen.



2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Verksamheten bygger på överenskommelserna inom 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen 2017.

Avtal enligt 2013 års Stockholmsförhandling undertecknades 2014 av regeringens förhandlare, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. I enlighet med överenskommelsen ska Stockholms tunnelbana byggas ut. Det är en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1960-talet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger regionen möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och Söderort. Utbyggnaden till Nacka och Söderort kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Dessutom ska depå- och fordonskapaciteten utökas.

Avtal enligt Sverigeförhandlingen undertecknades 2017 mellan Region Stockholm, Staten och Solna stad. För Stockholms tunnelbana innebar avtalet finansiering av ytterligare en station, Södra Hagalund och en utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Utbyggnaden enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen innebär att arton stationer tillkommer i systemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen.

Inom Stockholmsförhandlingen har tilläggsavtal tecknats 2017, 2021 och 2025. Det senaste tilläggsavtalet tillkom efter en förhandling under 2025. Resultatet av förhandlingen var ett belopp om 4090 miljoner kronor (2016 års prisnivå) vilket motsvarar förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall per augusti 2024. Framtida centrala- och finansiella risker omfattas inte av dessa förhandlingar i enlighet med avtalat arbetssätt. I tilläggsavtalet 2025 framgår även att uppföljningen av Station Södra Hagalund framöver ska ske inom ramen för Stockholmsförhandlingens partssammansatta styrelse. (Fram till nu har uppföljningen skett inom ramen för Sverigeförhandlingens styrelse).

Utbyggnaderna enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS samt det regionala trafikförsörjnings-programmet för Stockholms län.

Utöver uppdragen enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har förvaltningen fått utredningsuppdrag i Regionens budget. Förvaltningen ansvarar för att genomföra den utredning av tunnelbana till Bromma flygplatsområde som regionfullmäktige anger i Budget 2025 och 2026. Uppdraget är en fortsättning på det

tidigare uppdraget i Budget 2024 om att utreda framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad.



Spårlinjekartan visar den planerade utbyggnaden.

2.2 Mål

Förvaltningen har även formulerat strategiska områden som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen under 2025.

De strategiska områdena för 2025 är, nya uppdrag, avtal och partssamverkan, hållbar arbetsgivare, överlämning och produktionsfas. De strategiska områdena ska ses som mer övergripande och långsiktiga där förvaltningen anser att det behöver läggas särskilt övergripande fokus på. De strategiska områdena vävs samman med regionens mål, förvaltningens verksamhetsplan, målkarta och plan för internkontroll vilka för sin del innehåller aktiviteter på ett års sikt. Aktiviteterna kan ha bäring på någon av de strategiska områdena som i sin tur ska stärka våra möjligheter att nå målen som återfinns i målkartan.

Mål, uppdrag, och aktiviteter styrs och leds från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om, strategiska områden, verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag/aktiviteter för respektive avdelning.

Tabellen nedan visar hur strategiska områden och lokala mål kopplas till regionens övergripande mål.

Inriktningsmål	Regionfullmäktiges mål	Strategiskt område FUT	Perspektiv/Lokalt mål FUT
Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	Avtal och partsamverkan/Överlämning/ produktionsfas	Tid (Leverans i tid) Produkt (Effektiv anläggning)
Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov	Nya uppdrag	Process (Hållbar verksamhet) Tid (Leverans i tid) Produkt (Effektiv anläggning)
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet	Produktionsfas/Avtals och partsamverkan	Ekonomi (Långsiktig hållbar ekonomi)
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm är ekologisk hållbar och klimatneutral år 2035	Avtals och partsamverkan	Process (Hållbar verksamhet)
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm har en social hållbar utveckling	Produktionsfas/Avtals och partsamverkan/Nya uppdrag	Process (Hållbar verksamhet) Mottagare (Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden)
Kompetensförsörjningen är långsiktig	Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare	Hållbar arbetsgivare	Medarbetare (Attraktiv arbetsgivare)

Uppföljning

Uppföljningen följer de cykler som Region Stockholm har fastställt, vilket inkluderar månadsrapporter, tertialrapport, delårsbokslut samt verksamhetsberättelse med årsbokslut. Förvaltningen rapporterar dessutom löpande till de partsammansatta styrelserna genom tertialvisa styrelserapporter och vid styrelsemöten. Denna systematiska och återkommande process säkerställer en tydlig koppling mellan strategiska och operativa mål, med regelbunden rapportering och uppföljning som stödjer en effektiv styrning och utveckling av verksamheten.

2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet



Kommentar

Förvaltningen arbetar med målet genom att planera för att tunnelbanan ska vara en del av ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem som uppfyller resenärernas behov. Detta görs genom att planeringen av stationernas lägen ska göras samordnat med bebyggelseplaneringen. Stationsmiljöerna ska vara attraktiva, trygga och säkra och utformade för enkla och effektiva byten. Tillgängligheten till stationerna och tillgängligheten till olika målpunkter med kollektivtrafiken ska vara god.

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
Behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad, samt tunnelbana till Bromma Parkstad	2025	Pågående enligt plan	2026	Målsättningen under verksamhetsåret att etablera projektorganisation, upphandla utredande konsulter och påbörja utredningsarbete inklusive första samrådsaktivitet har genomförts.

Leverans i tid

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”leverans i tid”. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Överenskomna överlämningstider till kommande skeden ska hållas

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Förvaltningens projektavdelningar stämmer löpande av projektens tider i respektive projekts ledningsgrupp. De delmål som projekten uppsatt för året har flyttats varför målet inte uppfylls i sin helhet. Projekten genomför löpande tidplaneanalyser, förvaltningens samtliga projekt har stort fokus på att hålla tiderna.

Överenskomna överlämningstider till TF och externa parter ska hållas

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Samverkan med TF fortlöper enligt plan, med uppdaterade GPT:er (Gemensam Plan för Trafikstart) och framtagna mottagnings- och överlämningsplaner. Arbetet är nu fokuserat på att säkerställa kommande överlämningar, inklusive Trafikstart Barkarby och avslutande systemkvittens för Depå Högdalen i början av 2026.

Dokumentationsleveranser sker löpande, men överlämningsmålet för Slakthusområdet/Norra entrén uppnås inte och delmålet för 2025 är därmed inte uppfyllt. I övrigt finns inga leveranser att rapportera för 2025.

Projektavdelningarna ska ta fram milstolpar som kontinuerligt ska följas upp och tertialvis redovisas



Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Projektavdelningarna redovisar löpande (tertialvis) milstolparna inom ramen för den tertialvisa rapporteringen.

Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov



Kommentar

Under 2024 godkände trafiknämnden en behovsanalys av framtida utbyggnad av spårtrafik. I ett tilläggsuppdrag fördjupas nu behovsanalysen. Trafikförvaltningen har tagit huvudansvaret för behovsanalysen medan förvaltning för utbyggd tunnelbana fokuserar på lokaliseringsutredningen för Bromma. Förvaltningen har deltagit i arbetet och samverkan sker på såväl projekt som ledningsnivå.

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
Ta fram behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad samt utreda kollektivtrafikplanens åtgärder	2023	Genomförd		

Hållbar verksamhet



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Hållbar verksamhet”. För 2025 har förvaltningen beslutat fem delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Antal olyckor med frånvaro/miljon arbetade timmar, LTAR <7



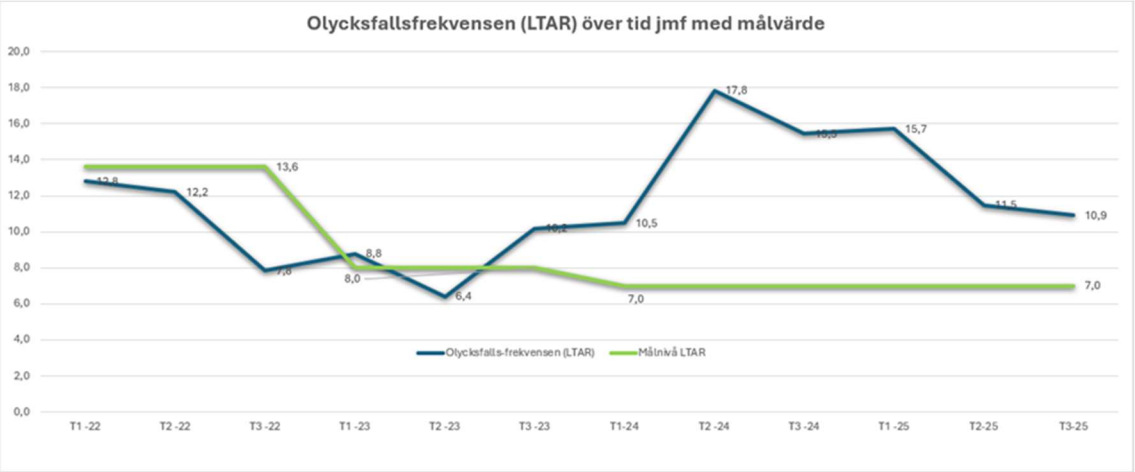
Kommentar

Målet bedöms per helår som ej uppfyllt.

Olycksfallsfrekvensen resulterade till 10,9 vilket gör att förvaltningen inte når målnivån LTAR 7.

Förvaltningen ser positiva tendenser övergripande nivå rör vi oss mot rätt riktning.

Resultatet skiljer sig för projektets pågående entreprenader, där många ligger på låg nivå medan andra belastas av en hög olycksfallsfrekvens. Förvaltningen fortsätter sitt arbete för att minska olycksfallsfrekvensen.

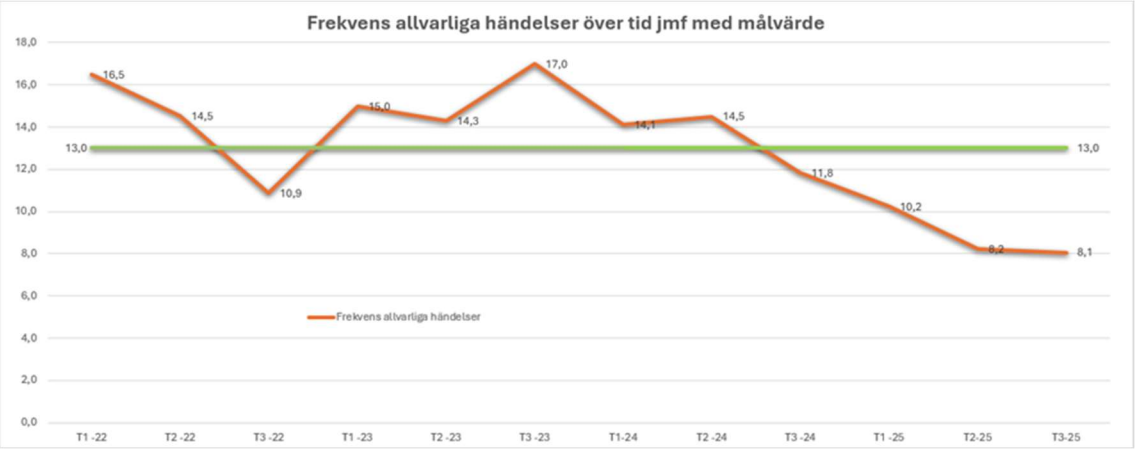


Antal allvarliga händelser per miljoner arbetade timmar ska vara mindre än 13

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Frekvensen för allvarliga händelser resulterade till 8,1 under verksamhetsåret vilket innebär att förvaltningen nådde målnivån för 2025 om 13. Verksamhetsårets resultat är det lägsta förvaltningsövergripande siffran som vi uppmätt sedan vi började följa upp de allvarliga händelserna.



Erfarenheter från handlingsplaner till identifierade revisionsavvikelser ska delas systematiskt med förvaltningen för att förbättra verksamheten (kvalitet)

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen har tagit fram ett arbetssätt på hur erfarenheter kan delas systematiskt på förvaltningsövergripande nivå. Avdelningarna norr och söder har under hösten genomfört workshopslikande erfarenhetsåterföringsmöte i enligt med framtaget arbetssätt.

Säkerställa att det finns effektiva arbetssätt för att förebygga och upptäcka oegentligheter och välfärdsbrott

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen kartlade under första kvartalet 2025 ånyo förvaltningens arbete med oegentlighet och välfärdsbrott baserat på Regionfullmäktiges uppdrag. Kartläggningen omfattade en genomgång av förvaltningens styrande och stödjande dokument, intervjuer för att identifiera nuläget samt en uppdaterad riskanalys baserad på verksamhetens förutsättningar. Förvaltningen summerade det kartläggande arbetet där ett antal aktiviteter identifierades för fortsatt arbete inom förvaltningen.

Förvaltningen tog till delåret fram en styrande riktlinje som tydliggör hur förvaltningen arbetar (förebyggande upptäckande och hanterande) med oegentlighet och välfärdsbrott.

Likt andra nämnder och bolag har förvaltningen startat upp ett tvärfunktionellt nätverk som har ett särskilt ansvar för att driva, samordna och vidareutveckla förvaltningens systematiska arbete inom området.

Projekten ska ha beslutade åtgärder för att minska klimatavtrycket och redovisa både genomförda och planerade klimatåtgärder. Poäng i Breeam infrastructure (tidigare Ceequal) ska redovisas.

Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Rapporteringen av delmålet för året visar att det systematiska arbetet med att implementera åtgärder för att öka projektens hållbarhetsprestanda har fortskridit men att framdriften varierar mellan projekt och över året. Avseende klimatpåverkan har måluppfyllnaden med systematiskt klimatarbete gått från att uppfyllas av ca 40% till

drygt 60% av de pågående entreprenaderna/projekten När det gäller hållbarhetscertifieringsarbetet enligt Breeam Infrastructure (tidigare Ceequal) har framdriften varierat över året, men 80% av de entreprenader/projekteringsuppdrag som bör ha ett aktivt arbete med certifieringen har sammanfattningsvis rapporterat sig ha en tillfredsställande framdrift. Arbetet fortsätter med fokus på att stärka projektens långsiktiga förmåga att arbeta med frågorna och nya målformuleringar och uppföljningsmetoder är under framtagande.

Effektiv anläggning



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, "Effektiv anläggning. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Efter varje skede i våra projekt ska varje kravuppfyllande i aktuell baseline i Polarion antingen vara godkänt, vara avstyrkt eller ha accepterat avsteg/avvikelse



Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Resultatet för verksamhetsåret på förvaltningsövergripande nivå är 75 % kravuppfyllnad av aktuell baseline i Polarion. Arbetet med kravuppfyllnad fortskrider under 2026.

Handlingsplaner för identifierade gap i respektive GPT (gemensam plan till trafikstart) ska finnas och vara framtagna tillsammans med TF



Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Tre nya GAP identifierades under verksamhetsåret varav ett har stängts och för övriga två pågår arbete tillsammans med Trafikförvaltningen med målsättning att kunna stänga dem under första halvåret 2026.

Tidplan förankrad med TF gällande förvaltningens totala behov av strategiskt material och tjänster från TF:s ramavtal



Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen är i linje/tidplan med identifierat behov av strategiskt materiel och

avropen som behövs från TF som behövs.

2.2.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet



Kommentar

Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att det årligen ska redovisas ett nollresultat för förvaltningsdelen. Förvaltningen erhåller ett anslag som motsvarar de prognostiserade interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av Region Stockholms upptagna lån för att finansiera Region Stockholms andel av tunnelbanans utbyggnad. Eventuell skillnad mellan räntekostnader och anslag avspeglas i resultatet.

Kostnader för utbyggnaden av tunnelbanan ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och som är kärnverksamhet. Kontinuerligt arbete och översyn och kontroll av processer och rutiner såväl som bemanningsplaner för en kostnadseffektiv verksamhet.

Förvaltningen arbetar med mål att öka antalet anställda i förhållande till konsulter. Förvaltningens uppdrag och att arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott innebär att förvaltningen ska förstärka det systematiska och proaktiva arbetet, för att säkerställa att det finns effektiva metoder, arbetssätt och kontrollmoment för att förebygga och stävja fusk, oegentligheter och välfärdsbrott.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska *(Regionfullmäktige)*			–		Enligt budget 2 025

Kommentar

Förvaltningen har inga administrativa kostnader all verksamhet som FUT bedriver är kärnverksamhet. Indikatorn är därav ej tillämpbar för förvaltningens verksamhet.

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
Arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott	2025	Genomförd	2025	Förvaltningen kartlade under första kvartalet 2025 ånyo förvaltningens arbete med oegentlighet och välfärdsbrott baserat på Regionfullmäktiges uppdrag. Kartläggningen omfattade en genomgång av förvaltningens styrande

Uppdrag	År	Status	Uppdraget beräknas avslutas	Kommentar
				och stödjande dokument, intervjuer för att identifiera nuläget samt en uppdaterad riskanalys baserad på verksamhetens förutsättningar. Förvaltningen summerade det kartläggande arbetet där ett antal aktiviteter identifierades för fortsatt arbete inom förvaltningen. Förvaltningen tog till delåret fram en styrande riktlinje som tydliggör hur förvaltningen arbetar (förebyggande upptäckande och hanterande) med oegentlighet och välfärdsbrott. Likt andra nämnder och bolag har förvaltningen startat upp ett tvärfunktionellt nätverk som har ett särskilt ansvar för att driva, samordna och vidareutveckla förvaltningens systematiska arbetet inom området.

Långsiktigt hållbar ekonomi



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Långsiktigt hållbar ekonomi”. För 2025 har förvaltningen beslutat fyra delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Slutkostnadsprognos för respektive investeringsprojekt ska inte överskrida avtalad ram i prisnivå 2016, exklusive riskutfall



Kommentar

Målet bedöms per helår som delvis uppfyllt.

Slutkostnadsprognos för respektive investeringsprojekt ligger till största del inom avtalad ram i prisnivå 2016, exklusive riskutfall. Undantag är prognosen för Barkarby som överstiger avtalad ram då extra kostnader uppstått i samband med hävningen som inte ingick i tilläggsavtalet 2025. Dessa kostnader ingår i regionens budget samt i det genomförandebeslut för tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen som regionstyrelsen godkänt.

Utfall ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med årsprognos

Kommentar

Målet bedöms som uppfyllt på förvaltningsnivå. Inom verksamheten förekommer dock avvikelser, där vissa projekt har redovisat kostnader som överstiger årsprognosen, medan andra projekt har haft lägre kostnadsutfall än beräknat.

Det ska finnas åtgärdsförslag till projekts största risker

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Åtgärdsförslag för de största riskerna presenteras och hanteras löpande och uppdateras inför tertial inom varje delprojekt.

Sänka konfliktnivåer i våra pågående kontrakt genom att skapa en samarbetsbaserad konflikthanteringsprocess

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen arbetar inom ramen för det dagliga kontraktsarbetet med att sänka konfliktnivåer i våra pågående kontrakt. I vissa kontakter har förvaltningen träffat överenskommelser (i linje med sedvanlig kontraktsreglering) som har löst pågående konflikter, och att arbete pågår i andra entreprenader för att lösa tvistiga frågor.

Under verksamhetsåret har enhet juridik, upphandling tillsammans med projektavdelningarna tagit fram en ny och utvecklat befintliga samverkansmodeller.

Förvaltningen har även inarbetat en förvaltningsövergripande konflikthanteringstrappa som inarbetats i avtalsmallarna. Konflikhanteringstrappan efterliknar hur andra stora beställarorganisationer arbetar som exempelvis Trafikverket.

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035



Kommentar

Förvaltningen möter upp regionens indikator om klimatneutralitet genom arbetet med att nå det övergripande hållbarhetsmålet *Klimatbelastningen för utbyggd tunnelbana ska reduceras med minst 25 % under uppdragets genomförande*, vilket är formulerat i Förvaltningens hållbarhetsstrategi.

Förvaltningens verksamhet är projektbaserad och avser investeringar i ny tunnelbana. Utsläppen följer därför produktionskurvan i byggskedet och är som högst under de mest intensiva åren.

Mellan 2023 och 2025 har de totala utsläppen ökat, helt till följd av större byggvolymer under detta skede av projekten. Det är en normal del av genomförandet och innebär inte att åtgärder för minskad klimatpåverkan saknas.

Genomförda åtgärder kan ha minskat klimatpåverkan i enskilda delar av byggprocessen – exempelvis genom val av material med lägre utsläpp eller mer energieffektiva maskiner – men dessa förbättringar syns inte i totalnivån när den samlade produktionsvolymen samtidigt ökar.

För att vara transparenta redovisar vi därför ett urval av genomförda åtgärder för att begränsa växthusgasutsläppen, snarare än att fokusera på en procentuell förändring av de totala utsläppen jämfört med 2023 års nivå. Se vidare rapporteringsmall *Indikator Konsumtionsbaserad klimatpåverkan*.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan *(Regionfullmäktige)*					-19 %
Kommentar					
Nämnden/Bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört åtgärder för att begränsa det klimatavtryck nya tunnelbanan medför under dess byggtid. Delårsuppföljning förvaltning för utbyggd tunnelbana bilagd som redogör för prioriterat åtgärdsarbete. Prognosen för den färdigbyggda anläggningens inbyggda klimatpåverkan bedöms utgöra närmare 1/2 miljon ton CO2e. Implementerade och genomförda reduktionsåtgärder under hela utbyggnadens genomförande bedöms uppgå till 170 000 ton CO2e vilket motsvarar 23% reduktion.					
Andel genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav *(Regionfullmäktige)*	100 %	100 %			100 %
Kommentar					
Förvaltningen har ställt relevanta hållbarhetskrav i samtliga upphandlingar över 1,2 mnkr under 2025, vilket innebär en måluppfyllelse på 100 %. Kraven är integrerade i våra upphandlingsmallar och tillämpas konsekvent vid både entreprenadupphandlingar och konsultuppdrag. Därmed har samtliga upphandlingar genomförts i enlighet med kravet på att beakta relevanta hållbarhetsaspekter. Se vidare, bilaga *Indikators uppföljning Andelen genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav delår 2025*					
Nämnden/bolaget har genomfört åtgärder	Ja				Ja

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
för att öka livslängd och materialåtervinning av produkt- och materialflöden *(Regionfullmäktige)*					

Kommentar

FUT projekterar utbyggnadsgrenarna utifrån gällande standarder och regelverk med en mycket lång dimensionerande livslängd. Val av material, teknisk lösning och krav på beständighet på samtliga i tunnelbaneutbyggnadernas ingående delar dimensioneras utifrån nationella krav och standarder. Möjligheten att öka livslängden på anläggningen är därför begränsad.

Förvaltningen har dock vidtagit antal viktiga åtgärder under 2025 som syftar att öka anläggningens robusthet och minimera insatserna för framtida underhåll. I ett genomförandebeslut för Gul linjes fordon, depå och trafiksystem finns en rad åtgärder som minskar kostnaderna ur ett livscykelperspektiv.

- Införandet av ballastfritt spår, dvs. en spårbädd av betong som minskar underhållskostnaderna väsentligt jämfört med traditionell ballast.
- Införande av plattformsdörrar på Gul linje till Älvsjö är en åtgärd som effektivt motverkar suicid och därmed kraftigt minskar risken att anläggningen inte skulle bli godkänd av tillståndsmyndigheter. Ett införande i senare skede skulle bli både kostsamt och ineffektivt från ett resursperspektiv.
- Investering i ett nytt trafikstyrningssystem gör att det kommer att dröja längre för Gul linje innan systemet behöver bytas jämfört med förvaltningens nu pågående utbyggnader.

Förvaltningen jobbar mycket aktivt med återanvändning av entreprenadberg. I syfte att kunna återanvända uttaget berg från tunnlarna till stadsbyggnadsprojekt har förvaltningen under 2025 tecknat avtal med Stockholms stad om att etablera en krossanläggning och mellanlagringsplats på Årstafältet för att kunna använda bergmassorna lokalt vid Stockholms stads stadsutvecklingsprojekt på fältet.

Sammanfattningsvis har under 2025 omfattande åtgärder beslutats på Gul linje utifrån ett helhetsperspektiv på investering och underhåll samt utifrån cirkulär masshantering. Det innebär att indikatorn anses uppfylld.

Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling

Kommentar

Förvaltningen arbetar systematiskt med social hållbarhet bland annat genom att ställa krav och följa upp leverantörernas leverantörskedjor, arbetsrättsliga villkor, tillgänglighet och resenärsperspektivet.

Exempel på aktiviteter som genomförts under året är:

- Utbildnings- och informationsinsatser för att öka förståelse och tydliggöra ansvar.
- Vissa befintliga dokument inom förvaltningen (mallar och checklistor) har förenklats och uppdateras för att kunna användas mer effektivt för att inkludera diskrimineringsfrågan.
- Projekteringsanvisning Tillgänglighet är framtagen som inkluderar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Den inkluderar alla diskrimineringsgrunder som kan påverkas via projektering.
- En hållbarhetsäkringslista har skapats som ny rutin/verktyg, inom projekten som projekterar, för att inte frågor ska försvinna mellan stolar. I denna lista förs blanda annat aspekter in från planeringsskedets SKA/BKA arbetet så att de

kommer med i vidare projektering.
- Riskanalys/workshop genomförts utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag arbetat systematiskt med social hållbarhet *(Regionfullmäktige)*	Ja				Ja

Kommentar

Förvaltningen har arbetat systematiskt med social hållbarhet under 2025 och indikatorn anses uppfylld.

I det systematiska arbetet för att minska risken för diskriminering utifrån diskrimineringsgrunderna har förvaltningen under 2025 genomfört steg 1 och 2 och påbörjat arbetet med steg 3 och 4. Det innebär:

- Genomförd workshop enligt steg 1 (se bifogad presentation)
- Handlingsplan med definierade områden att utveckla emligt steg 2
- Pågående arbete med prioritering och genomförande av åtgärderna (steg 3 och 4)

Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden”. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Åtgärder för att motverka gemensamma risker ska tas fram tillsammans med parterna och riskutfall ska presenteras för parterna

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Samtliga projekt har arbetat med åtgärder för att motverka gemensamma risker under 2025. Riskutfall har presenterats för parterna i den tertialvisa statusrapporteringen. Utfallet av risker för Stockholmsförhandlingens projekt var grund till underlaget för den omförhandling som ledde till nytt tilläggsavtal 2025. Tunnelbana till Älvsjö i Sverigeförhandlingen gick igenom kontrollstation 3.1 i juli 2025 och där var förvaltningens riskregister ett viktigt underlag.

Mediabilden av förvaltningen och uppdraget är god (Mediekvalitet 19)

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Mediekvaliteten för helåret summerar till 41 % vilket är väl över målet 19% och ska

betraktas som mycket god. Totalt publicerades 1027 artiklar om Nya tunnelbanan under året varav 11% klassas som positiv, 84% som neutral och 5% som negativ. Proaktiviteten i mediearbetet är fortsatt hög, 29 procent av publiciteten har genererats av det interna nyhets- och pressarbetet.

Berörda målgrupper i närområdet anser att de är tillräckligt informerade (informationsindex/kännedom 70 %)



Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Informationsupplevelsen och kännedomen i berörda målgrupper är fortsatt god. Resultat för året blev 78% vilket är väl över målet 70%. Samtliga projekt utom Älvsjö har ett genomsnittsresultat över målet. Älvsjös resultat ökar successivt och bedöms nå förvaltningens målvärde under 2026 då omgivningspåverkan och kommunikationsinsatserna ökar.

2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare



Kommentar

Förvaltningen ska erbjuda hälsofrämjande arbetsplatser som sätter arbetsmiljö och säkerhet i centrum. Detta gör vi genom att arbeta systematiskt och långsiktigt med fokus på att bidra till välbefinnande, förebygga ohälsa samt stödja vid rehabilitering och återgång till arbete. Förvaltningen arbetar proaktivt och kontinuerligt med att skapa en god organisatorisk, social och fysisk arbetsmiljö, varvid arbetet sker på individ-, grupp- och organisatorisk nivå.

Ett av förvaltningens fem strategiska områden är hållbar arbetsgivare. Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området Hållbar arbetsgivare är att bedriva ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategisk kompetensförsörjning för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs- och ledarnivå.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro *(Regionfullmäktige)*	1,8 %	2,2 %			<6 %

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Totalindex HME *(Regionfullmäktige)*	79	79			>=80

Kommentar

Förvaltningen når inte Regionfullmäktiges mål 2025 [=] RF Mål 80

Förvaltningens totala resultat är oförändrat från föregående år, med ett samlat index på 79. Nästan nio av tio – 87 procent – av alla anställda och konsulter svarade på årets enkät.

Ledarskap 81,6

Motivation 78,3

Styrning 75,8

Attraktiv arbetsgivare

Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Attraktiv arbetsgivare”. För 2025 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Hållbart medarbetarengagemang (HME) ska minst bibehållas (>79) på förvaltningsnivå

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningens totala resultat är oförändrat från förra året, med ett samlat index på 79. Nästan nio av tio – 87 procent – av alla anställda och konsulter svarade på årets enkät.

Andelen anställda inom förvaltningen ska öka

Kommentar

Målet bedöms per helår som uppfyllt.

Förvaltningen har under året succesivt ökat andelen anställda, jan 105 till dec 118.

Förvaltningens projektavdelningar har tagit fram konsultväxlingsplaner/anställningsplaner med inriktning att i första hand anställa personal vid nyrekrytering.

Säkerställa en arbetsmiljö fri från kränkande särbehandling, sexuella trakasserier, hot och våld. Antalet medarbetare som uppger utsatthet i OSA- kartläggning ska vara noll

Kommentar

Målet bedöms som ej uppfyllt.

Förvaltningens resultat av upplevd kränkande särbehandling i medarbetarenkäten under 2025 uppgick till 4 % (18medarbetare). Föregående års resultat uppgick till 4 % (15 medarbetare). Förvaltningen arbetar vidare med åtgärder mot kränkande särbehandling under 2026.

2.3 Uppdrag

Ej tillämplig för förvaltningen.

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern styrning och kontroll (RS 2024–0510, RS 2022–0326).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll. Förvaltningens plan för internkontroll utgör förvaltningens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och är en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtas för att uppnå en tillräcklig intern kontroll.

Praktiskt arbete med riskhantering sker i respektive projekt och riskarbetet är kopplat till förvaltningens övergripande internkontrollplan.

Statusrapportering gällande risker i projekten sker via projektchef till avdelningschef. För staberna sker rapportering via enhetschef till avdelningschef. Avdelningscheferna rapporterar vidare till förvaltningschef under de tertialvisa uppföljningsmöten.

Utöver förvaltningens aktiva riskhanteringsarbete tillämpas inom ramen för förvaltningens internkontroll även beslutsgrindar för juridisk granskning, kontinuerliga stickprovskontroller samt interna revisioner. Beslutsgrindarna syftar till att kvalitetssäkra, formaliafel och andra brister som kan leda till överklaganden. Stickprovskontrollerna som kontinuerligt genomförs syftar till att regelbundet granska urval av transaktioner. De interna revisionerna syftar till att genomföra granskning på förvaltningens styrande dokument för att kontinuerligt förbättra och utveckla våra processer.

Förvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att säkra den interna kontrollen under perioden har utförts som planerat.

2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller

Inför rapportering av verksamhetsberättelsen 2025 har nya riskbedömningar och kontroll av åtgärder genomförts. Jämfört med föregående rapportering har 1 väsentliga förändringar skett gällande förvaltningens risker.

- Uppdaterat risken, *Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag,* där förvaltningen kompletterat riskbeskrivning och åtgärder avseende parternas gemensamma process för riskhantering som är tidskrävande och omfattande vilket bidrar till en långdragen förhandlingsprocess.

Nedan redovisas de största riskerna ur ett förvaltningsövergripande perspektiv. De flesta av dessa är väsentliga för alla förvaltningens projekt och att åtgärderna för att minimera risken behöver hanteras samlat i hela förvaltningen.

Eftersom projekten enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen är i olika skeden skiljer sig omfattningen av riskerna i några fall. Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar statar och byggstart sker för förereddande arbeten. Därför presenteras ett antal risker för tunnelbana till Älvsjö separat i nedanstående sammanställning.

Se vidare uppföljning av riskerna i internkontrollplan.

Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag

Risken innebär att det finns en otydlighet eller bristande kunskap om innehållet i gällande avtal. Det kan medföra omförhandlingar, fördyringar, ändrad omfattning samt svårt att nå konsensus i kommande avtal. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst och detta är kommunicerat till parterna. Det tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingens avtal som tecknades 2021 innehåller en process för rapportering av avvikelser i kostnad och tid och poängterar alla parters ansvar i riskhanteringen. För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen genomfördes kontrollstation 3.1 i mars med, där styrelsen godkände förvaltningens redovisning av tid, kostnad och funktion och gav grönt ljus för fortsatt arbete.

Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud

Under utbyggnaden av tunnelbanan finns risk för allvarliga arbetsplatsolyckor. Förvaltningen har ett övergripande mål att inga allvarliga olyckor ska inträffa och arbetet inom byggarbetsmiljö har högsta prioritet.

Styrningen inom förvaltningen sker genom en styrgrupp inom byggarbetsmiljö som består av avdelningscheferna för projektavdelningarna och förvaltningens arbetsmiljöstrateger. Styrgrupp inom byggarbetsmiljö har tagit fram en färdplan mot noll olyckor, vilken anger inriktning och innefattar aktiviteter som alla syftar till att minska olyckor och tillbud på våra arbetsplatser och att förvaltningen har en stark säkerhetskultur där vi har samsyn, säkra beteenden och en trivsam arbetsplats.

Arbetsmiljöverket har utarbetat en regelförnyelse som ska ge bättre överblick och

tydlighet inom byggarbetsmiljö. Regelverket trädde i kraft den 1 januari 2025. Under 2025 fortsatte arbetet i linje med färdplanen mot noll olyckor. De styrande dokumenten med strategier och riktlinjer sågs över för att utveckla tydligheten och styrningen ytterligare.

Indexutveckling för kostnader överskrider intäktsutvecklingen

I enlighet med avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. KPI mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen. Förvaltningens kostnader följer inte KPI utan prisutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn. Utvecklingen av kostnaderna räknas upp med en indexkorg som speglar prisutvecklingen i för de varor och tjänster som förvaltningen köper in. Sedan avtalen tecknades i Stockholms- och Sverigeförhandlingen har utvecklingen för förvaltningens indexkorg varit betydligt högre än KPI-utvecklingen. Det leder till att förvaltningens kostnader utvecklas i högre takt än intäkterna.

För att minska förvaltningens indexpåverkan har ett antal åtgärder vidtagits. De första 18 månaderna från kontraktstecknande är enligt avtal med entreprenören ouppräknat. Dessutom räknas enbart 90 procent av index upp. För att minska indexuppräkningen ytterligare betalas 10 procent av kontraktssumman ut som ett förskott.

Minskad risk: Projekten kan inte innehålla ställda villkor i miljödomen

Villkoren gällande inläckage av grundvatten i tunnlarna gäller enligt domar i mark- och miljödomstolen för respektive projekt. För projekten i Stockholmsförhandlingen satte mark- och miljödomstolen mycket hårda villkor för tunnelbana till Nacka och söderort och Arenastaden. För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen har förvaltningen valt tunneldrivning med tunnelborrmaskin (TBM). Tunneln kommer då att bli inklädd med betongsegment vilket ger en tät konstruktion och en minimerad risk för kostnader kopplat till inläckage.

För tunnelbana till Nacka och söderort ansökte förvaltningen i april 2024 om nya villkor för drifttiden då bedömningen var att inläckagen skulle överstiga villkoren enligt miljödomen. Den 1 april 2025 kom en ny dom där de tidigare mycket hårda kraven för inläckage under drifttiden nu ligger på en rimlig nivå.

I och med den nya domen för Nacka och söderort ser förvaltningen att riskerna för ytterligare merkostnader på grund av tätningsåtgärder har eliminerats för Nacka och söderort och att den totala risken för förvaltningen har minskat väsentligt.

Risker i aktuellt skede för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen

Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar starar och byggstart sker för förberedande arbeten. Därför presenteras ett antal risker som gäller specifikt för detta skede.

Överklagade planer och tillstånd

Processerna för planläggning, miljötillstånd och markåtkomst är beroende av

myndighetsbeslut som kan överklagas. Tidplanen enligt Sverigeförhandlingens avtal är exklusive överklaganden. Det innebär att överklagade planer och/eller tillstånd riskerar att leda till förlängd tidplan och därmed öka kostnaderna. Projektet har ett aktivt arbete med riskminimerande åtgärder bland annat utifrån erfarenheter från hur plan och tillståndsprocesserna drevs för Stockholmsförhandlingens projekt.

Försenad markåtkomst

Utöver myndighetsbeslut om planer och miljötillstånd krävs processer med myndigheter och sakägare för att få åtkomst till nödvändig mark. Risken består i att avtal med andra parter drar ut på tiden eller blir ofördelaktiga för projektets ekonomi eller anläggningens framtida förvaltning. Precis som järnvägsplaner och detaljplaner kan även beslut om markåtkomst överklagas. Missnöjda fastighetsägare kan överklaga tillträdesbeslut som erhålls via lantmäteriförrättning. Förvaltningen arbetar aktivt med tidig kommunikation med fastighetsägare. Då Stockholms stad är en viktig markägare är det viktigt att bedriva samarbetet enligt det genomförandeavtal som har tecknats. Där finns viktiga principer för markåtkomst överenskomna.

Överprövade upphandlingar

Överprövning av upphandlingar innebär en tidsåtgång vid domstolsprövningen vilket vidare kan innebära föreningar av projekt och ökade kostnader. Arbete pågår fortsatt aktivt med planerade åtgärder för att minimera överprövningsrisken och ta med viktiga erfarenheter från Stockholmsförhandlingens projekt till Sverigeförhandlingens projekt.

Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall i stället för biprodukt.

Användbart entreprenadberg riskerar att bli klassificerat av tillsynsmyndigheter som avfall i stället för användbar produkt. Det innebär en risk för försening och fördyring av utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar. Det innebär även att berget inte kan nyttjas som resurs lokalt i närliggande exploaterings- och infrastrukturprojekt.

Samverkan sker med kommuner och Länsstyrelsen i syfte att överföra förvaltningens kunskap om sulfider i berg och försurningspotential. Försurningspotentialen för de halter av sulfider i berget som hanteras av förvaltningens projekt är låg. Trots detta har det införts myndighetskrav som innebär ökad miljöpåverkan och en väsentligt högre kostnad för hanteringen av berget.

För att få ytterligare kunskap driver förvaltningen sedan 2023 ett storskaligt test för att mäta urlakningen från projektens entreprenadberg. Testet planeras att genomföras i förvaltningens regi till 2026. Förvaltningen har erhållit projektmedel från Klimat- och regionutvecklingsnämnden som finansierar testet till hälften.

2.4.3 Försäkran

Nämnden/styrelsen har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen/VD vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll (RS 2024-0510, RS 2022–

0326).

2.4.4 Regelefterlevnad

Övergripande arbete med styrande dokument

Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern kontroll, RS 2024–0510, RS 2022–0326, riktlinje för antikorruption och representation (RS 2020–0266), riktlinje för säkerhet (RS 2020-0782) samt uppförandekod för Region Stockholm (LS 2017-1198).

De av Region Stockholm fastställda styrdokumenten gäller för samtliga medarbetare, såväl anställda som konsulter (medarbetare) inom förvaltningen.

Avdelning ledningsstab, har ett utpekat funktionsansvar för att löpande informera och säkerställa förvaltningens medarbetarbetare förståelse för Region Stockholms styrande dokument.

Förvaltningen startade under 2025 ett tvärfunktionellt nätverk med ett särskilt ansvar för att driva, samordna och vidareutveckla arbetet inom området oegentlighet och välfärdsbrott. Nätverket utgör en central del i att säkerställa enhetliga arbetssätt, kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte mellan berörda stödfunktioner. Genom sitt uppdrag stärker nätverket förvaltningens förmåga att förebygga, upptäcka och hantera oegentligheter på ett korrekt och effektivt sätt. Nätverket bemannas av representanter från enhet ekonomi, säkerhet, upphandling och juridik.

Uppförandekod för Region Stockholm, LS 2017–1198/Riktlinjer för antikorruption och representation, RS 2020-0266

Förvaltningen följer löpande upp Region Stockholms uppförandekod och Riktlinje för antikorruption och representation. Genom bland annat de två formulerade risker i förvaltningens internkontrollplan för 2025, *Risk för bristande följsamhet mot uppförande koden och Risk för bristande följsamhet mot delegations- och beslutsordningen.*

Utöver detta har förvaltningen under verksamhetsåret kompletterat med styrande dokument *Tillämpningsanvisning för Regionens styrdokument avseende representation, möten och resor* till syfte att förtydliga Regionens styrdokument inom förvaltningens verksamhet.

Föregående års insatser avseende granskning av representationskostnader och framtagande av stödjande handlingar har visat sig resulterat i en bättre följsamhet avseende förvaltningens och regionens styrande dokument på området.

Juridikenheten genomför även riktade utbildningsinsatser och övningar för medarbetare inom det styrande dokumentet för att minimera riskuppkomsten.

Riktlinjer för säkerhet, RS 2020-0782

Förvaltningen bedriver ett strukturerat och systematiskt arbete inom informationssäkerhet, säkerhetsskydd och krisledning i enlighet med gällande

lagstiftning, tillhörande föreskrifter samt regionens styrande dokument på både övergripande nivå och områdesnivå.

Inom informationssäkerhetsområdet bedrivs arbetet utifrån en fastställd årlig handlingsplan. Uppföljning av regelefterlevnad för förvaltningens verksamhetskritiska systemstöd sker löpande via regionens uppföljningsportal samt inom ramen för förvaltningens samlade riskarbete.

Förvaltningen har fastställda styrande dokument i form av säkerhetsskyddsanalys och säkerhetsskyddsplan. Under 2025 genomförde ansvarig tillsynsmyndighet tillsyn av förvaltningens säkerhetsskyddsarbete. Tillsynen resulterade inte i några förelägganden eller krav på åtgärder. Förvaltningens kontorslokaler är utrustade med anpassade utrymmen i enlighet med gällande föreskrifter för hantering av säkerhetsklassificerade uppgifter. Lokalerna har därutöver ett anpassat skalskydd för inpassering och skydd i de fall gemensamma utrymmen delas med andra regionala verksamheter. Uppföljning av det systematiska brandskyddsarbetet sker inom ramen för förvaltningens arbetsplatsträffar (APT).

Förvaltningen har en etablerad krisledningsorganisation med fastställda arbetssätt, roller och ansvar samt ett implementerat administrativt stöd i enlighet med regionens övergripande riktlinjer. Under året har organisationen genomfört övningar anpassade efter projektverksamhetens behov.

Upphandling och avtal

Enhet upphandling inom Avdelning ledningsstab har ett funktionsansvar för hur förvaltningen arbetar med regionens styrande dokument inom upphandlingsfrågor.

Förvaltningen redovisar förvaltningens åtgärder kopplade till risker för korruption, upphandling och avtalsefterlevnad i *Bilaga F5-Inkop och upphandling TN Förvaltning för utbyggd tunnel*. Genomförs bland annat genom nedan insatser.

Vid upphandling av förvaltningens leverantörer är motverkande av oegentligheter central. I och med att förvaltningen träffar avtal med ett stort antal leverantörer är det viktigt att tydliggöra förvaltningens förhållningssätt. Etablerade rutiner och delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

Förvaltningen informerar leverantörer om vårt förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Ett exempel på sådan information är att förvaltningschefen skickar ut en årlig julhälsning till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte både gåvor och inbjudningar till evenemang som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning.

3 Verksamhet

3.1 Produktivitet

Tids- och kostnadsramarna för förvaltningens utbyggnadsprojekt är utmanande. Utifrån den förutsättningen arbetar förvaltningen kontinuerligt med att utvärdera och välja arbetssätt för att minimera tidsåtgång och kostnader.

Jämfört med andra stora infrastrukturprojekt har förvaltningen lyckats hålla mycket korta tider för de tidiga skedena med planläggning, tillstånd och projektering. Den genomsnittliga tiden för projekten inom Stockholmsförhandlingen är 2 års lokaliseringsutredning och därefter 4,5 års projektering, planläggning och tillståndsprocess. En anledning till detta är att förvaltningen har jobbat parallellt med processerna för järnvägsplan och miljötillstånd. Det har inneburit att samtliga förvaltningens projekt har fått miljötillstånd från mark- och miljödomstolen före fastställd järnvägsplan. Den gängse hanteringen är annars att man avvaktar med miljötillståndprocessen till dess att det finns en fastställd järnvägsplan vilket innebär en sammantaget betydligt längre process.

I december 2025 var det huvudförhandling i mark- och miljödomstolen inför miljötillstånd för tunnelbana till Älvsjö. Om det går enligt plan och projektet får miljötillstånd i februari 2026 så har ledtiderna för myndighetsprocesserna kortats på motsvarande sätt som för förvaltningens tidigare projekt.

Vid upphandling av entreprenader arbetar förvaltningen aktivt för god konkurrens och kvalificerade leverantörer. Under 2025 startades ett arbete med att utveckla affärsmodellen för att säkerställa ett effektivt genomförande och ge leverantörerna rätt förutsättningar att leverera. Det innebär en översyn av målbild, samverkan, utvärdering och incitament. Pris är fortfarande viktigt, men det blir nu ett starkare fokus på genomförandet. För tunnelbana till Älvsjö anpassas nu entreprenadindelningen så att samma entreprenör svarar för både tunneldrivningen med TMB och de södra stationerna som ligger på kritisk linje i genomförandet. På så sätt minimeras risken för att stationsentreprenaderna orsakar förseningar för tunneldrivningen.

Erfarenhetsåterföring är viktigt för effektiviteten. Genom att nyttja erfarenheter från de nu pågående utbyggnaderna i utredningen av tunnelbana till Bromma kommer ett eventuellt kommande projekterings- och genomförandeskede kunna drivas effektivare än annars.

4 Personal

Förvaltningen hade under december 556 medarbetare varav 118 anställda.

För att stärka kompetensförsörjningen inom förvaltningen har förvaltningen under verksamhetsåret arbetat med att implementera beslutad intern rekryteringsprocess. Syftet är att behålla och utveckla befintlig kompetens. Som en del av detta arbete har vi för verksamhetsåret 2025 satt upp ett delmål att öka andelen anställda. Samtliga avdelningar har därför i uppdrag att ta fram en anställningsplan/konsultväxlingsplan med inriktning på att i första hand anställa personal vid nyrekrytering, oavsett om behovet tidigare ingått i bemanningsplanen eller inte. Vilken följs upp under kap 2.3.2 Kompetensförsörjningen är långsiktig.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Som ett led i arbetet med att vara en hållbar arbetsgivare sker en gemensam personalplanering i ledningsgruppen på övergripande förvaltningsnivå, bemanningsplanerna samordnas mellan avdelningscheferna både på kort och lång sikt för att skapa en bättre överblick samt möjliggöra för långsiktighet.

Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

4.1 Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare

Förvaltningen arbetar för att vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, behålla och utveckla medarbetarna. Ett gott ledarskap och goda förutsättningar för ett bra arbetsklimat är viktiga komponenter i detta arbete.

Personalomsättning

Förvaltningens personalomsättning för 2025 uppgår till 9,8 % procent.

Lönespridning och differentierad löneökning

För en attraktiv och modern arbetsgivare är lönebildningsarbetet en viktig del. Under året har arbetet med differentierad lönebildning fortsatt. Löneöversyn 2025 har genomförts enligt fastlagd tidplan.

Under året har Förvaltningens chefer erbjudit utbildning genom Serviceförvaltningens HR. Förvaltningens ledningsgrupp har även en genomgång tillsammans med serviceförvaltningens HR kring hur löneläget/lönespridningen ser ut mellan yrkeskategorier, könsfördelning m.m. på förvaltningen.

Insatser för att förstärka och utveckla ledarskapet

Förvaltningen arbetar systematiskt och långsiktig med chefsförsörjning och chefsutveckling på alla nivåer utifrån Region Stockholms ledarkriterier.

Som ett led i den framtida kompetensförsörjningen av chefer och ledare har

förvaltningen deltagit i ”Morgondagens chefer” där en plats gick till förvaltningen. Detta har medfört att förvaltningen byggt en bas för en chefsförsörjning av medarbetare som kan verksamheten och på så sätt kan ta ett större ansvar snabbare.

Regionstyrelsen avsatte medel för 2025 för nämnder och bolag för att i första hand stärka och utveckla ledarskapet samt säkerställa chefsförsörjningen. (RS 2025-0005-28). Förvaltningen ansökte och beviljades medel för att stärka och utveckla ledarskapet och säkerställa chefsförsörjningen. Förvaltningsledningen identifierade ett antal utvecklingsområden inom ramen för ledarskap. Kommunikationsenheten erhåll därav i uppdrag att se över förvaltningens interkommunikation utifrån processer, innehåll och kommunikationsmognad hos förvaltningens chefer och ledare.

En genomlysning med har en kommunikationsutbildning tagits fram som kommer att genomföras under 2026.

4.2 Hållbar arbetsgivare

Bemanningsläge och eventuella rekryteringssvårigheter

Bemanningsläget har varit stabilt under året och i flera rekryteringsprocesser har antalet välkvalificerade kandidater varit stort såväl vid rekryteringar av medarbetare som av chefer.

Förvaltningsledningen beslutade under 2024 om en övergripande strategisk inriktning för den långsiktiga bemanningsplaneringen i syfte att säkerställa en långsiktig trygghet för våra anställda medarbetare, som både ger möjlighet till individuell utveckling och till nya uppdrag inom förvaltningen. Den långsiktiga strategiska inriktningen ska även sträva efter att hushålla med förvaltningens resurser och möjliggöra för resursdelning över projekt och avdelningsgränser. Vilken förvaltningsledningen följt upp under 2025 bland annat genom process internrekrytering samt att succesivt öka förvaltningens andel anställda jmf med konsulter. Under 2026 kommer utvecklingsarbetet att fortsätta hur vi kan jobba mer strategiskt med bemanning och andra viktiga HR frågor.

Under verksamhetsåret har en internrekryteringsprocess tagits fram av förvaltningens styrgrupp hållbar arbetsgivare.

Insatser för att utveckla och förbättra arbetsorganisation och arbetssätt

Förvaltningens HR stöd har ett årshjul för chefer i syfte att stödja chefernas fortlöpande arbete med personalfrågor och arbetsmiljö under året.

Under året har förvaltningen ansökt om medel för hållbar och hälsofrämjande arbetsplats varvid flertalet insatser har genomförts se vidare kap 4.3.

4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa

Utifrån resultatet från medarbetarundersökningen har förvaltningen på övergripande förvaltningsnivå kartlagt tre fokusområden som förvaltningen behöver arbeta vidare med, stress, förebyggande konflikthantering med fokus på att skapa robust samarbetsklimat inom organisationen och kränkande särbehandling. Under verksamhetsåret har förvaltningen arbetat vidare med underlaget som tagits fram i

samråd med Regionens företagshälsovård Falck på avdelnings och enhetsnivå.

Utöver förvaltningens övergripande kartläggning och satsning, arbetar respektive avdelning och enhet med sitt resultat av undersökningen genom att bland annat ta fram handlingsplaner för att bibehålla och utveckla.

4.3 Uppföljning avsatta medel

4.3.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö

Under 2025 har Förvaltning för utbyggd tunnelbana tilldelats medel för att genomföra insatser för en långsiktig hållbar kompetensförsörjning i hela Region Stockholm och Riktade insatser för en hållbar arbetsmiljö (RS 2025–0005, RS 2025–0084) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022–0912). Syftet är att skapa en hållbar arbetsmiljö genom att stärka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2025 fortsatt arbeta med insatser för ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategiskt kompetensförsörjningsarbete för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs-och ledarnivå.

Förvaltningens styrgrupp för hållbar arbetsgivare identifierade ett antal hälsofrämjande insatser för en hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö med fokus på att öka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro, insatserna har även samverkats internt och fackligt. Inom ramen för detta har styrgruppen för hållbar arbetsgivare identifierat två fokusområden: stress och återhämtning och hållbar arbetsmiljö.

Inom området stress och återhämtning har förvaltningen tillsammans med Kulturförvaltningen och RLK planerat AI-utbildning med fokus på balans i arbetslivet vilket kommer rullas ut under första kvartalet 2026.

Inom området hållbar arbetsmiljö har ergonomisk IT-utrustning införskaffats för förvaltningens anställda för att minska belastningsskador. Även en HLR utbildning har genomförts. Dessutom har aktiviteter som konstvandring i tunnelbanan och museivisning genomförts för att främja trivsel och återhämtning.

Förvaltningen har även ett nätverk för hållbar arbetsgivare som årligen tar fram en årsplan med hälsofrämjande och sociala aktiviteter för medarbetare. Under året har bland annat trivselaktiviteter som promenadkartor, sticklingbytarveckor, medarbetar aktiviteter skett.

4.3.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning

Under 2025 har Förvaltning för utbyggd tunnelbana tilldelats medel för att genomföra insatser för en långsiktig hållbar kompetensförsörjning i hela Region Stockholm och Riktade insatser för en hållbar arbetsmiljö (RS 2025–0005, RS 2025–0084) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022–0912). Syftet är att skapa en hållbar arbetsmiljö genom att stärka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2025 fortsatt arbeta med insatser för ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategiskt kompetensförsörjningsarbete för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs-och ledarnivå.

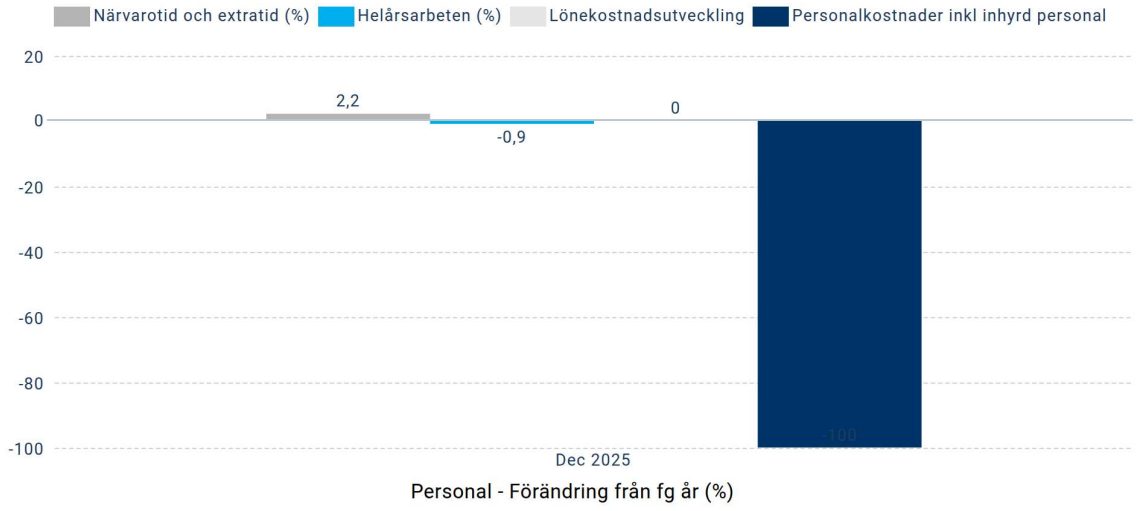
Förvaltningens styrgrupp för hållbar arbetsgivare identifierade ett antal hälsofrämjande insatser för en hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö med fokus på att öka hälsa, förebygga ohälsa och minska sjukfrånvaro, insatserna har även samverkats internt och fackligt. Inom ramen för detta har styrgruppen för hållbar arbetsgivare identifierat två fokusområden: stress och återhämtning och hållbar arbetsmiljö.

Inom området stress och återhämtning har förvaltningen tillsammans med Kulturförvaltningen och RLK planerat AI-utbildning med fokus på balans i arbetslivet vilket kommer rullas ut under första kvartalet 2026.

Inom området hållbar arbetsmiljö har ergonomisk IT-utrustning införskaffats för förvaltningens anställda för att minska belastningsskador. Även en HLR utbildning har genomförts. Dessutom har aktiviteter som konstvandring i tunnelbanan och museivisning genomförts för att främja trivsel och återhämtning.

Förvaltningen har även ett nätverk för hållbar arbetsgivare som årligen tar fram en årsplan med hälsofrämjande och sociala aktiviteter för medarbetare. Under året har bland annat trivselaktiviteter som promenadkartor, sticklingbytarveckor, medarbetar aktiviteter skett.

4.4 Helårsarbeten



Personal - Förändring från fg år (%)

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år
Personal - Helårsarbeten	111	118	-7	-0,9 %
Extratid	*0*			*0 %*
Totalt	**111**			**-0,9 %**

** Helårsarbeten, är närvaro och frånvaro, vilket sammantaget motsvarar den avtalade tiden för sysselsättningsgraden i förhållande till aktuellt antal dagar under perioden, enligt Tableau.*
*** Budget rapporteras inte på extratid.*

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Förvaltningen hade under december 556 medarbetare varav 118 anställda. Antalet anställda ökade dock i slutet av året mot ett antagande i budget om att det skulle ske tidigare. Helårsarbeten är därmed lägre än budget.

4.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år
Procentuell sjukfrånvaro totalt	**1, 79 %**	**2,26 %**
- varav kvinnor	*2,63 %*	*3,28 %*
- varav män	*0,46 %*	*0,82*
Fördelat på period		
1 - 14 dagar	*0,84*	*0,97*
15 - 90 dagar	*0,38*	*0,34*
91 - dagar	*0,57*	*0,94*

Den procentuella sjukfrånvaron beräknas som ackumulerad sjukfrånvarotid i timmar dividerat med ackumulerad ordinarie arbetstid i timmar under den aktuella perioden.

Sjukfrånvaron har minskat jämfört med samma period föregående år.

5 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen har som målsättning att arbeta för att öka andelen anställda. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Det har till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL funnits ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet har centrala ansvarsfrågor förtydligats. Vidare har bildandet av ett dotterbolag medfört en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Med anledning av detta har ett implementeringsarbete skett och det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

Dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB:s verksamhet består av att köpa in tjänster som krävs för att bygga nya tunnelbanan och säljer dessa vidare till bolagsdelen inom AB SL när anläggningen upparbetas. Följaktligen får dessa inköp och försäljningar ingen effekt på en konsoliderad resultaträkning.

SL Nya Tunnelbanan AB har också möjlighet till extern försäljning. Exempel på sådan försäljning är att tillhandahålla byggtjänster till extern part. Denna typ av försäljning ska redovisas som en intäkt samt matchas med hänförliga kostnader. Ersättning sker till verifierad självkostnad för förvaltningen, ett påslag om 22 procent på entreprenad och projekteringskostnad används för att täcka byggherrekostnad. Transaktionerna budgeteras som övriga intäkter respektive övriga kostnader.

Informationen i detta kapitel är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana, bolagsdelen inom AB SL och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

En utredning av kostnader hänförliga till utbyggnaden av tunnelbanan är genomförd under år 2023. Resultatet är att det inte förekommer några väsentliga kostnader som inte kan ingå i anskaffningsvärdet av anläggningen, utöver några särskilda kostnadsslag.

5.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Anslag	425	425	0	17,3 %
Övriga bidrag	33	21	12	-50,2 %
Övriga intäkter	48	39	9	-14,5 %
Verksamhetens intäkter	**506**	**486**	**20**	**4,4 %**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	0	0	0	
Lämnade bidrag	-35	-21	-14	-57 %
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0	
IT- och telekostnader	0	0	0	
Övriga kostnader	-47	-39	-8	-11,6 %
Verksamhetens kostnader	**-82**	**-60**	**-22**	**-41,5 %**
Avskrivningar	-0	0	-0	0 %
Finansnetto	-310	-425	115	14,1 %
Resultat**	**113,6**	**0**	**113,6**	

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Summa personalkostnader	**0**	**0**	**0**	
Förändring sem- och löneskuld	0	0	0	
Lönekostnad	0	0	0	
- varav övertid	*0*	*0*	*0*	
- varav sjuklönekostnad	*0*	*0*	*0*	
PO-pålägg	0	0	0	
Övriga personalkostnader	0	0	0	
Inhyrd personal	**0**	**0**	**0**	
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**0**	**0**	**0**	

* mkr

Personalkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

5.1.2 Konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (Mkr)	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. %
Juridik	0	0	0	0 %
PR	0	0	0	0 %
Management	0	0	0	0 %
IT	0	0	0	0 %
Övriga	1	0	1	0 %
Summa externa konsultkostnader	**1**	**0**	**1**	**0 %**

Konsultkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

5.1.3 Administrativa kostnader

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Administrativa kostnader	0	0	0	0 %

Administrativa kostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

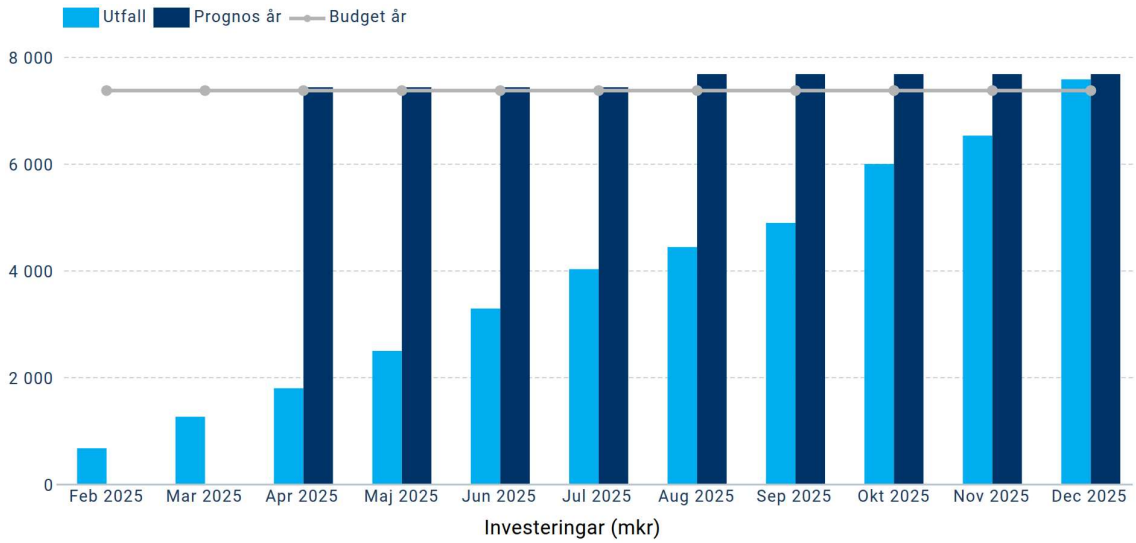
5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet

5.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2025	Realiserad effekt 2025	Avvikelse realiserad effekt jmft budget 2025	Budgeterad effekt 2026	Budgeterad effekt 2027	Budgeterad effekt 2028
Summa						

Resultatkravet för förvaltning för utbyggd tunnelbana 2025 är noll kronor. Kostnader för utbyggnaden av tunnelbanan ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och som är kärnverksamhet.

5.3 Investeringar



5.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten.

I komplexa infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften.

Reglering av risker fram till augusti 2024 gjordes i tilläggsavtalet 2025. Framtida centrala och finansiella risker ingår inte i finansieringen för utbyggnaden av tunnelbanan. De faktiska projekt- och finansiella riskutfallen rapporteras och redovisas kontinuerligt till parterna i respektive, delprojekts styrelse, styrelse och till Trafiknämnden.

Finansieringen utgår från prisnivå januari 2016 med uppräkning av KPI. Prognosen innefattar utfall samt framtida prognos som först läggs i dagens penningvärde. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos enligt Konjunkturinstitutets prognos framåt i enlighet med regionens direktiv. Det finns hög sannolikhet att KPI-ökningen blir lägre än FUT-indexkorg vilket medför en indexrisk.

5.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med december 2025 uppgår till 39 119 miljoner kronor. De totala utgifter och kostnaderna är inklusive tilläggsarbeten, dock ingår inte tillägg som ryms inom Trafikförvaltningens budget. Av dessa är 13 778 miljoner kronor byggherrekostnader inklusive projektering och 25 341 miljoner kronor är entreprenadkostnader. Årets nyanskaffning för investeringsobjekten per december uppgår till 7 879 miljoner kronor, vilket motsvarar en upparbetningsgrad mot budget om 107 procent.

Värdet för årets nyanskaffning av samtliga materiella anläggningstillgångar uppgick till 7 879 miljoner kronor varav 377 miljoner kronor avser fordonsförvärv där medel överförts till trafikförvaltningen som genomför förvärvet och tillägg i anläggningen som trafikförvaltningen bekostar om -69 miljoner kronor.

I miljoner kronor	Årets utfall	Årets budget	Upparbetningsgrad
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 879	2 376	121%
Tunnelbana till Arenastaden	1 405	1 269	111%
Station Södra Hagalund**	71	252	28%
Tunnelbana till Barkarby	1 780	1 106	161%
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	821	1 163	71%
Fordon	385	435	89%
Tunnelbana till Älvsjö	438	646	68%
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	85	90	95%
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	15	25	60%
Summa	**7 879**	**7 362**	**107%**

** Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad Indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.*

***Station Södra Hagalund är ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.*

5.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (mkr)	Utgift 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	7 879	7 362	-517	107
Ersättningsinvesteringar				0
Totalt investeringar	**7 879**	**7 362**	**-517**	**107**

5.3.4 Status enskilda investeringsobjekt > 100 mkr

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 2 879 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 121 procent av årets budget. Utfallet är 503 Mkr över budget. Främsta anledning är att Projektet gjort stora överenskommelser med Itinera för Hammarby kanal och OHL gällande Gullmarsplan och Slakthusområdet/Sockenplan. I korthet innebär överenskommelserna att vi har släckt ett stort antal öppna underrättelser relaterat till ändringar, kommit överens om merkostnader samt köpt forcering för nya färdigställande tider. Utöver kostnadsökningarna för överenskommelserna så har vi förseningar i våra Installationsentreprenader med lägre

produktion än planerat för 2025.

Totalkostnadsprognosen i investeringsplanen uppgår till 29 163 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 1 405 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 111 procent av årets budget. Utfallet är 136 Mkr över budget. Detta beror främst på ökade kostnader för markarbeten på löpande räkning samt högre kostnader än planerat för sommararbeten vid Odenplan.

Totalkostnadsprognosen i investeringsplanen för Arenastaden uppgår till 7 670 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

Station Södra Hagalund

Investeringsutgifter för station Södra Hagalund för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 71 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 28 procent av årets budget. Utfall är 181 Mkr under budget. Avvikelsen kan hänföras till att betongarbeten under året inte har kommit igång i den takt som den ursprungliga planen visade.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen för station Södra Hagalund uppgår till 1 664 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

TUNNELBANA TILL BARKARBY:

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 1 780 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 161 procent av årets budget. Utfall är 674 Mkr över budget. Att utfall ligger över budget beror främst på ökade kostnader till följd av tidigare hävning samt tillkommande kostnader för skiftarbete och forcering för att hålla tidplan.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 8 439 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 821 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om ca 71 procent av årets budget. Utfall är 342 Mkr under budget. Avvikelsen beror delvis på full effekt av besparingen i tidigareläggandet av färdigställandet av delprojekt hus, men även förskjutningar i tidplanen för delprojekt berg och anläggning. Den uteblivna

upparbetningen bedöms till stor del vara tidsmässigt förskjuten och förväntas tas igen kommande perioder.

Totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 5 884 miljoner kronor, vilket är enligt tidigare genomförandebeslut.

FORDON

Utbetalningar för fordonsförvärvet till trafikförvaltningen under perioden januari till och med december 2025 uppgår till cirka 385 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 89 procent av årets budget. Utfall landar 50Mkr under budget, vilket beror på en förändrad tidplan för inköp av fordon.

Aktuell totalkostnadsprognos i investeringsplanen uppgår till 1 737 miljoner kronor, vilket är enligt tidigare genomförandebeslut.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med december 2025 uppgår till 438 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 68 procent av årets budget. Avvikelser mot budgeten är 208 Mkr och beror på lägre kostnader i projektering än förväntat under 2025 samt att planeringen för byggande / förberedande arbete har blivit mer utarbetat under året.

Totalkostnadsprognosen uppgår till 16 703 miljoner kronor. Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos.

DEPÅ, TRAFIKSYSTEM OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Investeringsutgifter för depå och fordon för tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med december 2025 uppgår till cirka 85 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 95 procent av årets budget. Den övervägande avvikelsen mot budgeten är att markåtkomstskostnader samt förberedande arbete flyttats till 2026.

Totalkostnadsprognos uppgår till 5 882 miljoner kronor enligt genomförandebeslut Depå, fordon och trafiksystem Älvsjö.

Prognos för samtliga investeringsobjekt är enligt senaste beslut.

5.3.5 Driftsatta investeringsobjekt

Inga objekt driftsätts i Förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet. När investeringsobjekten färdigställts överlämnas dessa till trafikförvaltningen.

5.3.6 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. utgift beslut Mkr	Total inv. utgift inv. objekt Mkr	Datum beslut nämnd/bolags styrelse	Datum planerat beslut RS/RF

5.3.7 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Erhållit likvidmässigt under året	Resultatfört under året
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 682	
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Arenastaden	819	
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Barkarby	290	33
Sverigeförhandlingen	Tunnelbana till Älvsjö	437	
Sverigeförhandlingen	Station Södra Hagalund	126	
Järfälla kommun	Tunnelbana till Arenastaden (Veddestauppgången)	58	
Totalt medfinansiering av investeringar		3412	33

Inom rubriken erhållit likvidmässigt under året 2025 ingår justering för KPI 2024.

5.4 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall	Bokslut fg år	Förändr.
Anläggningstillgångar	**39 353**	**32 446**	**6 907**
-varav pågående nyanläggningar	*35 668*	*28 951*	*6 717*
Omsättningstillgångar	**1 662**	**1 725**	**-63**
- varav kassa och bank	*725*	*540*	*185*
SUMMA TILLGÅNGAR	**41 015**	**34 170**	**6 844**
Eget kapital	**200**	**86**	**114**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**
Skulder	**40 815**	**34 084**	**6 731**
- varav långfristiga skulder	*31 439*	*22 227*	*9 212*
- varav kortfristiga skulder	*9 376*	*11 857*	*-2 481*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**41 015**	**34 170**	**6 844**

* mkr

Rättelse av fel i tidigare räkenskapsår har genomförts avseende redovisningen av en fullgörandegaranti, hänförlig av tunnelbanan till Barkarby, i balansräkningen avseende 2024. Rättelsen medför en minskning av kortfristig övrig skuld på 167 miljoner kronor samt en motsvarande minskning av anskaffningsvärdet avseende bokslut föregående år i ovan tabell.

Utgående balans för anläggningstillgångarna har ökat med 6 907 miljoner, vilket består av en redovisningsmässig nyanskaffning om 7 572 miljoner kronor under räkenskapsår 2025. Under året har även anläggningstillgångar färdigställts och överlämnats för drift av trafikförvaltningen om -855 miljoner kronor. Den långfristiga fordran som verksamheten har mot trafikverket har ökat med cirka 191 miljoner kronor.

Inom omsättningstillgångar återfinns SL Nya Tunnelbanans cashpool-konto som

uppgår till 640 miljoner kronor vilket är en minskning med 243 miljoner jämfört med utgående balans 2024.

Eget kapital stärks med 114 miljoner kronor på grund av årets resultat bestående främst av mellanskillnaden mellan anslag och kostnadsränta på lån om cirka 81 miljoner kronor samt intäktsränta på verksamhetens bankkonton om cirka 34 miljoner kronor.

Nettoförändringen av skulder är främst kopplad till inbetalda bidrag 3 412 miljoner samt nyupplåning om 4 350 miljoner från Region Stockholm samt att finansiering hänförliga till överlämnade anläggningar påverkar skulderna med -855 miljoner.

5.5 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys	**2025-12-31**
Mkr	
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	30
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 949
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	8 104
Årets kassaflöde	**185**
Likvida medel vid årets början	**540**
Likvida medel vid årets slut	**725**

Inom kassaflödet för den löpande verksamheten redovisas cashpool-kontot för SL Nya Tunnelbanan AB. Under år 2025 har saldot minskat med 243 miljoner kronor.

Investeringsverksamheten inkluderar nyanskaffning om 7879 miljoner samt Trafikförvaltningens tilläggsbeställningar om 69 miljoner. Fordonsbetalningarna till Trafikförvaltningen om 377 miljoner ingår i beloppet för nyanskaffning, eftersom fordonsförvärvet ingår i förvaltningens uppdrag.

Finansieringsverksamheten utgörs av, under året, inbetalda bidrag 3 412 miljoner samt nyupplåning om 4 350 miljoner från Region Stockholm. Tillkommande är förändringen av den långfristiga fordran, avseende framtida bidrag från Trafikverket, om 191 miljoner samt inbetalningar avseende tilläggsbeställningar från Trafikförvaltningen om 151 miljoner.

6 Pågående rättsprocesser (tvister)

NTAB har tre pågående domstolstvister: två mot SBT Sverige AB (”SBT”) och en tvist mot dels SBT, dels dess koncernbolag Subterra a.s. och Metrostav a.s., samtliga mål vid Stockholms tingsrätt.

Den ena tvisten mot SBT (Stockholms tingsrätts mål nr T 11591-24, ”**Hävningsmålet**”), avser entreprenadkontrakt 4713 Berg och Anläggningsentreprenad Järfällatunneln som SBT hävde och NTAB mothävde i augusti 2023. SBT yrkar i målet att tingsrätten ska fastställa att NTAB är skyldigt att ersätta SBT för den skada som SBT:s hävning av avtalet orsakat SBT. Det rör sig endast om ett fastställelseyrkande, som vid bifall skulle resultera i att det fastställs att NTAB principiellt är ersättningsskyldigt gentemot SBT. NTAB yrkar i sin tur att tingsrätten fastställer att SBT gentemot NTAB är skadeståndsskyldigt för den skada som NTAB åsamkas till följd av NTAB:s hävning av entreprenadavtalet.

NTAB har i maj 2025 inom ramen för ett nytt mål (Stockholms tingsrätts mål nr T 9732-25, ”**Fullgörelsemålet**”) framställt krav mot SBT uppgående till 968 745 901 kr och yrkat att Subterra och Metrostav solidariskt ska betala den del av detta belopp som SBT inte betalar. Kravet avser till 38 150 390 kr återbetalning av erlagd ersättning för utförd del av entreprenaden, till 925 230 766 kr ersättning för den skada som hävningen orsakat (”**Skadeståndskravet**”) och till 5 364 745 kr förseningsvite. Skadeståndskravet avser merkostnader för att färdigställa entreprenaden med andra entreprenörer och kostnader i övrigt som hävningen har åsamkat eller kommer att åsamka NTAB. Arbetet med att följa upp och sammanställa dessa kostnader pågår fortfarande, varför delar av kravet i dagsläget består av en prognosticerad merkostnad.

Som ett första steg för att säkra en del av kravet mot SBT har förvaltningen/NTAB i juni 2024 ianspråktagit en s.k. fullgörandegaranti om 166 794 999 kr som utställts på uppdrag av SBT till säkerhet för SBT:s förpliktelser enligt ovan nämnda entreprenadavtal. Den tredje tvisten avser detta ianspråktagande (Stockholms tingsrätts mål nr T 17631-24 (”**Garantimålet**”). I målet har SBT stämt NTAB på garantibeloppet om 166 794 999 kr och i första hand yrkat att NTAB ska förpliktas att återbetala detta belopp jämte ränta till SBT.

Skriftväxling pågår för närvarande i samtliga tre mål.

Förvaltningen har inte gjort någon avsättning i målen.

7 Övrigt

Inga förändringar av redovisningsprinciper förekommer vid jämförelse mellan aktuell verksamhetsberättelse och den som upprättades för föregående räkenskapsår.

8 Förväntad utveckling kommande år

För projekten inom Stockholmsförhandlingen är förvaltningen långt inne i byggskedet. Bergarbetena i tunnlar och stationsutrymmen slutfördes 2023 för tunnelbana till Barkarby samt i början av 2025 för tunnelbana till Nacka och Söderort och för Depå i Högdalen. I tunnelbana till Arenastaden planeras bergarbetena slutföras i inledningen av 2026. Under 2025 skedde en växling i skede för Stockholmsförhandlingens projekt då en rad bygg- och installationsentreprenader drog igång i stor skala. Dessa kommer att fortgå under 2026. Depån i Högdalen kommer att slutföras och lämnas över till Trafikförvaltningen i sin helhet under 2026.

För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen kommer bygghandlingsprojekteringen att fortgå under 2026. Det blir även ett viktigt år för att slutföra plan- och tillståndsprocesser. Efter huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen december 2025 väntas miljödom under våren 2026. Även Stockholms stads detaljplan väntas bli godkänd under våren. Länsstyrelsens svar på granskning av järnvägsplan väntas till januari 2026 och därefter bedöms järnvägsplan kunna bli fastställd av Trafikverkets planprövning till sommaren eller hösten 2026. Under 2026 kommer flera entreprenadkontrakt att tecknas, bland annat för arbetstunnlar och station Östbergahöjden.

I lokaliseringsutredningen för tunnelbana till Bromma flygplatsområde studeras olika alternativ för att sedan ge en inriktning för fortsatt planläggning och projektering. Under 2025 togs utredningskorridorer fram och en samrådsaktivitet för allmänheten hölls i november. Under 2026 planeras konsekvensanalyser för ett antal utredningskorridorer och även ett andra samråd med allmänheten. En lokaliseringsutredningsrapport kommer att sammanställas under hösten 2026 och bli ett viktigt underlag för ett beslut om eventuellt fortsatt arbete.

Förvaltningen bedriver ett löpande och systematiskt arbete med att identifiera, analysera och dokumentera risker i enlighet med regionens riktlinjer för internkontroll. Inom ramen för Stockholmsförhandlingen enades parterna under 2025 om ett nytt tilläggsavtal för att hantera de riskutfall som uppstått i projekten. Förhandlingen avslutades den 24 oktober och avtalet godkändes av regionfullmäktige den 12 november.

Skälet till det nya tilläggsavtalet är att det tidigare avtalet från 2021 endast täckte de kostnader som var kända 2019. Efter detta har betydande riskutfall tillkommit, där projekten inte haft full rådighet. Det gäller exempelvis förseningar kopplade till överklagade planer och upphandlingar, samt skärpta myndighetskrav jämfört med tidigare liknande projekt. Därutöver har den finansiella risken realiserats eftersom projektens finansiering räknats upp enligt KPI medan kostnaderna följt byggbranschens högre indexutveckling. För parterna har dessa risker och utfall redovisats kontinuerligt sedan 2019 i både delprojektstyrelser och huvudstyrelsen.

Det nya tilläggsavtalet utgår från de riskutfall som var kända hösten 2024, samtidigt som parterna konstaterar att nya risker kommer att uppstå. Förvaltningen fortsätter

därför ett aktivt riskarbete för att begränsa framtida kostnads- och tidsutfall. Som en del i detta avser förvaltningen att senast vid halvårsskiftet 2026 införa en samordnad prognos baserad på en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA). Vid samma tidpunkt ska även en samordnad tidsprognos tas fram i enlighet med Stockholms- och Sverigeförhandlingens krav, vilket stärker helhetsperspektivet i styrningen framåt.

9 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelsen för 2025 behandlas i Trafiknämnden den 18 februari 2026.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2024-0808

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga F5-Inköp och upphandling

ÅR 2025

Innehållsförteckning

1 Antal ... 3
1.1 Antal slutförda annonserade upphandlingar över direktupphandlingsgränsen ... 3
1.2 Antal avgjorda överprövade upphandlingar inklusive vunna respektive förlorade mål ... 3

2 Styrande dokument ... 4

3 Policy och riktlinjer för inköp ... 5
3.1 Ekonomi i balans ... 5
3.2 Dialog ... 5
3.3 Förarbete ... 6
3.4 Kravställning och upphandling ... 6
3.5 Avtalsförvaltning ... 6
3.6 Robust försörjning ... 7
3.7 Hållbarhet ... 7
3.8 Sund konkurrens ... 7
3.9 Strategisk planering ... 8
3.10 Kategoristyrning ... 8
3.11 Samordnade upphandlingar ... 8

4 Övrigt ... 10
4.1 Ny metod, nytt affärsupplägg eller förbättringar i inköpsprocessen ... 10
4.2 Övrigt att lyfta fram ... 10

1 Antal

1.1 Antal slutförda annonserade upphandlingar över direktupphandlingsgränsen

Annonserade upphandlingar över direktupphandlingsgränsen 2025		
Upphandling	Antal upphandlingar	Upphandlingsvärde (Mkr)
Lokal upphandling	7	427
Lokalt samordnad upphandling	-	-
Centralt samordnad upphandling	-	-
Lokal upphandling LOV, revidering	-	Inget värde anges
Lokal upphandling LOV, ny	-	-

1.2 Antal avgjorda överprövade upphandlingar inklusive vunna respektive förlorade mål

Förvaltningen har en process för direktupphandling (Processbeskrivning för direktupphandling) med tillhörande mallar för motivering, beslut och beställning. Alla beslut om direktupphandlingar över 100 000 kronor fattas av FC i samråd med Upphandlingschef. Alla direktupphandlingar registreras och kategoriseras för uppföljning. I det fall där liknande behov direktupphandlats 3 ggr görs utvärdering om ramavtal behövs.

Antal avgjorda överprövade upphandlingar 2025	Antal vunna 2025	Antal förlorade 2025
Inga överprövade upphandlingar under 2025	-	-

2 Styrande dokument

Förvaltningen har arbetat systematiskt med att implementera Region Stockholms Policy och riktlinjer för inköp genom att se över och vid behov anpassa sina styrande dokument, arbetssätt och processer inom upphandling. En genomgång av förvaltningens upphandlingsstrategi för entreprenadarbeten, mallar för entreprenadupphandlingar samt processbeskrivningar för upphandling, avrop och direktupphandling visar att förvaltningens arbetssätt i huvudsak redan är i linje med policyns inriktning i de delar som är relevanta för verksamheten.

Arbetssätten har vidareutvecklats utifrån erfarenheter och lärdomar, och arbetet med att stärka och utveckla efterlevnaden av policyn kommer att fortsätta.

3 Policy och riktlinjer för inköp

3.1 Ekonomi i balans

Förvaltningen har ett avgränsat uppdrag att bygga ut nya tunnelbanelinjer som efter färdigställande tas i bruk och förvaltas av Trafikförvaltningen. Totalkostnads- och livscykelkostnadsperspektivet beaktas därför genom ett nära och strukturerat samarbete mellan förvaltningarna, i syfte att säkerställa en helhetssyn på kostnader över anläggningarnas hela livscykel.

Vid större entreprenadupphandlingar beaktas hur tekniska lösningar, val av entreprenadform, ersättningsmodell och riskfördelning påverkar såväl investeringskostnader som framtida drift- och underhållskostnader.

Exempel på sådana ställningstaganden är ett inriktningsbeslut år 2025 om upphandling av trafiksystem för Gula linjen som inkluderar drift och underhåll samt beslut om införande av plattformsdörrar.

Val av TBM med segmentinklädda tunnlar är ett ytterligare exempel där både investeringskostnader och livscykelkostnader har vägts in, vilket fastställts genom genomförandebeslut år 2025. Vid upphandling av installationer under år 2024 har även totalkostnader beaktats genom ställningstaganden avseende systemgarantier samt drift- och underhållsavtal.

Under året har förvaltningen även sett över och uppdaterat sina AF- och EK-mallar utifrån erfarenheter och lärdomar i syfte att skapa en tydligare och mer robust avtalsgrund under entreprenadtiden. I samband med uppdateringar bedöms om krav är kostnadsdrivande, och krav som inte bedöms ge önskad effekt på kvalitet eller funktion tas bort.

3.2 Dialog

Förvaltningen säkerställer en löpande och strukturerad dialog med leverantörer och marknad i olika faser av upphandlingsprocessen, i enlighet med Region Stockholms Policy och riktlinjer för inköp.

Under föregående år påbörjade förvaltningen upphandlingar för Gula linjen (Älvsjö–Fridhemsplan). Mot denna bakgrund genomfördes flera dialoger med marknaden som en del av förberedelsearbetet inför kommande upphandlingar. Dialogerna omfattade bland annat två leverantörsdagar avseende Gula linjen, riktad dialog kring ompaketering av den största entreprenaden (TBM med stationer), särskild dialog inför upphandling av station Fridhemsplan avseende entreprenader med löpande räkning samt en samlad dialog inför upphandlingar av arbetstunnlar och geotekniska konstruktioner. Därutöver har förvaltningen genomfört en fördjupad dialog med marknaden avseende omfattning, gränsdragning och kravställning inför upphandling av trafiksystem. Dialogen genomförs i samverkan med Trafikförvaltningen, då även delar av Trafikförvaltningens ansvarsområde omfattas av den aktuella upphandlingen. För bygg- och installationsentreprenader har inledande dialoger genomförts avseende

paketering av kommande upphandlingar.

3.3 Förarbete

Förvaltningen har en övergripande upphandlingsstrategi för entreprenadarbeten som utgör grund för förarbetet inför upphandlingar. I strategin beskrivs bland annat affärsmodeller för genomförande av olika typer av entreprenadarbeten. Med utgångspunkt i den övergripande strategin tas en upphandlingsspecifik strategi fram för varje enskild entreprenadupphandling.

Den upphandlingsspecifika strategin omfattar strategiska och ekonomiska ställningstaganden avseende val av entreprenadform, ersättningsform och samverkansform samt upphandlingsförfarande. Dessa val baseras på marknadens förutsättningar, input från genomförda dialoger, tidigare erfarenheter och lärdomar samt förutsättningarna i den aktuella entreprenaden. Upphandlingsfunktionen involveras tidigt i detta arbete.

Riskanalyser genomförs och följs upp på både projekt- och upphandlingsnivå. Det uppskattade värdet för upphandlingen tas fram i samarbete med projektorganisationen och projektörer, med utgångspunkt i framtagna förslags- eller bygghandlingar.

Arbete med ekonomiska analyser planera att vidareutvecklas under 2026.

3.4 Kravställning och upphandling

Förvaltningen anpassar kravställning och val av upphandlingsform i syfte att möjliggöra funktionella lösningar och flexibilitet, när detta är ändamålsenligt utifrån verksamhetens behov och marknadens förutsättningar.

Ett exempel är den planerade upphandlingen av TBM och stationer inom Gula linjen, där totalentreprenad har valts för att ge entreprenörerna möjlighet att utforma tekniska lösningar och välja lämplig TBM-utrustning för tunnelborrningsarbetet. Entreprenaden har även paketerats med flera stationer för att skapa flexibilitet i genomförandet och därigenom stödja projektets framdrift och tidplan. Upphandlingen planeras att annonseras under första kvartalet 2026.

Ett annat exempel är den kommande upphandlingen av trafiksystem, där förvaltningen valt en funktionsinriktad kravställning med utgångspunkt i beprövade och befintliga produkter på marknaden. Syftet är att undvika skräddarsydda lösningar som riskerar att begränsa konkurrensen och bli kostnadsdrivande. Upphandlingen planeras att annonseras under senare delen av 2026 och arbete pågår för närvarande med att ta fram funktionsbaserade krav.

3.5 Avtalsförvaltning

Den generella avtalsförvaltningen inom förvaltningen sker i projekten.

Förvaltningen tar årligen fram ett samordnat revisionsprogram där Förvaltningens ledningsgrupp prioriterar vilka projekt/avtal som ska revideras av interna revisioner.

Prioriterade fokusområden för förvaltningens samordnande revisoner är då Hållbarhet

och miljö, arbetsmiljö, kvalitet och arbetsrättsliga villkor.

Förvaltningsledningen har tagit initiativ till leverantörsuppföljning genom att skapa särskilda mötesserier med tvärfunktionella team som har ett samlat angreppssätt mot leverantörer som arbetar i flera projekt

3.6 Robust försörjning

Denna fråga bedöms i huvudsak inte vara tillämplig för förvaltningens verksamhet, mot bakgrund av förvaltningens avgränsade uppdrag att planera och genomföra investeringsprojekt för utbyggnad av tunnelbanelinjer. Ansvar för robust försörjning och beredskap i drift- och förvaltningsskedet ligger hos Trafikförvaltningen.

3.7 Hållbarhet

Förvaltningen ställer krav på arbetsrättsliga villkor i upphandlade entreprenader.

Förvaltningen har genomfört en riskbedömning av sina upphandlingar, vilken visar att det är nödvändigt att ställa arbetsrättsliga villkor. Bedömningen ligger även i linje med Region Stockholms inköpspolicy, som anger att arbetsrättsliga villkor i nivå med svenska kollektivavtal ska ställas om det inte är uppenbart obehövligt, samt att uppföljning av sådana villkor ska prioriteras i kända riskbranscher, såsom byggbranschen.

Förvaltningens riskbedömning visar att arbetsrättsliga villkor ska ställas i entreprenader inom anläggning, bygg, installation samt BEST (bana, el, signal, tele), samt för arbete som utförs på förvaltningens byggarbetsplatser.

Arbetsrättsliga villkor regleras genom särskilda kontraktsvillkor, där en villkorsbilaga för arbetsrättsliga kontraktsvillkor biläggs kontrakten. Villkoren baseras på gällande kollektivavtal och omfattar lägsta lön, arbetstid, semester och ledighet för yrkesgrupper inom bygg-, anläggnings-, väg- och banarbete.

Uppföljning av arbetsrättsliga villkor sker genom kontinuerlig uppföljning i projekten samt genom samordnade revisioner av huvudentreprenörer, där bland annat arbetsrättsliga villkor granskas. Under 2025 har fem samordnade revisioner genomförts där arbetsrättsliga villkor ingått.

En internrevision med fokus på arbetsrättsliga villkor har också genomförts, och de arbetsrättsliga villkoren har under året reviderats i enlighet med nya kollektivavtal.

3.8 Sund konkurrens

Förvaltningen arbetar förebyggande för att säkerställa sund konkurrens och motverka oegentligheter i inköp och upphandling. Under året har en ny riktlinje avseende oegentligheter tagits fram, Riktlinje Systematiskt arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott, och arbete har påbörjats med att utveckla en konsulthandbok med hänsyn till att förvaltningen är en konsultintensiv organisation.

I samband med upphandlingar genomförs genomgångar av jävs- och intressekonflikter

med den projektgrupp som deltar i upphandlingsarbetet.

För att stärka seriositetskontrollerna har förvaltningen under året uppdaterat sina mallar för ESPD, sanningsförsäkran samt efterlevnad av Rysslandssanktioner, inklusive förtydligade krav avseende stål. Därutöver har förvaltningen utrett och infört krav kopplade till utländska direktinvesteringar (FDI) samt Foreign Subsidies Regulation (FSR), i syfte att säkerställa efterlevnad av gällande regelverk och motverka osund konkurrens.

Från och med slutet av föregående år har förvaltningen även påbörjat ett strukturerat arbete med att bedöma tredjelandsleverantörers deltagande i upphandlingar, i enlighet med gällande regelverk och interna ställningstaganden.

Under slutet av föregående år har förvaltningen även uppdaterat sina utvärderingsmodeller, där kvalitet har givits en högre vikt i förhållande till pris, i syfte att främja affärsmässighet och motverka osund konkurrens.

Beträffande förvaltningens arbete med regelefterlevnad på övergripande nivå, se avsnitt [2.4.4.] i förvaltningens verksamhetsberättelse avseende 2025.

3.9 Strategisk planering

Förvaltningen har på ett systematiskt sätt integrerat inköps- och upphandlingsarbetet i både budgetprocessen och den övergripande verksamhetsplaneringen. Inköp och upphandling utgör en central del av förvaltningens ekonomiska styrning, där upphandlingsplanen och tidsplaneringen för kommande projekt används som grund för de tertialvisa prognoser som varje projekt och avdelning tar fram. Dessa prognoser utgör ett viktigt underlag för fastställandet av årets budget.

Inför budgetprocessen och verksamhetsplaneringen genomför förvaltningen en översyn av kommande upphandlingar och uppdaterar den upphandlingstidplan som skickas in för förvaltningens planerade aktiviteter. Denna uppdaterade tidsplan säkerställer att planerade inköp är korrekt förankrade i verksamhetens mål och resursbehov.

Den upphandlingsplan som lämnas tillsammans med budgetunderlaget syftar till att skapa en tydlig och strukturerad överblick över Regionens samlade upphandlingar inför det kommande budgetåret. Genom att arbeta på detta sätt säkerställs att inköpsarbetet är väl integrerat i budget- och verksamhetsprocesserna och att förvaltningen har god framförhållning i sina planerade upphandlingar.

3.10 Kategoristyrning

De kategoristrategier som hittills har fastställts inom Region Stockholm avser inte de kategorier inom vilka förvaltningen upphandlar. Mot denna bakgrund har inga fastställda kategoristrategier varit tillämpliga för förvaltningens upphandlingar under perioden.

3.11 Samordnade upphandlingar

Förvaltningen har bidragit till samordning genom att under år 2025 fatta inriktningsbeslut om att utreda en gemensam upphandling av trafiksystem för Gula

linjen tillsammans med underhåll och trafikdrift. Upphandlingen avser att omfatta både förvaltningens och Trafikförvaltningens behov och är för närvarande under utredning.

4 Övrigt

4.1 Ny metod, nytt affärsupplägg eller förbättringar i inköpsprocessen

Förvaltningen har inga ytterligare aspekter kring inköpsarbetet under 2025 som behöver lyftas fram utöver det som redan redovisat.

4.2 Övrigt att lyfta fram

Förvaltningen har inga ytterligare aspekter kring inköpsarbetet under 2025 som behöver lyftas fram utöver det som redan redovisat.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2025–0984
FUT 2024–0556

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Plan för intern kontroll, år 2025

År 2025

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Intern kontroll 4
2.1 Styr- och kontrollmiljö 4
2.2 Riskbedömning 5
2.3 Kontrollaktiviteter 8
2.4 Information och kommunikation 9
2.5 Övervakning och uppföljning 9
2.5.1 Uppföljning 10
2.5.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll 10
2.5.3 Hantering av brister och avvikelser 10

3 Sammanställning av risker 11

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2024-0510, RS 2022–0326). Riktlinjen utgår från COSO-modellen, vilket innebär att systematiskt arbeta med att förutse risker och möjligheter samt att hantera och kommunicera dessa.

Region Stockholms arbete med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppnår fastställda mål och utför sitt uppdrag
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedrivs ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera
- har tillförlitlig rapportering och information

2 Intern kontroll

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplanering fram en plan för intern kontroll. Denna plan uppdateras och följs sedan upp som ett led i den löpande rapporteringen och uppföljningen. Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och är en viktig grund för den försäkran som lämnas om att nödvändiga åtgärder har vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll.

2.1 Styr- och kontrollmiljö

Styr- och kontrollmiljön är omgivningen som den interna styrningen och kontrollen verkar i och påverkas av, det vill säga fundamentet för nämnden/bolagets arbete med risk och intern kontroll.

Styr- och kontrollmiljön är omgivningen som den interna styrningen och kontrollen verkar i och påverkas av, det vill säga fundamentet för nämnden/bolagets arbete med risk och intern kontroll.

Förvaltningens plan för internkontroll utgör förvaltningens interna struktur och organisation för internkontroll. Ansvaret är uppdelat i olika ansvarslinjer i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern styrning och kontroll (RS 2024–0510, RS 2022–0326).
Grunden är att den interna kontrollen är baserad på ansvar och tillsyn i flera nivåer, det vill säga att en och samma person eller funktion inte ska ansvara för såväl genomförande som för tillsyn och kontroll.

Den första ansvarslinjen utgörs av den operativa verksamheten som äger och ansvarar för den interna styrningen och kontrollen, inklusive riskhantering och regelefterlevnad. Enligt förvaltningens ansvarsmodell följer riskägarkapet verksamhetsansvaret, vilket innebär att den dagliga hanteringen av operativa risker ska ske ute i verksamheten.
Alla medarbetare ansvarar för att bidra till en god riskhantering och intern kontroll genom att följa fastställda rutiner och aktivt bidra till att genomföra åtgärder och kontroller.

Andra ansvarslinjen består av styrnings- och kontrollfunktioner för riskhantering och intern kontroll. Denna funktion stödjer, följer upp och kontrollerar verksamheten som bedrivs i första ansvarslinjen. Enligt förvaltningens ansvarsmodell sker det arbetet inom Avdelning ledningsstab, de följer upp verksamhetens regelefterlevnad och riskhantering.

Den tredje ansvarslinjen är internrevision som genomför oberoende granskning av verksamheten, inklusive första och andra linjen arbete.
Förvaltningens styr- och kontrollmiljö är inarbetad i förvaltningens styr och ledningssystem som syftar till att ge en tydlig ledning och styrning av förvaltningen hur vi systematiskt arbetar med att förutse och proaktivt hantera risker. De styrande dokumenten anger grunden för förvaltningens interna styrning och kontroll.

Den fjärde ansvarslinjen är extern granskning av första och andra linjen. Utgörs av Regionrevisorerna och de auktoriserade externa revisorerna.

Förvaltningen har under verksamhetsåret löpande arbetat med att vidareutveckla det förvaltningsgemensamma arbetet med riskhantering och internkontroll. Vilket kommer fortsätta under 2026 i syfte att skapa bättre förutsättningar för hela verksamheten att uppnå en god intern styrning och kontroll genom identifiering och hantering av risker, åtgärder, kontrollaktiviteter, revisioner, uppföljning m.m.

Avdelning ledningsstab fick under 2025 ett utpekat funktionsansvar för förvaltningens systematiska arbete mot oegentlighet och välfärdsbrott. Ett tvärfunktionellt nätverk med relevanta funktioner på förvaltningen samverkar för att tillsammans tydliggöra processer, arbetsrutiner och etablera förvaltningsövergripande styrning inom området.

2.2 Riskbedömning

Riskbedömning handlar om hur risker för verksamheten identifieras, värderas och hanteras. Inom Region Stockholm används följande riskkategorier:

- Strategiska risker
- Ekonomiska risker
- Operativa risker
- Regelefterlevnadsrisker

Riskhanteringen bedrivs löpande under året genom workshops på projekt-, avdelnings- och förvaltningsnivå.

Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden. Till tertialrapporter och verksamhetsberättelsen sker uppföljning av internkontrollen och rapporteras i enlighet med regionens anvisningar. Då förvaltningen aktivt arbetar med identifiering och uppföljning av risker kan nya risker läggas till eller tas bort under verksamhetsåret.

Förvaltningens uppdrag är inte årsbaserad utan projekten löper på enligt fastställd tidplan vilket gör att majoriteten av riskerna behöver hanteras under flera år.

Inför rapportering av verksamhetsberättelsen 2025 har nya riskbedömningar och kontroll av åtgärder genomförts. Jämfört med föregående rapportering har 1 väsentliga förändringar skett gällande förvaltningens risker.

- Uppdaterat risken, *Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag,* där förvaltningen kompletterat riskbeskrivning och åtgärder avseende parternas gemensamma process för riskhantering som är tidskrävande och omfattande vilket bidrar till en långdragen förhandlingsprocess.

Nedan redovisas de största riskerna ur ett förvaltningsövergripande perspektiv. De flesta av dessa är väsentliga för alla förvaltningens projekt och att åtgärderna för att

minimera risken behöver hanteras samlat i hela förvaltningen.

Eftersom projekten enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen är i olika skeden skiljer sig omfattningen av riskerna i några fall. Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar statar och byggstart sker för förereddande arbeten. Därför presenteras ett antal risker för tunnelbana till Älvsjö separat i nedanstående sammanställning.

Se vidare uppföljning av riskerna i Stödet.

Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag

Risken innebär att det finns en otydlighet eller bristande kunskap om innehållet i gällande avtal. Det kan medföra omförhandlingar, fördyringar, ändrad omfattning samt svårt att nå konsensus i kommande avtal. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst och detta är kommunicerat till parterna. Det tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingens avtal som tecknades 2021 innehåller en process för rapportering av avvikelser i kostnad och tid och poängterar alla parters ansvar i riskhanteringen. För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen genomfördes kontrollstation 3.1 i mars med, där styrelsen godkände förvaltningens redovisning av tid, kostnad och funktion och gav grönt ljus för fortsatt arbete.

Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud

Under utbyggnaden av tunnelbanan finns risk för allvarliga arbetsplatsolyckor. Förvaltningen har ett övergripande mål att inga allvarliga olyckor ska inträffa och arbetet inom byggarbetsmiljö har högsta prioritet.

Styrningen inom förvaltningen sker genom en styrgrupp inom byggarbetsmiljö som består av avdelningscheferna för projektavdelningarna och förvaltningens arbetsmiljöstrateger. Styrgrupp inom byggarbetsmiljö har tagit fram en färdplan mot noll olyckor, vilken anger inriktning och innefattar aktiviteter som alla syftar till att minska olyckor och tillbud på våra arbetsplatser och att förvaltningen har en stark säkerhetskultur där vi har samsyn, säkra beteenden och en trivsam arbetsplats.

Arbetsmiljöverket har utarbetat en regelförnyelse som ska ge bättre överblick och tydlighet inom byggarbetsmiljö. Regelverket trädde i kraft den 1 januari 2025. Under 2025 fortsatte arbetet i linje med färdplanen mot noll olyckor. De styrande dokumenten med strategier och riktlinjer sågs över för att utveckla tydligheten och styrningen ytterligare.

Indexutveckling för kostnader överskrider intäktsutvecklingen

I enlighet med avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. KPI mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen. Förvaltningens kostnader följer inte KPI utan prisutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn. Utvecklingen av kostnaderna räknas upp med en indexkorg som speglar prisutvecklingen i för de varor och tjänster som

förvaltningen köper in. Sedan avtalen tecknades i Stockholms- och Sverigeförhandlingen har utvecklingen för förvaltningens indexkorg varit betydligt högre än KPI-utvecklingen. Det leder till att förvaltningens kostnader utvecklas i högre takt än intäkterna.

För att minska förvaltningens indexpåverkan har ett antal åtgärder vidtagits. De första 18 månaderna från kontraktstecknande är enligt avtal med entreprenören ouppräknat. Dessutom räknas enbart 90 procent av index upp. För att minska indexuppräkningen ytterligare betalas 10 procent av kontraktssumman ut som ett förskott.

Minskad risk: Projekten kan inte innehålla ställda villkor i miljödomen

Villkoren gällande inläckage av grundvatten i tunnlarna gäller enligt domar i mark- och miljödomstolen för respektive projekt. För projekten i Stockholmsförhandlingen satte mark- och miljödomstolen mycket hårda villkor för tunnelbana till Nacka och söderort och Arenastaden. För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen har förvaltningen valt tunneldrivning med tunnelborrmaskin (TBM). Tunneln kommer då att bli inklädd med betongsegment vilket ger en tät konstruktion och en minimerad risk för kostnader kopplat till inläckage.

För tunnelbana till Nacka och söderort ansökte förvaltningen i april 2024 om nya villkor för drifttiden då bedömningen var att inläckagen skulle överstiga villkoren enligt miljödomen. Den 1 april 2025 kom en ny dom där de tidigare mycket hårda kraven för inläckage under drifttiden nu ligger på en rimlig nivå.

I och med den nya domen för Nacka och söderort ser förvaltningen att riskerna för ytterligare merkostnader på grund av tätningsåtgärder har eliminerats för Nacka och söderort och att den totala risken för förvaltningen har minskat väsentligt.

Risker i aktuellt skede för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen

Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndsprocesserna slutförs, upphandlingar starar och byggstart sker för förberedande arbeten. Därför presenteras ett antal risker som gäller specifikt för detta skede.

Överklagade planer och tillstånd

Processerna för planläggning, miljötillstånd och markåtkomst är beroende av myndighetsbeslut som kan överklagas. Tidplanen enligt Sverigeförhandlingens avtal är exklusive överklaganden. Det innebär att överklagade planer och/eller tillstånd riskerar att leda till förlängd tidplan och därmed öka kostnaderna. Projektet har ett aktivt arbete med riskminimerande åtgärder bland annat utifrån erfarenheter från hur plan och tillståndsprocesserna drevs för Stockholmsförhandlingens projekt.

Försenad markåtkomst

Utöver myndighetsbeslut om planer och miljötillstånd krävs processer med myndigheter och sakägare för att få åtkomst till nödvändig mark. Risken består i att avtal med andra parter drar ut på tiden eller blir ofördelaktiga för projektets ekonomi

eller anläggningens framtida förvaltning. Precis som järnvägsplaner och detaljplaner kan även beslut om markåtkomst överklagas. Missnöjda fastighetsägare kan överklaga tillträdesbeslut som erhålls via lantmäteriförrättning. Förvaltningen arbetar aktivt med tidig kommunikation med fastighetsägare. Då Stockholms stad är en viktig markägare är det viktigt att bedriva samarbetet enligt det genomförandeavtal som har tecknats. Där finns viktiga principer för markåtkomst överenskomna.

Överprövade upphandlingar

Överprövning av upphandlingar innebär en tidsåtgång vid domstolsprövningen vilket vidare kan innebära föreningar av projekt och ökade kostnader. Arbete pågår fortsatt aktivt med planerade åtgärder för att minimera överprövningsrisken och ta med viktiga erfarenheter från Stockholmsförhandlingens projekt till Sverigeförhandlingens projekt.

Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall i stället för biprodukt.

Användbart entreprenadberg riskerar att bli klassificerat av tillsynsmyndigheter som avfall i stället för användbar produkt. Det innebär en risk för försening och fördyring av utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar. Det innebär även att berget inte kan nyttjas som resurs lokalt i närliggande exploaterings- och infrastrukturprojekt.

Samverkan sker med kommuner och Länsstyrelsen i syfte att överföra förvaltningens kunskap om sulfider i berg och försurningspotential. Försurningspotentialen för de halter av sulfider i berget som hanteras av förvaltningens projekt är låg. Trots detta har det införts myndighetskrav som innebär ökad miljöpåverkan och en väsentligt högre kostnad för hanteringen av berget.

För att få ytterligare kunskap driver förvaltningen sedan 2023 ett storskaligt test för att mäta urlakningen från projektens entreprenadberg. Testet planeras att genomföras i förvaltningens regi till 2026. Förvaltningen har erhållit projektmedel från Klimat- och regionutvecklingsnämnden som finansierar testet till hälften.

Obligatoriska risker 2025

Risken för felaktiga bidragsutbetalning bedöms inte som aktuell för förvaltningen då denna avser bidragsutbetalning inom ramen för myndighetsutövning. Denna typ av bidrag hanteras inte inom ramen för förvaltningens uppdrag och bedöms därmed som mycket låg.

Risk för fel i finansiell rapportering inom förvaltningen värderas som en låg risk. För att hantera risk för fel i finansiell rapportering arbetar förvaltningen med kombination av preventiva och förbättrande åtgärder.

2.3 Kontrollaktiviteter

Utifrån riskanalysen prioriteras vilka kontroller och åtgärder som ska utföras för att acceptera, begränsa, dela eller eliminera riskerna för att uppnå en acceptabel risknivå. Kontroller och åtgärder ska också säkerställa beredskap för att hantera och reagera på

oönskade situationer.

Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera de risker som förvaltningen har identifierat och prioriterat. Kontrollerna och åtgärderna syftar till att minska sannolikheten för att identifierade risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Kontroller och åtgärder följs upp varje tertial i samband med verksamhetsuppföljningen.

Risk för fel i finansiell rapportering, hanteras genom nedan prioriterade åtgärder.

- Kontinuerlig kvalitetssäkring av investeringsutfall månatligen innan periodens stängning (kontinuerligt i avdelningarna/projekten)
- Månatlig analys av utfall mot budget och prognos (kontinuerligt i avdelningarna/projekten)
- Tertialvis genomgång, uppdatering och analys av prognos. (kontinuerlig genomgång med AC och controller)
- Avstämning vid rapportering - Cognos överensstämmer med Agresso och Mercur (verksamhet och projektuppföljningsystem) (kontinuerlig avstämning av ekonomi varje månad + inläsningsrapporter dagligen)
- Granskning och kvalitetssäkring av förvaltningens rapportering till regionen men även rapportering till partsammansatta styrelser (tertialvis) (kontinuerligt avstämning)

2.4 Information och kommunikation

De funktioner som arbetar med riskhantering, intern kontroll, regelefterlevnad och internrevision behöver ha full tillgång till den information som krävs för god intern kontroll till exempel mål, policys, riktlinjer, risker, åtgärder, kontroller och eventuella avvikelser.

Under kommande verksamhetsår kommer förvaltningen fortsätta verka för ökad samordning av arbetet med intern styrning och kontroll, huvudprocessarbetet och annan verksamhetsutveckling. Ambitionen är att öka effektiviteten i arbetet med intern styrning och kontroll på alla nivåer samt att säkerställa regelefterlevnad till interna och externa krav. Ett led i arbetet är att ytterligare konkretisera förvaltningen tillämpning av Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2022–0326).

Förvaltningen kommunicerar väsentliga risker till de parter som finansierar utbyggnaden av nya tunnelbanan. Till Trafiknämnden kommuniceras internkontrollplan med bilagor enligt riktlinjer från regionledningskontoret.

2.5 Övervakning och uppföljning

Nämnden/bolagsstyrelsen har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje nämnd och styrelse har ett ansvar för att det finns en organisation och

processer för den interna kontrollen.

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

2.5.1 Uppföljning

Enligt riktlinjen för intern kontroll ska nämnden/bolagsstyrelsen med hänsyn till sitt ansvar, kontinuerligt följa upp sin verksamhet och utvärdera de riskbedömningar som sker samt vidta åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig, effektiv och att verksamheten bedrivs på ett tillfredställande sätt. Uppföljningen innefattar också att utvärdera om samtliga komponenter i ramverket för intern kontroll är tillräckliga.

Förvaltningen följer upp väsentliga risker till parterna som finansierar utbyggnaden av nya tunnelbanan.

Uppföljning av risker kopplade till förvaltningens internkontrollplan sker tertialvis enligt regionledningens anvisningar i förvaltningens ledningsgrupp. Utöver den sedvanliga riskuppföljning som sker löpande i verksamheten följer även funktioner i andra ansvarslinjen upp, kontrollerar och rapporterar löpande information om hur första ansvarslinjen arbetar med riskhantering och intern kontroll.

Utöver den uppföljning som sker löpande i verksamheten följer även funktioner i andra och tredje ansvarslinjen upp, kontrollerar och rapporterar löpande information om hur första ansvarslinjen arbetar med riskhantering och intern kontroll.

2.5.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

Nämnden/bolaget ska följa regionens riktlinje för intern kontroll, (RS 2024-0510, RS 2022-0326).

Under 2025 inledde förvaltningen ett utvecklingsarbete med att uppdatera rutiner och instruktioner avseende internkontroll. Syftet är att mer i detalj konkretisera arbetet med internkontroll inom förvaltningen. Arbetet kommer fortsätta under 2026 inom ramen för de utvecklingsarbetet som startats av ny Förvaltningschef.

Inga avsteg från riktlinjen har noterats.

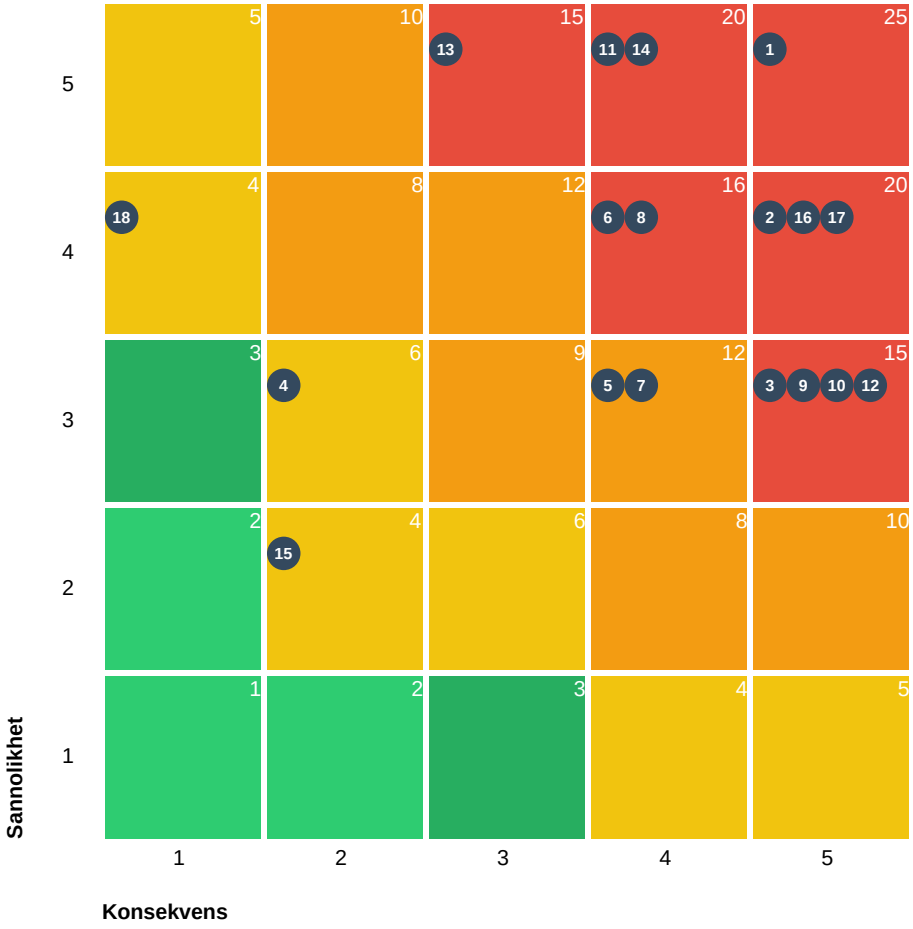
2.5.3 Hantering av brister och avvikelser

Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse samt i den löpande rapporteringen till regionledningskontoret. Förvaltningschef/VD ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att utveckla den interna kontrollen, via den interna riskhanteringsprocessen, men också via synpunkter från externa revisioner.

Regionrevisorernas samlade bedömning av den interna kontrollen är att den är tillräcklig.

3 Sammanställning av risker



13 Mycket hög risk | 2 Hög risk | 3 Medelhög risk | Totalt: 18

Mycket hög risk
Hög risk
Medelhög risk
Låg risk
Mycket låg risk

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

	hjälptexterna, klicka på frågetecknet.

Mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet		1		70518	→ Indexutveckling överskrider intäktsutvecklingen ell er indexutvecklingen är högre än beräknat	
Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet		2		50147	→ Bristande kravuppfyllnad	
		3		50148	→ Siemens klarar inte av att möta både Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas behov av signalåtgärder på grön linje före stoppet för förändringar av grönt signalsystem 2030.	
		4		50149	→ Leveranser, material och tjänster från TF är ej samordnade med FUT	
		5		50169	→ Mottagandet av modell för anläggningen fungerar inte	
		6		50175	→ Försenad markåtkomst	
		7		50179	→ Höga och/eller få och/eller inga anbud	
		8		50180	→ Överprövade upphandlingar	
		9		13766 7	→ Siemens klarar inte av möte FUTs behov av signalåtgärder på grön linje före stoppet för förändringar av grönt signalsystem 2030	
Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035		10		50166	→ Projektet kan inte innehålla ställda villkor i miljödomen	
		11		50186	→ Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall istället för biprodukt.	
		12		50159	→ Bristande implementering av	

Mål	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov					nya/förändrande krav från myndigheter eller i lag och förordning	
		13		14299	→ Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud	
		14		50191	→ Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag	
Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling		15		50184	→ Styrande dokument och ledningssystem följs inte i verksamheten	
		16		50192	→ Bristande följsamhet mot delegations- och beslutsordningen	
		17		50193	→ Bristande följsamhet mot uppförandekoden	
		18		50162	→ Bristande arbetsförhållanden avseende arbetsrätt i våra entreprenader.	

Region Stockholm

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga C2: Investeringsobjekt					**Fleråriga investeringsobjekt**					
Objektbenämning / ID	**Utfall 2025**	**Budget 2025**	**Avvikelse året**	**Årets upparbetningsgrad**	**Ack utfall totalt**	**Prognos totalt**	**Budget totalt (senaste beslut)**	**Avvikelse totalt**	**Upparbetningsgrad**	**Driftsättningsår**
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 879	2 376	-503	121%	17 546	29 163	29 163	0,0	60%	2030
Tunnelbana till Arenastaden	1 405	1 269	-136	111%	5 832	7 670	7 670	0,0	76%	2028
Station Södra Hagalund	71	252	181	28%	559	1 664	1 664	0,0	34%	2028
Tunnelbana till Barkarby	1 780	1 106	-674	161%	6 774	8 439	8 439	0,0	80%	2027
Depå Nya tunnelbanan	821	1 163	342	71%	4 807	5 884	5 884	0,0	82%	2026
Fordon	385	435	50	89%	735	1 737	1 737	0,0	42%	2030
Tunnelbana till Älvsjö	438	646	208	68%	1 339	16 703	16 703	0,0	8%	2034
Depå, fordon och trafiksystem Älvsjö	85	90	5	95%	160	5 882	5 882	0,0	3%	2034
Lokaliseringsutredning och planeringsfas Bromma Parkstad	15	25	10	60%	15	50	50	0,0	30%	
SUMMA objekt	**7 879**	**7 362**	**-517**	**107%**	**37 767**	**77 192**	**77 192**	**0,0**	**49%**	

*) Ange i not om nytt genomförandebeslut tagits under året för något av investeringsobjekten.

Genomförandebeslut Depå, fordon och trafiksystem Älvsjö på 5 882 mnkr.

Genomförandebeslut om att fortsätta genomförandefasen tunnelbanan till Barkarby, Nacka Söderort samt Arenastaden inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 miljoner kronor (2025 års prisnivå).
till en total prognostiserad investeringsutgift på 46 936 mkr

NoFör investeringsobjekt i genomförandefas avses beslut på total utgift. För resterande investeringsfaser avses senast beslut, vilket kan vara beslut på total utgift eller för en enskild investeringsfas.
Prognostiserad total utgift justerad utifrån förnyat genomförandebeslut för tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen, RS 2025-1034
I investeringsobjekt ingår depå och fordon Älvsjö, automatiserade fordon, trafikstyrningssystem och plattformsbarriärer, RS 2025-0312.