

Datum för justering: 2026-05-26
Datum för anslag: 2026-05-27

Jakop Dalunde (MP)
Anna Malm Kelfve (M)

§ 104

Tertialrapportering 1

TN 2026-0005, FUT 2025-0534

Sammanfattning

Ärendet omfattar förslag till tertialrapport tillställd trafiknämnden. Bilagt återfinns förslag till tertialrapport per april 2026 för förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande daterat den 12 maj 2026
- Tertialrapport per april 2026, förvaltning för utbyggd tunnelbana
- Tertialrapport per april 2026, trafikförvaltningen, inklusive SL-koncernen samt bilagor

Yrkanden

1. Ordförande Jakop Dalunde (MP) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.
2. Anna Malm Kelfve (M) yrkar bifall till Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut (bilaga 1).
3. Karl Henriksson yrkar bifall till Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.
4. Daniel Adborn yrkar bifall till Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsgång

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

Ordförande ställer sedan Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut mot avslag och finner att det avslås. Votering begärs av Anna Malm Kelfve (M).

Trafiknämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för att avslå Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut. Nej-röst för att bifalla Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.

Med 9 ja-röster, 6 nej-röster och 4 som avstår votering beslutar trafiknämnden att avslå Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut (voteringsprotokoll, bilaga 2).

Beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Tertialrapport per april 2026, inklusive bilagor, för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna godkänns.
2. Prognosen för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen godkänns.
3. Trafikförvaltningen uppdras att undersöka vilka åtgärder som kan vidtas under 2026 för att nå årets budget.
4. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

Anna Malm Kelfve (M) anmäler för Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

Protokollsanteckning

Ordförande Jakop Dalunde (MP) anmäler för Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Centerpartiet en protokollsanteckning (bilaga 4).

Reservation

Anna Malm Kelfve (M) meddelar att Moderaterna reserverar sig mot att avslå Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.

Karl Henriksson (KD) meddelar att Kristdemokraterna reserverar sig mot att avslå Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.

Daniel Adborn (L) meddelar att Liberalerna reserverar sig mot att avslå Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.

Skickas till

Regionledningskontoret

Vid Protokollet
Sebastian Sohlberg

Tertialrapportering 1 FUT 2025-0534

Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisar i Tertialrapport 1 för 2026 nya fördyringar och risker inom utbyggnaden av tunnelbanan där totalkostnadsprognoserna har ökat med närmare fyra miljarder kronor.

Förvaltningen konstaterar att tilläggsavtalet från oktober 2025 inte täcker framtida indexutveckling eller risker som materialiserats efter augusti 2024. Vidare flaggar förvaltningen för att de avtalade tidplanerna för trafikstart inte med säkerhet kan hållas. Det är mycket bekymmersamma uppgifter.

Den uppkomna situationen kräver omedelbara åtgärder från Region Stockholm i egenskap av huvudman. Tilläggsavtalet från 2025 godkändes av samtliga finansierande parter beslutande organ så sent som vid årsskiftet 2025/2026. Att förvaltningen redan vid första tertialrapporten konstaterar att avtalet inte räcker innebär att samtliga finansierande parter snarast behöver samordna sin position och gemensamt diskutera projektets fortsatta finansiering och genomförande.

Det är anmärkningsvärt att en sammanhållen slutkostnadsprognos för hela utbyggnaden inte väntas föreligga förrän under hösten 2026, trots att förvaltningen redan i denna tertialrapport konstaterar att nuvarande avtal inte räcker. En sådan tidsutdräkt riskerar att försena nödvändiga politiska beslut, försvåra insynen för regionfullmäktige och övriga finansierande parter, samt skjuta upp det politiska ansvarsutkrävande som situationen påkallar. Det är av yttersta vikt att den styrande politiska ledningen i Region Stockholm säkerställer full transparens och skyndsam återrapportering. Allt annat riskerar att uppfattas som ett sätt att skjuta obekväma frågor framför sig.

Region Stockholm bär som huvudman ett särskilt ansvar för att sammankalla parterna och initiera den nödvändiga dialogen. Stockholms- och Sverigeförhandlingens styrelse är ett viktigt forum, men de finansierande parterna behöver också mötas på politisk nivå för att kunna fatta de beslut som situationen kräver.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta följande.

1. Uppdra åt förvaltningen att skyndsamt vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa utbyggnad i enlighet med budget, tidplan och överenskommelse samt se över effektiviseringar och kostnadskontroll inom tunnelbanans utbyggnad.

Fel! Hittar inte referenskälla.

2. Uppdra åt förvaltningen att snarast, men senast innan sommaren, inkomma med en sammanhållen slutkostnadsprognos för tunnelbanans utbyggnad.
3. Uppdra åt investeringsregionrådet att snarast sammankalla samtliga finansierande parter inom tunnelbanans utbyggnad till ett möte i syfte att gemensamt diskutera projektets fortsatta finansiering och genomförande.
4. Uppdra åt förvaltningen att redogöra för hur Stockholmsförhandlingens fortsatta finansieringsbehov har hanterats i arbetet med nationell transportplan 2026–2037.
5. Initiera dialog om en extern oberoende granskning av styrning, ledning och rapportering i tunnelbanans utbyggnad, under ledning av Stockholmsförhandlingens styrelse.

Trafiknämnden
2026-05-26

Totalt antal svar:

Svar ja: Avslå Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till

tilläggsbeslut: förslag till tilläggsbeslut: 9

Svar nej: Bifalla Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till

tilläggsbeslut: 6

Avstår: 4

Frånvarande:

Beslutande	Svar
Jens Sjöström (S), 1:e vice ordförande	Ja
Anna Malm Kelfve (M), 2:e vice ordförande	Nej
Milla Järvelin (S)	Ja
Meeri Wasberg (S)	Ja
Stefan Wanngård-Johansson (S)	Ja
Nina Unesi (S)	Ja
Arne Närström (S)	Ja
Michaela Haga (C)	Ja
Magnus Persson (C)	Ja
Anna Sehlin (V)	Avstår
Lina El Yafi (V)	Avstår
Harry Bouveng (M)	Nej
Susanne Sjöblom (M)	Nej
Christer Mattsson (M)	Nej
Karl Henriksson (KD)	Nej
Daniel Adborn (L)	Nej
Samuel Stephan (SD)	Avstår
Roland Johansson (SD)	Avstår
Jakop Dalunde (MP), ordförande	Ja

Tertialrapportering 1 TN 2026-0005

Tertialrapporten visar att SL fortsatt står inför stora utmaningar. År 2025 var antalet resenärer i Stockholms kollektivtrafik 13 procent lägre jämfört med 2019, den svagaste utvecklingen bland Nordens större städer. Återhämtningen har stannat av och arbetet med att attrahera nya resenärer har misslyckats. Rapporten visar med tydlighet att nuvarande styre inte förmår vända utvecklingen.

När vi styrde Region Stockholm uppnåddes mycket starka resultat. Under 2022 uppgav 86 procent av resenärerna i landtrafiken att de var nöjda, den högsta uppmätta nivån någonsin. I dag betraktar vänsterstyret det som en framgång att nöjdheten åter överstiger 80 procent. I april 2025 låg nöjdheten 10 procentenheter lägre än under vår toppnotering. Det är ett underbetyg.

Även SL:s ekonomiska utveckling inger oro. Helårsprognosen visar ett resultat som understiger budget med 199 miljoner kronor, och detta i ett läge där resandet i stor utsträckning har normaliserats till historiskt låga nivåer. Samtidigt har personalkostnaderna ökat med 18,3 procent jämfört med föregående år, vilket väcker frågan om pengarna verkligen når trafiken eller om de fastnar i administration. Till det kommer att reklamintäkterna har rasat med 34 procent jämfört med föregående år.

Försämringen av SL är allvarlig. Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna vill att kollektivtrafiken ska utvecklas, inte avvecklas. Utan en väl fungerande kollektivtrafik stannar hela Stockholmsregionen. Vi har en tydlig vision: SL ska vara det mest pålitliga, tillgängliga och trygga sättet att ta sig fram i vår storstadsregion. Kollektivtrafikens attraktivitet avgörs inte av politiska symbolsatsningar, utan av om bussen kommer, om pendeltåget håller tidtabellen, och om resenärerna känner sig trygga på väg hem.

Vi anser att SL behöver ett tydligare fokus på kärnuppdraget: fler avgångar, bättre punktlighet och trevligare reseupplevelse. Det är så man får tillbaka resenärerna och bygger en kollektivtrafik som fler stockholmare vill och vågar använda. Årets tertialrapport visar att nuvarande styre har misslyckats med det uppdraget. Stockholmarna förtjänar bättre.

Tertialrapport 2026 per april, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Tertialrapporten för Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisar på ett transparent sätt det som sker inom Stockholms- och Sverigeförhandlingen. I FUT:s rapport för årets första tertial framgår att prognosen för kostnaden för utbyggnaden av tunnelbanan ökat, framför allt på grund av att prisutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn fortsatt ökar mer än konsumentprisindex, det så kallade indexgapet.

Parternas finansiering är indexreglerad utifrån konsumentprisindex, KPI, medan förvaltningens kostnader följer prisutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn.

Indexgapet står för 2,8 miljarder kronor av avvikelsen i prognosen och övriga kostnader för cirka 900 miljoner kronor, i löpande penningvärde. 2,1 av de 2,8 miljarderna i indexförändring beror på att tunnelbanan till Älvsjö nu för första gången redovisas med en kvantifierad indexförändring gentemot 2016 års siffror. Tunnelbaneutbyggnaden har en finansieringsmodell som innebär att det inte finns några budgeterade medel för risker eller oförutsedda kostnader.

På förvaltning för utbyggd tunnelbana pågår just nu en större genomlysning av alla projekt, med målet att under hösten 2026 kunna redovisa en detaljerad slutprognos för både tid och pengar.

Eftersom detta är ett pågående arbete går det inte idag att säga om tidplan och budget påverkas. Hanteringen av resultatet av genomlysningen är inte bara upp till förvaltning för utbyggd tunnelbana – i avtalet står det tydligt att alla parter har ett gemensamt ansvar att hantera risker, såsom utökade kostnader, och ska samverka för att få utbyggnaden klar.

Stockholmsförhandlingens styrelse har tagit initiativ till ett uppdrag att ytterligare genomlysna och hantera det uppkomna läget. I avtalen som reglerar arbetet med Stockholmsförhandlingens objekt finns en ordning som sådana processer ska följa, vilket nu sker.

Vi beklagar att inte alla parter var överens om att revidera finansieringsmodell och hantering av risker och index när den senaste förhandlingen hanterades förra året. I det fortsatta arbetet ser vi det som nödvändigt att hantera detta med parterna.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-12

Ärende
TN 2026-0005
FUT 2025-0354

Trafiknämnden
2026-05-26

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Tertialrapport 2026 per april

Sammanfattning

Ärendet omfattar förslag till tertialrapport tillställd trafiknämnden. Bilagt återfinns förslag till tertialrapport per april 2026 för förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande daterat den 12 maj 2026
- Tertialrapport per april 2026, förvaltning för utbyggd tunnelbana
- Tertialrapport per april 2026, trafikförvaltningen, inklusive SL-koncernen samt bilagor

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Tertialrapport per april 2026, inklusive bilagor, för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna godkänns.
2. Prognosen för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen godkänns.
3. Trafikförvaltningen uppdras att undersöka vilka åtgärder som kan vidtas under 2026 för att nå årets budget.
4. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-05-20

Ärende
FUT 2025-0354
TN 2026-0005

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Skickas till
Regionledningskontoret

Erik Norling
Tillförordnad Förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Per Ling-Vannerus
Förvaltningschef för
förvaltning för utbyggd
tunnelbana

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Tertialrapport

April 2026

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	14
2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig.....	17
2.3 Intern kontroll.....	17
2.3.1 Arbetet med intern kontroll.....	17
2.3.2 Risker, åtgärder och kontroller	18
3 Personal.....	21
3.1 Uppföljning avsatta medel.....	21
3.1.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö	21
3.1.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning	22
3.1.3 Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm	22
3.2 Helårsarbeten.....	23
3.2.1 Prognos i jämförelse med budget	23
4 Ekonomi	24
4.1 Resultat.....	24
4.1.1 Prognos i jämförelse med budget.....	25
4.1.2 Personalkostnader inklusive inhyrd personal	25
4.1.3 Konsultkostnader.....	26
4.1.4 Administrativa kostnader	26
4.2 Åtgärder för ett resultat i balans	26
4.3 Investeringar	27
4.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk.....	27
4.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget.....	28
4.3.3 Årets prognos i jämförelse med budget	28
4.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar	29
4.3.5 Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt	29
4.3.6 Driftsatta investeringsobjekt.....	31
4.3.7 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr	31
4.3.8 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar	31

Framtagandet av tertialrapporten har påverkats av ett omfattande driftavbrott hos IBM till följd av en brand i ett datacenter i Nederländerna. Driftavbrottet har medfört begränsad tillgång till IBM Controller samt vissa relaterade rapporterings- och konsolideringsfunktioner under delar av rapporteringsperioden.

Mot denna bakgrund har vissa ekonomiska sammanställningar och tabeller tagits fram genom alternativa och mer manuella arbetssätt än normalt. Detta innebär att vissa tabeller, sammanställningar och detaljeringsnivåer kan avvika från ordinarie rapportering och att delar av den ordinarie kvalitetssäkringen har behövt anpassas.

Bedömningen är samtidigt att tertialrapporten ger en tillförlitlig övergripande bild av verksamhetens ekonomiska och verksamhetsmässiga utveckling per tertialet.

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE

Den 22 januari fattade regeringen beslut om att utse Claes Norgren till ny ordförande för Stockholmsförhandlingens styrelse samt de övriga storstadsavtalen inom Sverigeförhandlingen.

Samtliga tunnelsprängningar inom Stockholmsförhandlingens projekt har genomförts. Sedan den första byggstarten i Barkarby 2019 har 21 500 tunnelsalvor sprängts, 10 400 000 ton berg har körts ut och 63,4 kilometer nya tunnlar skapats – arbetstunnlar, servicetunnlar, spårtunnlar och tvärtunnlar.

Under mars beslutades Förvaltningens nya ekonomistyrningsmodell, TKI-RA. Modellen kommer koppla ihop tid, kostnad, innehåll risk och ansvar. Under perioden har prognosarbete påbörjats med genomlysning av tid, risk och kostnad.

Förvaltningen har i april tagit fram underlag till Regionens svar på en remiss av Naturvårdsverkets nya riktlinjer för hållbar masshantering. Förslaget till riktlinjer riskerar att leda till en omfattande särskild hantering av bergmassor. Den särskilda hanteringen bedöms inte tillföra någon miljönytta. I stället riskerar den leda till en kostnadsökning för utbyggnaden av tunnelbana till Älvsjö på cirka 1,7 miljarder kronor och en ökning av klimatgasutsläppen med cirka 21 000 ton.

Arbetet med att förbereda överlämningen av den färdigbyggda anläggningen till Trafikförvaltningen har intensifierats. Sedan årsskiftet har förvaltningarna en ny gemensam samverkansorganisation med en strategisk styrgrupp på förvaltningschefsnivå och en taktisk styrgrupp med ett operativt perspektiv på överlämningen. Under den taktiska styrgruppen finns gemensamma berednings- och arbetsgrupper.

TUNNELBANA TILL BROMMA FLYGPLATSOMRÅDE

Arbetet med lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde startade i början av år 2025 och slutförs under 2026. Motivet att utreda tunnelbana kommer från att Stockholms stad planerar en omfattande stadsutveckling inom dagens flygplatsområde. Framtida nya bostäder och arbetsplatser genererar nytt resande som för att detta ska bli en hållbar stadsutveckling bör tillgodoses med kollektivtrafik.

Den samrådsaktivitet som genomfördes i slutet av år 2025 gav cirka 300 synpunkter från allmänheten bestående av både önskemål och förslag. De berörda kommunerna, Solna, Sundbyberg och Stockholm, uttryckte i sina yttranden bland annat att det är viktigt att skapa regionala mervärden, att risker för påverkan på övriga tunnelbanelinjer vid avgreningar behöver beaktas och att samordning med övriga förslag som tas fram i behovsanalysarbetet för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad bör ske.

I maj 2026 genomförs nästa samrådsaktivitet och till dess görs ett första bortval av ett par alternativ. Vidare analyser och därefter en rekommendation om fortsatt arbete tas

fram under sommaren och hösten 2026.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Under april har Lars Jonson börjat på förvaltningen och han tillträder som avdelningschef på tunnelbana till Nacka och Söderort 1 maj.

Inom området arbetsmiljö pågår beställarronder där vi som beställare bedömer entreprenörens arbetsmiljöarbete.

I Kungsträdgården pågår leveranser av teknikhus, makadam och spår. Spårläggning planeras genomföras under våren. Projektet planerar för en avstängning av trafiken på befintlig tunnelbana (Blå linje) sommaren 2026 mellan 22/6 och 16/8.

I Sofia pågår markarbeten och betongarbeten samt prefabmontage i hisschakten.

I Hammarby Kanal pågår i huvudsak betongarbeten i tunneldelarna och bergschakt för den norra entrén. Vid den norra entrén, belägen i fastigheten Hamnvakten 7, är arbetena stoppade sedan juni 2025 på grund av gamla gjutskador på pelare från fastighetens uppförande på 1980-talet. Ett tilläggsavtal tecknades med entreprenören i april där ansvaret för fastigheten, undersökningar och reparationer, projektering samt utförande läggs på entreprenören. Nu är stoppet hävt och nu finns förutsättningar för att färdigställa arbetena.

I Sockenplan har arbetena återstartats med gjutningar av väggar och valv, tunnelgjutningarna är klara, projektet har låg framdrift i entreprenaden.

I Gullmarsplan har vår entreprenör som sköter samordning och logistik (SOL) tagit över etableringsområdet, tunnel, stationsområde, mellanplan och Mårtensdal under februari 2026. Arbeten pågår i övrigt i huvudsak på biljetthallsnivå.

På grund av ett eskalerande läge med allt sämre arbetsmiljö har förvaltningen den 30 mars 2026 hävt kontraktet med CRTG för tunnlar och station i Sickla. Huvudorsaken till hävningen är brister i arbetsmiljön. Några av de allvarligaste bristerna avsåg ställningar, plattformar, brandsäkerhet, utrymningsvägar och otillräckliga fallskydd. Under 2026 har arbetena stoppats vid flertalet tillfällen. En arbetsgrupp har inrättats för att hantera såväl de praktiska som de juridiska konsekvenserna av hävningen. Parallellt pågår arbete med att säkra arbetsplatsen.

Vi har dropp i taket i Järla vilket innebär att vi har beslutat att installera ytterligare dräner för att hantera droppet. Det har inneburit påverkan på starten i bygg och installationsentreprenaderna, som planerats under mars 2026.

Arbetena i Nacka station pågår enligt plan, entreprenaden beräknas färdigställas inom fem månader.

Samverkansavtalet mellan Trafikverket och Regionen kan avslutas då beröringspunkterna är få och korsningspunkterna med Södra länken med mera är utförda.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Huvudtunnel, bygg- och installation Hagastaden är klara med tunneldrivningen. Mark-, VA-, kanalisation- och betongarbeten pågår i färdigställda delar. Betongarbeten planeras i princip vara klara till sommaren 2026. Tempot börjar skruvas upp avseende

bygg- och installationsarbetena. Bland annat så är det många stålarbeten som pågår.

För Södra Hagalund – Arenastaden är samtliga bergarbeten klara i tunnarna söderut och i projektet som helhet. Betongarbeten är påbörjade även i den här delen, men framdriften är hittills långsam. Vi jobbar mycket med att stötta entreprenören för att få upp tempot och tidplanen är en utmaning.

Planering och utökning av bemanningen pågår för entreprenaderna inom bygg, installation, styr och tele. Riktkostnadsarbetet för stationsentreprenaderna är i princip klart. Det pågår mycket arbete med att samordna med berg- och anläggningsentreprenaden för att kunna komma in i anläggningen och påbörja bygg- och installationsarbetena.

Inom BEST är planeringsarbetet i full gång med upphandlad entreprenör ES infra. Planering pågår också för de tre veckor som vi ska göra arbeten i Söderspår invid Odenplan under sommaren 2026.

Teknikhuset i Hälsingehöjden är i princip färdigställt. Nu sker inkoppling mot bana och provdrift med slutbesiktning inom kort.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Arbetet med berg- och anläggningsentreprenaderna från Akalla till Barkarby station är klara och slutbesiktning genomfördes i slutet av november 2025. Efterbesiktning är genomförd i mitten av januari 2026 och slutreglering av anläggningsentreprenaderna har genomförts under perioden.

Bygg-, installations- och serviceentreprenaden fortskrider enligt plan med byggarbeten som pågår längs hela projektsträckan. Parallellt har arbetet mellan ombud för BES (bana, el och signal) fortsatt under perioden, vilket tidigare resulterat i att entreprenören etablerat sig på arbetsplatsen. Planeringsarbetet har fortsatt med fokus på att hantera konsekvenserna av det hävda kontraktet. Målet är att säkerställa att projektet håller den planerade trafikstarten årsskiftet 2027/2028.

Vidare pågår planering och förstärkning av FUTs bemanning för pågående och kommande entreprenader.

Gångbanan i tunnarna har avbeställts från entreprenad 4743 Bana och El Järfällatunneln. Ny entreprenör har tilldelats utförandet av gångbanor och kanalisation (4749) genom förnyad konkurrensutsättning baserat på TF ramavtal. Arbetet med gångbanor påbörjades under februari och planeras färdigställas under Q2 2026. Även projektering och byggande av el-centraler har avbeställts från entreprenad 4743 och beställts som ÄTA av entreprenad 4721.

Inom området bana och el (400 V) har planeringen gjort framsteg och produktion har påbörjats, stort fokus i perioden att komma till rätta med brister i El-projekteringen.

4721 har under perioden fortsatt lyfta in och installera rulltrappor samt fortsatt med stomkomplettering i Barkarbystaden. Installation av rulltrappor från mellanplan till biljetthall går enligt plan. Byggnation av västra uppgången i Barkarbystaden pågår. Under perioden har även arbetet med biljetthallarna för uppgång Mälarbanan och Veddesta påbörjats, vilket innebär att arbeten nu pågår med samtliga uppgångar i projektet.

Arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag för entreprenad 4715 Betongtunnel Veddesta har också pågått under perioden, och fokus ligger för närvarande på paketering, kontrakt och administrativa föreskrifter.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

För betongtunneln under Kvicksundsvägen kvarstår arbeten med mindre åtgärder och växter som kommer att planteras till våren då väderförutsättningarna är lämpligare.

I tunneln pågår arbetet för Berg- och anläggningsentreprenaden i servicetunneln med installationer samt montering av reningsanläggning och sprinklertankar i VA-stationen. Betongarbeten vid Örbyleden pågår, och det kvarstår endast ett fåtal gjutningar innan betongtunneln är klar.

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..

Byggnationen av komplett BEST-anläggning i anslutningsspår och uppställningshall pågår. Under årets första månader har de första växlarna i tunneln lagts in och mer än hälften av spåren i anslutningstunneln har spårriktats.

Projektet har fått godkänt av TF och Connecting Stockholm att stänga av den östra kurvan i depån, under fem veckor i höst, för att kunna koppla ihop spåren i tunneln med de i Högdalsdepån. För att hinna med alla arbeten innan avstängningen arbetar BEST-entreprenören även natt, bland annat med svetsning av strömskena.

Under april startade de förberedande BEST-arbetena i Hökarängen, inför sommarens avstängning.

FORDON

Totalt har 12 fordon levereras 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

Länsstyrelsen har under februari tillstyrkt järnvägsplanen för Gul linjes depå i Älvsjö och det sista är under färdigställande inför att handlingarna skickas in för prövning till Trafikverket. Detta är projektets andra och sista järnvägsplan. Den första, som omfattar gula linjens linjesträckning och stationer, skickades in för prövning i slutet av januari. I mars erhöll linjen sitt miljötillstånd i en dom från mark- och miljödomstolen. Domen kom med verkställighet och bygget kan påbörjas även om domen överklagats.

Större övergripande samverkansavtal har träffats med Familjebostäder Årstaberg och Staden samt även Stockholmsmässan.

Bygghandlingsprojektering för tunnlar och stationer är fortsatt i fas 2, vilket innebär projektering för berg och anläggning. Entreprenaden för geokonstruktioner station Årstafältet (77132) har tilldelats under februari, entreprenad för Årstabergs arbetstunnel (77122) är under utvärdering, kontrakt har tecknats för arbetstunnel Älvsjö (77121). Upphandling av geologorganisation är i utvärderingsfasen.

DEPÅ OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

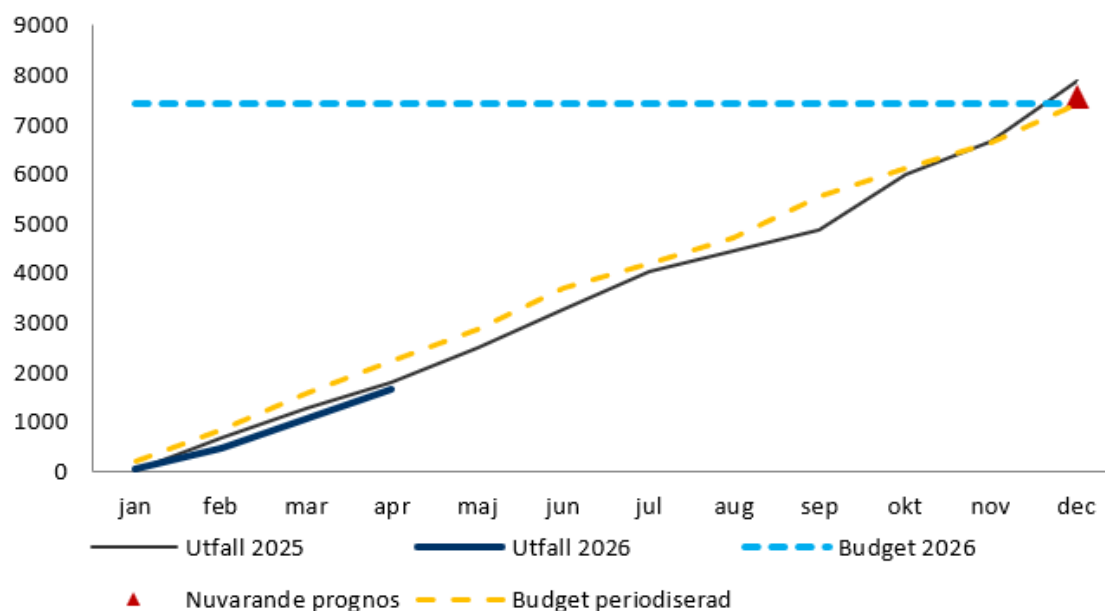
Under perioden har arbetet med granskning av systemhandling för depån fortgått. För trafiksystemet pågår arbetet med upphandlingsdokumentationen i form av kravställning och avtalsutformning. Trafiksystem och fordon planeras att upphandlas som en helhet och det har beslutats tillsammans med Trafikförvaltningen att inkludera drift- och underhållsdelar i trafiksystemsupphandlingen.

Förvaltningen har ingått ett aktieöverlåtelseavtal för att förvärva Leverantören 1 då detta ger markåtkomst åt en del av det planerade depåområdet.

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 april 2026 uppgår till 1 636 miljoner kronor. Budgeten för helåret är 7 412 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 en målkarta med lokala mål och delmål som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen under året. Mål, uppdrag, och aktiviteter styrs och leds från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om målkarta, verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag/aktiviteter för respektive avdelning.

Tabellen nedan visar hur lokala mål kopplas till regionens övergripande mål.

Inriktningsmål	Mål	Lokalt mål FUT
Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	Leverans i tid med samordnad planering, transparens och tydliga avtalskopplingar
Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov	Effektiv och hållbar anläggning som uppfyller krav och mål Enhetliga och effektiva processer som skapar kontroll, prioritering och fokus på slutleverans
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet	Hållbar och förutsägbar ekonomi med kontroll, transparens och enhetliga arbetssätt Öppen och förtroendefull samverkan som främjar gemensamma mål, lärande och ansvarstagande
Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	Region Stockholm har en social hållbar utveckling	Säker och socialt hållbar arbetsmiljö med systematiskt arbete, riskhantering och lärande

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. Under skedena planering och projektering finns det stor potential att göra vägval och vidta åtgärder. Vid lokaliseringsutredningar och projektering har förvaltningen därför arbetat aktivt med en utformning för att åstadkomma en attraktiv och hållbar kollektivtrafik. Då förvaltningens projekt befinner sig i ett byggskede är potentialen liten. Fokus är därför att tillse att de projekterade lösningarna genomförs.

Leverans i tid med samordnad planering, transparens och tydliga avtalskopplingar



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, "Leverans i tid med samordnad planering, transparens och tydliga avtalskopplingar". För 2026 har förvaltningen beslutat ett delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Senast vid halvårsskiftet 2026 ska förvaltningen ha en samordnad prognos för tid, i enlighet med Stockholms- och Sverigeförhandlingen, där konsekvenser för övriga avtal är tydliggjorda.



Kommentar

Förvaltningens projekt har under det första tertialet genomfört analyser och arbetat med en samordnad prognos för tid. Målet bedöms uppfyllas per halvårsskiftet 2026.

Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

Kommentar

Förvaltningens utbyggnadsprojekt enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har en viktig utgångspunkt i Stockholmsregionens behov av nya bostäder. Det gör att möjligheten till bostadsbyggande för framtida behov har varit en viktig faktor vid analyser av lokalisering och utformning av tunnelbanan. Andra viktiga parametrar vid planering och projektering har varit regional tillgänglighet, systemets attraktivitet och kapacitet, ekonomi, stadsbyggnad samt klimatpåverkan. Detta har redovisats i konsekvensanalyser vid lokaliseringsutredningar samt inom myndighetsprocesserna för detaljplan, järnvägsplan och miljötillstånd.

Under planering och projektering har omfattande åtgärder vidtagits för att möta framtidens behov på ett resurseffektivt sätt. Ett tydligt exempel är utformningen av tunnelbana till Älvsjö där förvaltningen inför systemhandlingsprojekteringen optimerade anläggningen med kortare stationer än i dagens tunnelbana, men fortfarande med en kapacitet till täta avgångar och därmed en hög kapacitet för framtida resandebehov. Vidare justerades stationsutformningen från två uppgångar med rulltrappsschakt till en uppgång med snabbhissar – en lösning som ger god tillgänglighet för resenärerna och samtidigt mindre resursförbrukning.

Utöver projekten i Stockholmsförhandlingen arbetar förvaltningen med strategiska val inom kollektivtrafiken genom ytterligare framtida behovsanalyser. År 2024 godkände trafiknämnden en behovsanalys av framtida utbyggnad av spårtrafik framtiden av Förvaltning för utbyggd tunnelbana tillsammans med Trafikförvaltningen. I ett nu pågående tilläggsuppdrag fördjupas behovsanalysen bland annat genom en lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

Effektiv och hållbar anläggning som uppfyller krav och mål



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, "Effektiv och hållbar anläggning som uppfyller krav och mål". För 2026 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Tillsammans med trafikförvaltningen fastställa och dokumentera ansvar för: krav, resurser och tillvägagångssätt för att säkerställa en smidig driftsättning.



Kommentar

Förvaltningen har under tertialet arbetat med trafikförvaltningen i flertalet aktiviteter, där bland annat nödvändiga mötesforum upprättats, dokumentation och arbetssätt har tagits fram. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Under planering och projektering av Gul linje till Älvsjö säkerställa en effektiv byggproduktion genom att tillämpa standardiserade och resurseffektiva lösningar.

**Kommentar**

Förvaltningen har delgivit avdelning Väst förvaltningsgemensamma typlösningar och mallar, baserade på erfarenheter från entreprenader inom avdelning Norr och Söder. Inom avdelning Väst används en utvecklad typstation i 5 av 6 stationer, samt projektspecifika typlösningar som komplement inom flera teknikområden. Avdelningen arbetar även kontinuerligt med att optimera konstruktioner och materialval för att minska klimatpåverkan. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Under planering och projektering av Gul linje till Älvsjö säkerställa en låg klimatbelastning genom att tillämpa klimatsmarta lösningar.

**Kommentar**

Avdelning Väst arbetar aktivt med sin klimatstrategi för att minska klimatbelastningen. Projektspecifika typhandlingar har tagits fram för att reducera materialmängder och klimatpåverkan, exempelvis genom typförstärkningar för bergtunnlar. Därutöver ställs krav för minskad klimatpåverkan från betong, dels genom differentierad kravställning för att undvika onödigt konservativa betongparametrar, dels genom krav på CO₂-emissionsvärden för levererad betong. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Enhetliga och effektiva processer som skapar kontroll, prioritering och fokus på slutleverans

**Kommentar**

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, "Enhetliga och effektiva processer som skapar kontroll, prioritering och fokus på slutleverans". För 2026 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Genomföra en översyn av de strategiska områdena för att säkerställa att fokus ligger på rätt prioriteringar.

**Kommentar**

Förvaltningen har under året genomfört en översyn av de strategiska områdena, och målet bedöms därför som uppfyllt.

Främja parallell projektframdrift och säkerställa smidiga överlämningar mellan projekten och dess entreprenader.



Kommentar

Förvaltningen arbetar löpande med främjande av parallell projektframdrift i projektens detaljerade planering och analys. Exempel på genomförda aktiviteter under tertialet är gemensamma möten och dialog mellan olika skeden, samt gemensamma samordningsmöten och produktionsplanering. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Säkerställa att bemanning och resurser planeras och följs upp över tid för att stödja kontinuerlig styrning och måluppfyllelse.



Kommentar

Förvaltningen har under perioden genomfört fas 1, Behovskartläggning, och påbörjat fas 2, Analys, i det pågående utredningsuppdraget kring bemanning. Uppdraget syftar till att säkerställa en värdeskapande och korrekt kompetensplanering med fokus på anställda. Arbetet följer tidplan och målet bedöms uppfyllas per helår.

2.2.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet



Kommentar

Förvaltningen uppvisar ett nollresultat då kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Förvaltningen erhåller ett anslag som motsvarar de prognostiserade interna räntekostnader som uppstår till följd av Region Stockholms upplåning för finansiering av regionens andel av tunnelbaneutbyggnaden. Eventuell skillnad mellan räntekostnader och anslag avspeglas i resultatet.

Kostnader för utbyggnaden av tunnelbanan är kärnverksamhet och ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen.

För att säkerställa långsiktig ekonomisk uthållighet bedriver förvaltningen ett kontinuerligt och systematiskt arbete med översyn och uppföljning av processer, rutiner och bemanningsplanering i syfte att upprätthålla en kostnadseffektiv verksamhet. Förvaltningen arbetar aktivt för att öka andelen tillsvidareanställda i förhållande till konsulter.

Parallellt fortsätter förvaltningen att systematiskt och proaktivt stärka arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott. Detta sker genom förstärkta metoder, arbetssätt och kontrollmoment för att förebygga, upptäcka och motverka fusk, oegentligheter och välfärdsbrott.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska (Regionfullmäktige)			—		Enligt budget 2 026

Hållbar och förutsägbar ekonomi med kontroll, transparens och enhetliga arbetssätt



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Hållbar och förutsägbar ekonomi med kontroll, transparens och enhetliga arbetssätt”. För 2026 har förvaltningen beslutat ett delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Senast vid halvårsskiftet 2026 ska förvaltningen ha infört en samordnad prognos baserad på en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA).



Kommentar

Under första kvartalet 2026 har en ny ekonomistyrningsmodell, TKI-RA, tagits fram och beslutats enligt plan. Den nya modellen integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar. Under april har utbildningar hållits för förvaltningens projekt och implementering i system pågår. Målet bedöms uppfyllas per halvårsskiftet.

Öppen och förtroendefull samverkan som främjar gemensamma mål, lärande och ansvarstagande



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, ”Öppen och förtroendefull samverkan som främjar gemensamma mål, lärande och ansvarstagande”. För 2026 har förvaltningen beslutat tre delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Samverkansmodellen ska vara tydligt kommunicerad, känd av alla parter och implementerad i projektets arbetsprocesser.



Kommentar

Samverkansmodellen inarbetas för närvarande in i alla pågående och kommande upphandlingar. En rutin är planerad att tas fram av Avdelning Väst, därefter kommer det att granskas av juridik och upphandling för att säkerställa att samverkansmodellen är korrekt inarbetad i materialet. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Förvaltningen ska verka för en kultur präglad av ansvarstagande, mod och lösningsorientering där vi inom kontraktsformernas ramar arbetar mot gemensamma mål.



Kommentar

Inom ramen för den nya ekonomistyrningsmodellen TKI-RA arbetar förvaltningen med att på ett mer sammanhållet sätt integrera en kultur präglad av ansvarstagande, där ansvar i organisationen tydliggörs och lyfts fram. Genom arbetet med leverantörsteam som implementerades under hösten stärks fokus på lösningsorientering inom kontraktsformernas ramar. Därutöver har en ny paketering och upphandlingsstrategi tagits fram för avdelning Väst, i syfte att på ett så effektivt sätt som möjligt arbeta mot de mål som anges i våra kontrakt. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Ledningen ska aktivt främja transparens och öppenhet, skapa förutsättningar för parterna att arbeta mot samma resultat och säkerställa att lärdomar återförs mellan projekt och enheter.



Kommentar

Ledningen har under det första tertialet arbetat med delmålet genom det inledande arbetet med och implementeringen av förvaltningens nya ekonomistyrningsmodell, TKI-RA. Ett av modellens huvudsakliga syften är att säkerställa transparens och öppenhet i rapporteringen samt att skapa goda förutsättningar för genomförandet. Vidare pågår ett kontinuerligt arbete med återföring av erfarenheter och lärdomar i verksamheten, bland annat genom olika aktiviteter och som en stående agendapunkt vid återkommande mötesforum. Arbetet har medfört en ökad transparens och tydlighet i ledningsgruppen under det första tertialet. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035



Kommentar

Förvaltningen möter upp regionens indikator om klimatneutralitet genom att arbeta med åtgärder för minskad klimatbelastning. Från tidigt skede till slutfört uppdrag är förvaltningens mål att klimatbelastningen ska minska med 25 procent för projekten enligt Stockholmsförhandlingen och med 50 procent för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen. Uppfyllandet av målen rapporteras årsvis utifrån prognoser som bygger på klimatkalkyler från projekten.

Förvaltningens projekt är i olika skeden och har olika potential för ytterligare åtgärder. I Stockholmsförhandlingens projekt är alla kontrakt tecknade och produktionen pågår. Det innebär att potentialen för ytterligare åtgärder är mycket liten. Viktiga åtgärder för minskad klimatbelastning har vidtagits i skedena för planering, projektering och upphandling. Bland annat har anläggningens omfattning optimerats och materialkrav ställts i upphandlingarna.

Även för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen har betydande val gjorts för minskad klimatbelastning. Bland annat minskades anläggningens omfattning i projekteringsskedet genom en anpassning till trafikering och reseefterfrågan. Jämfört med dagens tunnelbana valdes en trafikering med kortare tåg vilket innebär hälften så långa plattformsrum och en betydande minskning av volymen utsprängt berg. Ytterligare reducering av utsprängt berg och betongmängder uppnåddes genom att välja en utformning med en uppgång med hissar i stället för två uppgångar med rulltrappor.

För tunnelbana till Älvsjö finns dessutom en kvarvarande potential till åtgärder för minskad klimatbelastning då de större upphandlingarna är kvar. En strategi finns framtagen med prioritering av ett antal fokusområden som ger stor klimatnytta i förhållande till resursåtgång och kostnad. Dessa fokusområden är:

- Teknisk optimering av anläggningen, inklusive differentierad kravställning betong
- Emissionskrav på material med hög klimatbelastning
- Lokal och cirkulär hantering av massor och byggmaterial
- Resurseffektiv produktion

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. Utformningen av anläggningen görs utifrån trafikförvaltningens krav och riktlinjer avseende tillgänglighet. Dessa krav säkrar att anläggningen är tillgänglig för alla resenärsgupper.

Säker och socialt hållbar arbetsmiljö med systematiskt arbete, riskhantering och lärande



Kommentar

Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, "Säker och socialt hållbar arbetsmiljö med systematiskt arbete, riskhantering och lärande". För 2026 har förvaltningen beslutat två delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Antal allvarliga händelser per miljon arbetade timmar ska vara < 8



Kommentar

Frekvensen för allvarliga händelser är 8,7, vilket är nära målnivån på 8, men uppfyller inte målet för tertialet. Förvaltningen fortsätter arbeta aktivt under 2026 för att förebygga olyckor.

Antal olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar (LTAR) ska vara < 7



Kommentar

LTAR uppgår för tertialet till 9,6. Olycksfallsfrekvensen fortsätter att sjunka, men målet uppfylls inte per tertialet. Förvaltningen fortsätter arbeta aktivt under 2026 för att förebygga olyckor.

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.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro (Regionfullmäktige)	1,7 %	1,8 %			<6 %

Kommentar

Andelen sjukfrånvaro uppgår under det första tertialet till 1,7%, vilket uppfyller målvärdet för indikatorn.

2.3 Intern kontroll

2.3.1 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, finna 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.

2.3.2 Risker, åtgärder och kontroller

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 tillståndprocesserna slutförs, upphandlingar startar och byggstart sker för förrederande 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. Det senaste tilläggsavtalet från 2025 innehåller finansiering för riskutfall hittills men tar inte höjd för framtida risker. För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen genomfördes kontrollstation 3.1 i juni 2025, där styrelsen godkände förvaltningens redovisning av tid, kostnad och funktion och gav grönt ljus för fortsatt arbete. Projektet förbereder nu underlag för kontrollstation 3.2 som ska hållas i september 2026 före upphandling av de större entreprenaderna.

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 trivsamt arbetsplats.

På grund av ett eskalerande läge med allt sämre arbetsmiljö hävde förvaltningen den

30 mars 2026 kontraktet med CRTG för tunnlar och station i Sickla. Huvudorsaken till hävningen var brister i arbetsmiljön. Några av de allvarligaste bristerna avsåg ställningar, plattformar, brandsäkerhet, utrymningsvägar och otillräckliga fallskydd.

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.

Inom Stockholmsförhandlingen har förvaltningen erhållit finansiering för en del av gapet mellan KPI och prisutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn. Dock fortsätter gapet att växa och förvaltningen bedömer att den tillkommande finansieringen inte kommer täcka den fortsatta indexutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn.

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 indexuppräknningen ytterligare betalas 10 procent av kontraktssumman ut som ett förskott.

Risker i aktuellt skede för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen

Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndprocesserna 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 tillståndprocesserna drevs för Stockholmsförhandlingens projekt.

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.

Förurningspotentialen 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.

Förvaltningen har i april 2026 tagit fram underlag till Regionens svar på en remiss av Naturvårdsverkets nya riktlinjer för hållbar masshantering. Förslaget till riktlinjer riskerar att leda till en omfattande särskild hantering av bergmassor. Den särskilda hanteringen bedöms inte tillföra någon miljönytta. I stället riskerar den leda till en kostnadsökning för utbyggnaden av tunnelbana till Älvsjö på cirka 1,7 miljarder kronor och en ökning av klimatgasutsläppen med cirka 21 000 ton.

Upphandling, integrering och överlämning av trafiksystem

I enlighet med genomförandebeslut i regionfullmäktige november 2025 arbetar förvaltningen med ett nytt trafiksystem för tunnelbana till Älvsjö. Det nya systemet innehåller bland annat nytt signalsäkerhetssystem, självkörnade tåg samt plattformsdörrar. Det innebär ett trafiksystem av en ny generation som inte finns i dagens tunnelbana i Stockholm. Detta medför risker bland annat kopplat till integration i nuvarande tunnelbana samt att hitta rätt leverantör till en kostnad inom budget.

Förvaltningen eftersträvar att upphandla en leverantör för hela trafiksystemet som kan leverera en beprövad lösning. En risk är att för få leverantörer kan leverera detta och att konkurrensen därmed blir otillräcklig vid upphandlingen. Förvaltningen arbetar därför aktivt med att hitta en bra nivå på kravställningen med funktionella krav. En viktig aktivitet är leverantörsdialoger som sedan kan ligga till grund för upphandlingsdokumenten. En ytterligare viktig faktor är en tät dialog med trafikförvaltningen kring upphandlingen. Det upphandlade systemet måste kunna fogas i trafikförvaltningens nuvarande system.

3 Personal

Förvaltningen hade vid april månads slut 595 medarbetare varav 129 anställda.

Som ett led i arbetet med en kostnadseffektiv organisation och en stärkt kompetensförsörjning, arbetar förvaltningen kontinuerligt med att anpassa organisationen till de skeden utbyggnadsprojekten befinner sig i. Detta sker bland annat genom en gemensam, förvaltningsövergripande bemanningsplanering som samordnas mellan avdelningscheferna för att möjliggöra både långsiktighet, kontinuitet och ett proaktivt tillvaratagande av kompetens. Målet är att i möjligaste mån behålla och utveckla befintliga medarbetare.

Som komplement till den övergripande bemanningsplaneringen har en intern rekryteringsprocess implementerats och konkreta anställningsplaner/konsultväxlingsplaner har tagits fram på avdelningsnivå. Det delmål om att öka andelen anställda som sattes föregående år, kvarstår under 2026.

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

3.1 Uppföljning avsatta medel

3.1.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö

Under 2026 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 2026-0009-11, RS-0009-12) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022-0912).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2026 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.

Baserat på resultaten i OSA-kartläggningen har förvaltningen identifierade två fokusområden för 2026 års insatser; stress och återhämtning samt hållbar arbetsmiljö.

Inom området stress och återhämtning har förvaltningen under första tertialet, tillsammans med Kulturförvaltningen och RLK, genomfört AI-utbildningar med fokus på balans i arbetslivet. Under kommande tertial planeras ytterligare insatser för stärkt balans och stressreglering tillsammans med företagshälsovården.

Inom området hållbar arbetsmiljö har föregående års insats med ergonomisk IT-utrustning fortsatt för förvaltningens anställda. Detta för att minska belastningsskador och främja hälsa. Förvaltningen deltar också i RSIF:s Hälsoutmaning i syfte att främja rörelse och hälsosamma val.

Förvaltningen har även ett nätverk av hälsoinspiratörer som årligen tar fram en plan med hälsofrämjande och sociala aktiviteter för medarbetare. Under första tertialet har

alla anställda bjudits in till en föreläsning av en av tunnelbanans konstnärer. Nätverket har också erbjudit trivselaktiviteter som stick-aw och sticklingbytarveckor.

3.1.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning

Under 2026 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 2026-0009-11, RS-0009-12) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022-0912).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2026 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.

Med utgångspunkt från förvaltningens pågående övergång från berg- och anläggningsfas till bygg- och installations- och sedermera överlämningsfas, har ledarskap, kompetensförsörjning och kompetensväxling identifierats som viktiga fokusområden.

Under det första tertialet har ett arbete startat för att säkerställa en systematisk och trygg bemanningsplanering och hantering av anställda under kompetensväxlingen. Arbetet sker i dialog med RLK:s HR-avdelning syftar till att tillvarata och vidareutveckla befintliga anställdas kompetens.

Under året genomförs också en intern utbildning i effektiv kommunikation för chefer och ledare och en efterfrågad utbildning inom föredrag/presentationsteknik kommer att tas fram.

3.1.3 Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm

Under 2026 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 2026-0009-11, RS-0009-12) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022-0912).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2026 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.

Med utgångspunkt från förvaltningens pågående övergång från berg- och anläggningsfas till bygg- och installations- och sedermera överlämningsfas, har ledarskap, kompetensförsörjning och kompetensväxling identifierats som viktiga fokusområden.

Under första tertialet har ett arbete startat för att säkerställa en systematisk och trygg hantering av anställda under kompetensväxlingen. Arbetet sker i dialog med RLK:s HR-avdelning syftar till att tillvarata och vidareutveckla befintliga anställdas

kompetens.

Under året genomförs också en intern utbildning i effektiv kommunikation för chefer och ledare och en efterfrågad utbildning inom föredrag/presentationsteknik kommer att tas fram.

3.2 Helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos år	Budget år
Närvaro	113	107	6	6 %	131	107
Frånvaro	13	22	-9	-41 %	0	22
Extratid	0	0	0	0 %	0	0
Totalt	126	129	-3	-2 %	131	129
Varav avtalad tid	126	129	-3	-2 %	135	129

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

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Utfallet i tabellen är rullande 12 och därmed blir det ett lägre utfall än beskrivet ovan.

3.2.1 Prognos i jämförelse med budget

Förvaltningen fortsätter arbetet med konsultväxling och ökar sin ambition sedan budget.

4 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.

4.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Anslag	146	146	0	2,7 %	437	437
Övriga bidrag	0	1	-1		13	3
Övriga intäkter	2	5	-3	-88,1 %	18	16
Verksamhets ns intäkter	148	152	-4	-5,4 %	468	456
Personalkostnader inkl inhyrd personal	0	-0	0		0	-0
Lämnade bidrag	-0	-1	1		-13	-3
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0		0	0
IT- och telekostnader	0	0	0		0	0
Övriga kostnader	-2	-5	3	-85,4 %	-18	-15
Verksamhets ns kostnader	-2	-6	4	-82,8 %	-31	-19
Avskrivningar	0	0	0		0	0
Finansnetto	-119	-146	27	23 %	-437	-437
Resultat**	26,7	0	26,7		0	0

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

4.1.1 Prognos i jämförelse med budget

Övriga bidrag förväntas uppgå till 13 miljoner kronor, vilket är en avvikelse om cirka 10 miljoner kronor jämfört med budget för år 2026 och motsvarar den ökade prognosen för lämnade bidrag till Trafikverket för bytespunkt Barkarby.

Övriga intäkter, som utgörs av extern försäljning, antas uppgå till 18 miljoner kronor vilket är 2 miljoner kronor högre än budgeterat. Motsvarande kostnadsökning återfinns under övriga kostnader.

4.1.2 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Summa personalkostnader	0	-0,1	0,1		0	-0,4
Förändring sem- och löneskuld	0	0	0		0	0
Lönekostnad	0	0	0		0	0
- varav övertid	0	0	0		0	0
- varav sjuklönekostnad	0	0	0		0	0
PO-pålägg	0	0	0		0	0
Övriga personalkostnader	0	-0	0		0	-0
Inhyrd personal	0	0	0		0	0
Personalkostnad inkl inhyrd personal	0	-0,1	0,1		0	-0,4

* mkr

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

4.1.3 Konsultkostnader

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

Konsultkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen.

4.1.4 Administrativa kostnader

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Administrativa kostnader	0	0	0	0 %	0	0

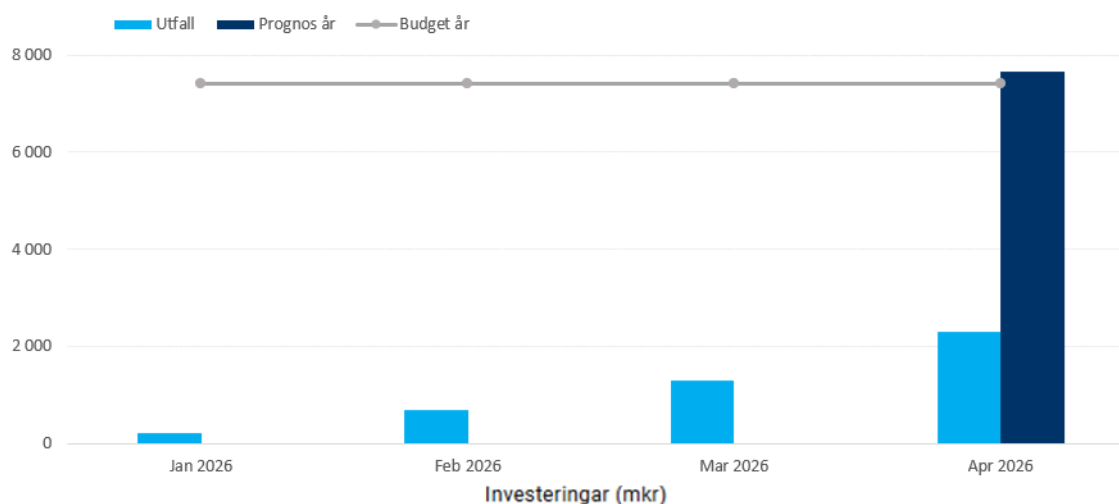
Administrativa kostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

4.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2026	Realiserad effekt 2026	Prognostiserad effekt 2026	Avvikelse prognostiserad effekt jmf budget 2026	Budgeterad effekt 2027	Budgeterad effekt 2028	Budgeterad effekt 2029
Summa							

Resultatkravet för förvaltning för utbyggd tunnelbana 2026 är noll kronor. Kostnader för utbyggnaden av tunnelbanan är kärnverksamhet och ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen.

4.3 Investeringar



4.3.1 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 uppräknings 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 plus en procent då utvecklingen av kostnader inom utbyggnaden är historiskt högre än KPI.

4.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med april 2026 uppgår till 40 756 miljoner kronor. De totala utgifter och kostnaderna är inklusive tilläggsarbeten, dock ingår inte tillägg som ryms inom Trafikförvaltningens budget. Av dessa är 14 309 miljoner kronor byggherrekostnader inklusive projektering och fordonsförvärv samt 26 447 miljoner kronor är entreprenadkostnader. Årets nyanskaffning för investeringsobjekten per april uppgår till 1 636 miljoner kronor, vilket motsvarar en upparbetsgrad mot budget om 22 procent.

Värdet för årets redovisningsmässiga nyanskaffning av samtliga materiella anläggningstillgångar uppgick till 1 544 miljoner kronor. Tillkommande är +94 miljoner kronor avser fordonsförvärv, inom objektet fordon, där medel överförts till trafikförvaltningen som genomför förvärvet och tillägg i anläggningen som trafikförvaltningen bekostar om -3 miljoner kronor.

I miljoner kronor	Årets utfall	Årets budget	Upparbetningsgrad
Tunnelbana till Nacka och Söderort	591	2 866	21%
Tunnelbana till Arenastaden	320	1 406	23%
Tunnelbana till Barkarby	336	1 021	33%
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	123	616	20%
Fordon	96	437	22%
Tunnelbana till Älvsjö	143	953	15%
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	20	90	22%
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	7	25	28%
Summa	1 636	7 412	22%

4.3.3 Årets prognos i jämförelse med budget

Årets prognos uppgår till 7 550 miljoner kronor vilket motsvarar en prognosticerad upparbetningsgrad mot budget på 102 procent. Årets prognos överskrider budgeten med 138 miljoner kronor. Det beror främst på merkostnader till följd av det hävda kontraktet för utbyggnaden av Tunnelbana till Barkarby samt att Tunnelbana till Arenastaden förväntas ha en högre produktionstakt för att hålla tidplan. Vidare ökar prognosen för Depå Älvsjö på grund av tidigare läggning av utgifter hänförlig till markåtkomst.

Tillkommande i årets prognos är tillägg i anläggningen som trafikförvaltningen finansierar om 104 miljoner kronor som inte ingår i jämförelsen mot budget.

I miljoner kronor	Årsprognos	Förändring mot årets budget
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 678	-188
Tunnelbana till Arenastaden	1 604	198
Tunnelbana till Barkarby	1 143	122
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	345	-271
Fordon	487	51
Tunnelbana till Älvsjö	1 002	50
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	268	178
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	23	-2
Summa	7 550	138

4.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (mkr)	Utfall ack. innev. år	Prognos innev.år	Budget innev. år	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1636	7550	7412	138	22
Ersättningsinvesteringar					0
Totalt investeringar	1 636	7 550	7 412	138	22

4.3.5 Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt

Förvaltningen har beslutat om en ny ekonomistyrningsmodell under första delen av 2026, TKI-RA, som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar. Arbeta pågår nu med att genomlysna tidplanerna, integrera den nya riskprocessen och därefter sammanfatta eventuell påverkan på prognosen. Arbetet beräknas vara klar under hösten 2026.

Stockholmsförhandlingen

Tidplaner för utbyggnader inom Stockholmsförhandlingen är för närvarande föremål för genomlysning och beräknas vara klart under hösten 2026. Förvaltningen ser dock, mot bakgrund av den bristande framdrift hos flera av våra entreprenörer, att det finns en risk att hålla de avtalade tidplanerna för objekten inom Stockholmsförhandlingen. Projekten utreder för närvarande möjligheten till en partiell öppning, i syfte att belysa och utvärdera samtliga relevanta alternativ och handlingsvägar.

Justeringar av slutkostnadsprognoser i första tertialet beror på utfall, befintliga händelser och justering av indexuppräknings. Utvecklingen av gap mellan KPI och FUT indexkorg från januari 2016 till mars 2026 är 11,5 %. Tidigare prognos beräknades index utifrån konjunkturinstitutets skuggindex +0%. Prognos T1 2026 är beräkning +1%. Den justerade bedömningen beror på att gapet mellan KPI och indexutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn fortsätter att växa och tidigare indexuppräknings inte täcker kostnadsutvecklingen.

Tunnelbana till Nacka och Söderort har utfall per april på 584 miljoner kronor. Ny prognos för året är 2 678 miljoner kronor. Budget för året är 2 865 miljoner kronor. Årsprognosen är lägre, 188 miljoner kronor, beroende på tidsförskjutning och periodisering i projektet. Totalkostnadsprognosen landar på 29 562 miljoner kronor och är en ökning på 399 miljoner kronor. Ökningen beror på ändrad indexuppräknings.

Tunnelbana till Arenastaden har utfall per april på 316 miljoner kronor. Ny prognos för året är 1 604 miljoner kronor. Budget för året är 1 406 miljoner kronor. Prognosen ligger högre beroende på ökade utgifter för projektet på 198 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 10 476 miljoner kronor och är en ökning på 1 142 miljoner kronor. Ökningen beror på ökade utgifter för projektet inom berg och anläggning på grund av förseningar och forceringskostnader, sämre berg än prognosticerat, samt högre kostnader än ursprungliga kalkyler inom bygg och installation om 1 051 miljoner kronor samt på ändrad indexuppräknings.

Tunnelbana till Barkarby har utfall per april på 334 miljoner kronor. Ny prognos för året är 1 143 miljoner kronor. Budget för året är 1 021 miljoner kronor. Prognosen ligger högre beroende på ökade utgifter för projektet på 122 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 8 748 miljoner kronor och är en ökning på 309 miljoner kronor. Ökningen beror främst på ökade utgifter till följd av hävningen för projektet om 262 miljoner kronor samt på ändrad indexuppräknings.

Sverigeförhandlingen

Utbyggnaden av tunnelbanan till Älvsjö är i tidigt skede där de första förberedande arbetena startade i slutet av 2025. Tunnelbanan till Älvsjö omfattades inte av tilläggsavtalet 2025.

Tunnelbanan till Älvsjö har utfall per april på 138 miljoner kronor. Ny prognos för året är 1 002 miljoner kronor. Budget för året är 953 miljoner kronor. Prognosen ligger högre beroende på periodisering i projektet på 51 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 18 856 miljoner kronor och är en ökning på 2 153 miljoner kronor. Ökningen beror på ändrad indexuppräknings. I tidigare underlag beräknades de finansiella ramarna utifrån avtal i Sverigeförhandling. Enligt tidigare överenskommelse med regionledningskontoret hade investeringsramarna för utbyggnadssträckorna räknats upp med KPI till idag för att överensstämja med avtalet med parterna och därefter med ett inflationsantagande enligt Konjunkturinstitutets prognos. Prognos T1 2026 är beräkning gjord utifrån konjunkturinstitutets skuggindex +1%. Den justerade bedömningen beror på att gapet mellan KPI och indexutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn fortsätter att växa och tidigare indexuppräknings inte täcker kostnadsutvecklingen. Utvecklingen av gap mellan KPI och FUT indexkorg från januari 2016 till mars 2026 är 11,5 %. Arbeta och uppdatering av prognos pågår nu mot

kontrollstation 3.2 i september. Tidplanen för utbyggnaden är för närvarande föremål för genomlysning och beräknas vara klar i samband med kontrollstationen och starttidpunkten är än ej beslutade.

Depå och fordon

Depå Högdalen har utfall per april på 121 miljoner kronor. Ny prognos för året är 345 miljoner kronor på grund av justerad prognosperiodisering. Budget för året är 616 miljoner kronor. Prognosen ligger lägre beroende på minskade utgifter för projektet på 271 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 5 759 miljoner kronor och är en minskning på 125 miljoner kronor.

Fordon nya tunnelbanan har utfall per april på 96 miljoner kronor. Ny prognos för året är 487 miljoner kronor. Budget för året är 437 miljoner kronor. Prognosen ligger högre för året beroende på justerad betalplan om 51 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 1 446 miljoner kronor och är en minskning på 291 miljoner kronor.

Depå och fordon Älvsjö har utfall per april på 19 miljoner kronor. Ny prognos för året är 268 miljoner kronor. Budget för året är 90 miljoner kronor. Prognosen ligger högre beroende på tidsförskjutning och periodisering för projektet på 178 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 5 945 miljoner kronor och är en ökning på 63 miljoner kronor. Ökningen beror på ändrad indexuppräknings.

4.3.6 Driftsatta investeringsobjekt

Inga objekt driftsätts i Förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet. När investeringsobjekten färdigställts överlämnas dessa till trafikförvaltningen.

4.3.7 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. utgift beslut Mkr	Total inv. utgift inv. objekt Mkr	Datum beslut nämnd/bolags styrelse	Datum planerat beslut RS/RF
--------------------	---------------	---------------------------	--------------------------------------	--	-----------------------------------

4.3.8 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Medfinansier	Investeringsobjekt	Erhållet likvid- mässigt under året	Resultatfört under året
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Nacka och Söderort	808	
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Arenastaden	423	
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Barkarby	280	
Sverigeförhandlingen	Tunnelbana till Älvsjö	120	
Järfälla kommun	Tunnelbana till Arenastaden (Veddestauppgången)	0	
Totalt medfinansiering av investeringar		1631	

Inom rubriken erhållit likvidmässigt under året 2026 ingår fakturering avseende KPI föregående år 2025.



Innehållsförteckning

1	Förvaltningschefens kommentar	4
1.1	Väsentliga händelser	10
2	Styrning och ledning	13
2.1	Verksamhetsfakta.....	13
2.2	Mål.....	14
2.2.1	Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	14
2.2.2	Den hållbara regionala utvecklingen ligger i framkant.....	26
2.2.3	Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	28
2.2.4	Kompetensförsörjningen är långsiktig.....	34
2.3	Intern kontroll.....	36
2.3.1	Arbetet med intern kontroll	36
2.3.2	Risker, åtgärder och kontroller	37
3	Verksamhet	38
3.1	Resande i kollektivtrafik	38
3.1.1	Prognos i jämförelse med budget.....	39
3.2	Produktivitet	40
4	Personal.....	41
4.1	Uppföljning avsatta medel	41
4.1.1	Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö	41
4.1.2	Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning.....	41
4.1.3	Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm.....	42
4.2	Helårsarbeten.....	42
5	Ekonomi	44
5.1	Resultat	44
5.1.1	Prognos i jämförelse med budget.....	47
5.1.2	Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	49
5.1.3	Konsultkostnader	50
5.1.4	Administrativa kostnader.....	50

5.2	Åtgärder för ett resultat i balans	51
5.3	Investeringar	52
5.3.1	Investeringsplanens genomförbarhet och risk	52
5.3.2	Investeringsutfall i jämförelse med budget.....	67
5.3.3	Årets prognos i jämförelse med budget	68
5.3.4	Ny- och ersättningsinvesteringar	68
5.3.5	Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt	69
5.3.6	Driftsatta investeringsobjekt.....	73
5.3.7	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥ 100 mkr.....	74
5.3.8	Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar	75
6	Nämnd-/styrelsebehandling	76

1 Förvaltningschefens kommentar

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

Verksamhetsplan inklusive budget för 2026 togs fram med målet att fortsätta utveckla kollektivtrafiken till en av de allra bästa i världen med betoning på tillgänglig och attraktiv och med en långsiktigt hållbar ekonomi. Nytänkande och satsningar på en utvecklad kollektivtrafik är viktiga ledstjärnor i det arbetet.

Inledningen av året visar att fler har rest kollektivt i Stockholmsregionen och att fler litar på kollektivtrafiken. Fler har också givits möjlighet att resa kollektivt bland annat genom de satsningar på ett ökat trafikutbud som gjorts hittills i år. De förändrade resandemönstren i spåren av pandemi, och ett fortsatt distansarbete där omkring 40 procent av länets invånare fortfarande jobbar minst två dagar på distans, ställer nya krav på innovativa trafik- och biljettlösningar. Kollektivtrafiken ska finnas där resenärerna är, då nås även nya resenärer.

Jämfört med samma period året innan har resandet ökat med cirka 2 procentenheter, och även antalet valideringar uppvisar en återhämtning, så också biljettintäkterna. Ackumulerat till och med mars 2026 har resandet varit cirka 84 procent jämfört med motsvarande period 2019, det vill säga före pandemin. Resandestatistik liksom övriga indikatorer redovisas genomgående med en (1) månads fördröjning i rapporteringen, men sent inkommen statistik gällande april visar att resandet motsvarade 84 procent för den enskilda månaden.

Flera indikatorer och verksamhetstal kopplade till resenären visar på förbättringar under inledningen av året. 80 procent² av resenärerna i Stockholms län är nöjda med sin resa med kollektivtrafiken vilket är en förbättring med 4 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Förbättringen gäller samtliga trafikslag och innebär även att målnivån 80 procent uppnås. 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 och en förbättring med en procentenhet jämfört med samma period föregående år, men under årets målnivå på 79 procent. Sjötrafiken, lokalbana och buss

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 Ackumulerat mars 2026, redovisning av indikatorerna i detta stycke sker med en (1) månads fördröjning.

har en relativt hög nivå av trygghet medan tunnelbana och pendeltåg har en lägre nivå.

Omvärld i förändring ställer nya krav

Det osäkra omvärldsläget och en allt högre förändringstakt inom flera områden påverkar de ekonomiska förutsättningarna, leveranserna och robustheten för kollektivtrafiksystemet. Det gör att planering och prognoser blir allt viktigare. Trafikförvaltningen budgeterade ett resultat i balans 2026 till följd av anslagsökningen i Regionfullmäktiges budget 2026 i kombination med ekonomisk återhållsamhet. Det geopolitiska läget har försämrats under våren och årets första resultatprognos pekar på högre kostnader för främst köpt trafik och räntor (finansiering av investeringar).

Det säkerhetspolitiska läget, såväl globalt som i närområdet, ställer nya krav på verksamhetens 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. Inom ramen för ett uppdrag från Regionfullmäktigen pågår ett arbete att i samråd med Regionstyrelsen utreda vilka åtgärder och investeringar som behöver göras för att säkerställa att kollektivtrafiken år 2030 kan upprätthålla sin förmåga vid stora störningar och höjd beredskap samt hantera de nya kraven som Nato-medlemskapet innebär.

När teknik och resvanor förändras påverkas kollektivtrafikens konkurrenssituation. Ökade resvalsmöjligheter, förändrade resmönster, och teknisk utveckling innebär just nu att bilen och andra färdmedel blivit mer attraktiva. Nytänkande och satsningar på en utvecklad kollektivtrafik är därför viktiga ledstjärnor framåt. Inom trafikförvaltningen bedrivs flera pågående och planerade initiativ med målet att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka genom en förflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik.

Digitalisering och automatisering är viktiga delar i trafikförvaltningens utvecklingsarbete för att etablera smartare arbetssätt, öka effektiviteten och samtidigt förenkla och frigöra tid för medarbetarna. Ett prioriterat område har varit att lägga grunden för mer datadrivna arbetssätt och möjliggöra utforskande utveckling. Inom området Data & Analys, inklusive AI, har tidigare initiativ vidareutvecklats och nya förmågor etablerats, vilka nu är på väg att operationaliseras baserat på erfarenheter från genomförda piloter.

Under våren har arbetet fortsatt med att utveckla trafikförvaltningens organisation för att jobba mer effektivt och bättre möta framtidens krav, och samtidigt göra vardagen enklare för medarbetarna. En genomlysning av trafikförvaltningens verksamhet har genomförts för att ta fram en samlad och brett förankrad nulägesbild som grund för fortsatt utveckling.

Utveckling av kollektivtrafiken – möjligheter och tillkommande krav

Trafikförvaltningen har under inledningen av 2026 fortsatt arbeta för att säkerställa en robust och kostnadseffektiv kollektivtrafik på kort och lång sikt.

Framtida ökning av resandet förväntas komma från ökad befolkning, förändrat erbjudande eller konkurrensförutsättningar mot andra färdssätt samt ändrat reseutbud. För att stärka mobiliteten och kollektivtrafikens attraktionskraft satsar trafikförvaltningen på ökad tillgänglighet, kapacitet och trygghet. Genom trafikförstärkningar, förbättrad trafikinformation och flexiblere biljettlösningar skapas förutsättningar för ökat resande och en ekonomi i balans på kort och lång sikt.

Den andra november 2025 tog Connecting Stockholm AB över uppdraget att bedriva tunnelbanetrafiken i Stockholm. Övergången till den nya operatören har fungerat bra och perioden därefter har karaktäriserats av en stabil trafikleverans och nöjda tunnelbaneresenärer.

Pendeltågstrafiken har nu en god fordons- och förartillgång vilket bidrar till ökad stabilitet i produktionen och andelen nöjda resenärer har stabiliserats på en högre nivå. Dock kvarstår vissa infrastrukturella problem som i viss mån påverkar trafiken. Trafikförvaltningen upprätthåller därför en fortsatt dialog och samverkan med externa aktörer som exempelvis Trafikverket i syfte att säkerställa snabba åtgärder vid störningar samt att stärka den långsiktiga och strategiska samverkan.

Vid trafiknämndens sammanträde i september 2025 (TN 2025-0726) beslutades att avtalsområde E31 (Sigtuna/Upplands Väsby) ska drivas i egen regi efter att nuvarande avtal löper ut 2029. Projektorganisation för uppdraget är upphandlad och etablerad, liksom en styrgrupp för projektet. Arbeta med att knyta nödvändiga förvaltningsinterna resurser till projektet pågår, liksom analys av förutsättningar för IT-genomförande.

Arbetet med att återta förtroendet för SL är ett långsiktigt förbättringsarbete som initierades 2025 och genomförs under 2026 inom ramen för en så kallad FC-aktivitet (förvaltningschefsaktivitet), med förväntad fortsättning under 2027. Syftet är att stärka leveransförmågan och successivt öka tillit, attraktivitet och resande inom specifika områden.

Arbetet bedrivs inom tre prioriterade fokusområden: trafikstarter, pendeltågstrafiken samt ostsektorn (Nacka/Värmdö). Under tertialet har gemensamma arbetssätt för trafikstarter och operatörsövertaganden vidareutvecklats. Även en omorganisation har genomförts där dedikerade resurser är arbetar med trafikstarter. Åtgärder har även initierats för att stabilisera pendeltågssystemet inom ramen för det befintliga nödavtalet samt genom strategisk samverkan med Trafikverket och förstärkt koordinering kring trafikinformation. Inom ostsektorn pågår förberedelser inför trafikstart i nya bussterminalen Katarinaberget med fokus på bibehållen trafikleverans och kundnöjdhet samt säkerställande av stabil trafikleverans efter Saltsjöbanans återstart.

Utvecklingen inom utpekade fokusområden följs löpande upp genom uppföljning av kundnöjdhet, utförd trafik och punktlighet. Flera åtgärder har genomförts eller påbörjats och bedöms bidra till en förbättrad leveranskvalitet. Arbetet är komplext och effekter förväntas successivt över tid.

Den nya cybersäkerhetslagen (NIS2) införs 2026 och omfattar hela trafikförvaltningens verksamhet, med skärpta krav på motståndskraft och rapportering. Samtidigt har hotbilden mot transportsektorn förändrats, med en ökning av både sabotage- och cyberrelaterade hot, särskilt i samband med internationella evenemang. Som utpekad samhällsviktig verksamhet behöver trafikförvaltningen säkerställa kollektivtrafikens robusthet genom att stärka verksamhetsskydd, säkerhetsskydd och civil beredskap. 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. Arbetet inom säkerhetsskydd och verksamhetsskydd har fortsatt under perioden.

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. Under perioden har förberedelserna för att kunna ta emot de nya tunnelbaneanläggningarna från FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana) gått in ett nytt, mer intensivt, skede där bland annat gemensamma styrgrupper tillsatts.

Den gröna omställningen fortsätter i högt tempo även om det kortsiktigt kan finnas utmaningar som en konsekvens av det oroliga världsläget. Stigande drivmedelspriser förväntas innebära en övergång från drivmedlet HVO till RME inom busstrafiken under resten av året. 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. Trafikförvaltningen har under perioden fortsatt arbeta aktivt med införandet av elbussar inom nya trafikavtal samt att driva på utvecklingen mot en mer förnybar och elektrifierad fordonsflotta inom sjötrafiken och färdtjänsten. En strategi för utbyggnad av solceller är under framtagande. Under året kommer trafikförvaltningen fortsätta att stärka sitt arbete med systematisk uppföljning inom miljö, klimat och energieffektivisering, bland annat genom förbättrad miljödata och rapportering. Under året görs också en översyn av hållbarhetsredovisningen för att göra den mer effektiv och användbar.

Intäkter och resenärer

Under inledningen av 2026 har trafikförvaltningen fortsatt arbetet med att möta utmaningar och nya krav som förvaltningen står inför det vill säga behov av att öka mobiliteten, och få fler resenärer och ökade intäkter. Dessa utmaningar ska också ses som möjligheter till utveckling och innovation. Genom nya arbetssätt, ökad samverkan och ett tydligt fokus på resenären kan kollektivtrafiken stärkas och bli det självklara valet framför bilen.

För att öka resandet och intäkterna kommer förvaltningen att ha fortsatt fokus på arbetet med att utveckla fler inkomstkällor för kollektivtrafiken genom att se över biljettutbudet, förbättra försäljnings- och servicetjänster samt teckna nya kommersiella avtal. Förutsättningar för att lyckas är att erbjuda ett pålitligt och tryggt trafikutbud

som motsvarar resenärernas behov, samt att tillhandahålla tydlig och lättillgänglig trafikinformation.

För att ytterligare stärka intäkterna behöver förvaltningen nå nya målgrupper och använda mer innovativa och nytänkande arbetssätt. Exempel på framgångsrika arbetssätt som används i Sverige, Norden och Europa är företagsförsäljning, prova-på-kampanjer och datadriven marknadsföring – metoder som nu ska tillämpas i högre grad även här.

Under perioden har försäljningskampanjen ”Åk med oss i stället” fortsatt och i slutet av mars startade även en ny kampanj för ökad omtanke – ”Din resa är också andras” – som innefattar att resa sig för gravida, vänta på avstigande, ta av ryggsäcken, inte äta så att det stör, och att lyssna på telefonen med hörlurar. Kampanjerna har syns i SL-trafiken och digitala kanaler. Försäljningskampanjer har även genomförts gällande prenumerationsbiljett.

Under 2026 reser 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 sport- och påsklovsveckorna, och hittills har omkring 69 procent av dessa lösts in. Med start höstterminen 2026 införs även en terminsbiljett för studenter motsvarande 400 kronor per månad under vår- och hösttermin.

Den 17 april firades den internationella dagen World Public Transport Day runt om i världen. SL deltog i firandet bland annat genom att erbjuda en billigare dygnsbiljett till resenärerna (40 kr för vuxen, 20 kr för rabatterat pris) som gällde för fria resor i hela länet i 28,5 timmar. Över 100 000 kampanjbiljetter såldes under dagen och fler valde att resa jämfört med en vanlig fredag. Sammantaget innebar satsningen också ökade biljettintäkter.

Flera utvecklingsinsatser kopplade till biljettsortimentet pågår och bland annat utreds en biljett som kombinerar kollektivtrafik med mikromobilitet och andra delningstjänster. Ett förslag på ett pilotförsök med capping³ är framtaget och tänkt att ingå i kommande budgetunderlag 2027. Parallellt pågår arbete med att införa funktionen gemensamt SL- och WÅAB-biljettköp i SL-appen i syfte att underlätta för en sömlös resa, och en översyn av Waxholmsbolagets samlade taxesystem och prissättning genomförs.

Arbetet med ett ökat utbud av servicetjänster och intäkter från reklam och kommersiella ytor har fortsatt. Inom ramen för ett uppdrag från Regionfullmäktige pågår ett arbete med en genomlysning av stationerna i tunnelbane- och pendeltågssystemet för att ta fram en plan för fler kommersiella verksamheter. Tre nya

³ Capping innebär att det finns ett kostnadstak för hur mycket en resenär maximalt betalar under en viss tidsperiod, exempelvis per dag eller månad – oavsett hur många resor som genomförs.

reklamavtal driftstartades under perioden, avseende resenärsfordon, bussväderskydd samt stationer inom spårtrafiken.

Trygga och attraktiva stationsmiljöer är avgörande för att fler ska välja kollektivtrafiken. Arbetet med att stärka tryggheten, inklusive de pågående insatserna för ökad kvinnotrygghet i stationsmiljö, har fortsatt. I en nyligen publicerad rapport gällande år 2025 var resandet utan giltig biljett 1,9 procent vilket är en av de lägsta siffrorna som uppmäts. Samtidigt har skadegörelsen fortsatt att minska.

För resenären är god information om resmöjligheter och hinder en viktig drivkraft för att välja kollektivtrafiken varför fortsatt utveckling av trafikinformationen har varit prioriterat. Den tekniska plattformen bedöms i huvudsak fungera stabilt, samtidigt som resenärsupplevelsen följs upp löpande. Fokus framåt är att ytterligare stärka tillförlitlighet, användbarhet och samlad funktionalitet i såväl appen som de tekniska system som stödjer denna. Integrationer har vidareutvecklats, bland annat avseende sjötrafiken, där funktioner för trafikinformation och biljetthantering successivt förbättras. Arbetet med att möjliggöra fler tjänster i appen, såsom stöd för anropsstyrd trafik, fortgår.

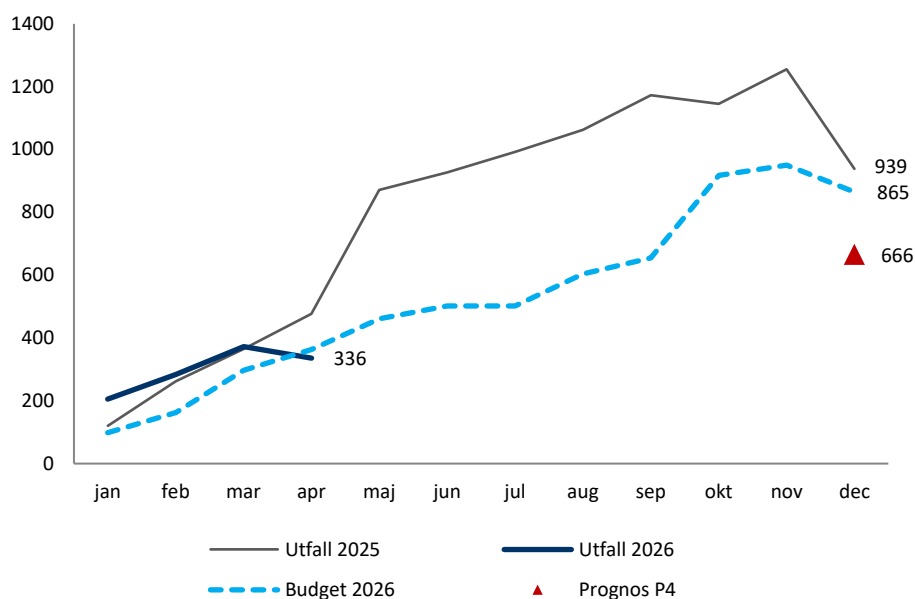
Ekonomi

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

Det ackumulerade resultatet per april uppgår till 336 mkr och understiger periodens budget med 28 mkr. Avvikelsen förklaras av högre trafikknaster främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027 samt lägre reklamintäkter. Den negativa avvikelsen motverkas av högre bidrag, främst elbusspremier, högre biljettintäkter samt lägre kostnader för avskrivningar jämfört med periodens budget. För vidare detaljer avseende det ekonomiska resultatet se avsnitt 5.1.

I prognos per april uppgår årets resultat till +666 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket understiger resultatkravet för helåret med 199 mkr. Budgetavvikelsen beror främst på det geopolitiska läget som ger högre kostnader för köpt trafik genom index för bränsle samt högre räntekostnader i finansnettot. Avvikelsen motverkas av lägre avskrivningskostnader till följd av förskjutning i aktiveringsplaner samt högre statliga bidrag avseende elbusspremier.

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



Investeringsutfallet är 1 606 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 24 procent jämfört med årsbudgeten på 6 798 mkr. Årets prognos uppgår till 6 972 mkr och inkluderar C30-optioner om 421 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget. Se vidare kapitel 5.3 investeringar.

Fortsatt beskrivning av verksamheten under det första tertialet 2026 och arbetet framåt finns att läsa i denna tertialrapport med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

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

- Året inleddes med kraftiga snöfall och stora snömängder i Stockholms län vilket påverkade kollektivtrafiken. Exempelvis busstrafiken påverkades av snö och halka vilket ledde till förseningar, inställda avgångar eller omlagda körvägar.
- Den 15–16 januari samlades över 1 000 deltagare i Linköping för Transportforum 2026 – Nordens största årliga konferens för aktörer inom transport och infrastruktur. Trafikförvaltningen deltog med talare och sessionsordförande i syfte att sprida erfarenheter från Stockholmsregionen och bygga nätverk kring viktiga frågor för framtidens kollektivtrafik.

- En lyckad namngivningsceremoni hölls i Liljeholmen där 10 C30-vagnar fick namn efter musikartister som haft stor betydelse för Stockholm.
- En bruttolista med trafikförändringar inför nästa år har skickats på remiss till samtliga kommuner i Stockholms län för att få detaljkunskap om det som påverkar invånare och näringsidkare. Senast den 26 maj 2026 behöver remissinstanserna lämna synpunkter på de förslag på ändringar som planeras nästa år.
- En utvärdering har genomförts av pilotprojektet med öppna spärrar i Näckrosens tunnelbanestation. Resultatet presenterades i trafiknämnden i mars och blir ett kunskapsunderlag för eventuella framtida åtgärder kopplat till spärrarna i tunnelbanan.
- Trafiknämnden i Region Stockholm beslutade i april 2025 att VR Sverige AB får uppdraget att utföra busstrafiken i Södertälje och Nykvarn samt i Järfälla och Upplands-Bro. Trafikstarten har nu beslutats och kommer att ske vid tidtabellsskiftet i juni 2027. Inom ramen för de nya avtalen kommer 100 procent av trafiken att drivas med el.
- EU-rådet har den 24 februari gett ett slutgiltigt godkännande för den överenskommelse som slogs fast mellan EU-parlamentet och rådet i början på december 2025 gällande förenkling av kraven för hållbarhetsrapportering (CSRD) och tillbörlig aktsamhet (CSDDD). Förenklingen minskar administration och begränsar hur kraven påverkar mindre företag i syfte att stärka EU:s konkurrenskraft.
- Trafiknämnden fick i budget 2025 i uppdrag att utreda en plan för införande av plattformsbarrärer i kollektivtrafiken. Utredningen, som redovisades i trafiknämnden i april, redogör för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade utifrån suicid, olyckor och trängsel samt hur ett införande på ett begränsat antal stationer skulle kunna genomföras. Ett införande på flera stationer är beroende av både fordonsflottans sammansättning och ett stödjande trafikstyrningssystem.
- Inom busstrafiken har nuvarande avtal E22 (Stockholms innerstad och Lidingö) förlängts till augusti 2027 då det nya avtalet E46 får trafikstart med Keolis som fortsatt trafikutövare.
- Blidösbolaget har tilldelats avtalet för godstrafik i Stockholms skärgård (E56) med en planerad trafikstart den 1 januari 2027. Upphandlingen har emellertid blivit överprövad.
- 17 april stod trafikförvaltningen som värd för ett EMTA-möte (European Metropolitan Transport Authorities) som samlade ledare från 35 kollektivtrafikmyndigheter, från 21 europeiska länder. Under mötet i Stockholm diskuterades bland annat styrning, trafikavtal, ny teknik och autonoma transporter. Under mötet diskuterades även hur

erfarenhetsutbyte mellan Europas storstäder kan bidra till snabbare utveckling och mer effektiva lösningar.

- En polisutredning pågår om misstänkta mutbrott med koppling till enskilda medarbetare inom trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen samarbetar med polis och åklagare och har vidtagit åtgärder inom ramen för arbetsgivaransvaret. Regionstyrelsen har beslutat om en extern granskning av internkontrollen. Förvaltningschef har även gett uppdrag till internrevisionen att utföra en intern utredning, detta arbete pågår.

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 driva och utveckla ett kollektivtrafiksystém utifrån befolkningens och regionens behov, inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Stockholms län och utgör navet för ett hållbart resande, en viktig förutsättning för att nå Region Stockholms ambitiösa klimatmål.

Trafiknämnden 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 entreprenörer, 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 regional utvecklingsstrategi. 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.

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 för 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. Kollektivtrafiken utgör navet i ett hållbart resande och är en förutsättning för att nå Region Stockholms ambitiösa klimatmål. Invånare i alla delar av länet ska ha möjlighet att nyttja kollektivtrafiken, då detta bidrar till en jämlik Stockholmsregion.

När invånarna reser kollektivt, cyklar eller går används gemensamma resurser på ett effektivt sätt. Mindre yta behövs för att tillgodose resandebehovet. Tack vare en väl utbyggd och hållbar kollektivtrafik kan invånare och besökare i Stockholms län resa tryggt, tillgängligt och hållbart tillsammans.

Trafikförvaltningen jobbar både internt och externt med flertalet projekt med mål att öka tryggheten för resenärer och operativ personal i kollektivtrafiken. Under de senaste åren har exempelvis flexibla nattstopp framgångsrikt prövats. Inom ramen för ett uppdrag från trafiknämnden ska flexibla nattstopp inkorporeras i busstrafiken som standard där detta är möjligt och lämpligt. Under perioden har flexibla nattstopp införts på linjerna 601 och 697. Ett utvärderingsarbete pågår för att bedöma effekterna, särskilt kopplat till trygghet och resenärnytta. Detta är en viktig grund för det fortsatta arbetet med att införa lösningen som standard där detta är möjligt och lämpligt.

Under perioden har totalt 6 platser i SL:s resenärsmiljöer försetts med nya

trygghetskameror. Vid Barkarby pendeltågsstation har äldre kameramodeller ersatts med nya, samt kompletteringar för att täcka vita fläckar. Övriga 5 platser har tidigare inte haft kamerabevakning (Nybohovshissen, Barkarbys nya biljetthall, Täby Centrums hållplats för Roslagsbanan, Mölnbo pendeltågsstation samt Älvsjödepån). Under perioden har även ett projekt inletts med byte av gamla kameror på tunnelbanans stationer, ett arbete som kommer pågå under ett antal år framåt.

Samverkansarbetet med olika aktörer i samhället har fortsatt att utvecklas och förstärkas under året, med ett visst fokus på att påverka miljön kring stationerna. Trafikförvaltningen har fortsatt arbeta med flera trygghetsevent och så kallade "blåmarkeringar", där närvaro förstärks på plats de närmaste dagarna efter grövre våldsbrott i närheten av någon station. Satsningen på att öka den upplevda tryggheten på pendeltågen fortgår också genom ökad bemanning av trygghetsresurser, ordningsvaks- och trygghetsvårdspatruller. Fokus har varit på synlighet ombord på pendeltågen i ytterområdena.

Trafikförvaltningen har under flera år bedrivit ett systematiskt och samordnat arbete mot skadegörelse i kollektivtrafiken, och har fortsatt en nolltolerans mot skadegörelse. I en nyligen framtagen rapport avseende perioden 2019-2025 konstateras att den inrapporterade kostnaden för skadegörelse minskat kraftigt och summerades 2025 till drygt 80 miljoner kronor, den lägsta nivån på över 20 år.

Sedan flera år använder trafikförvaltningen AI-baserad videoanalys för att öka säkerheten i tunnelbanan. Systemet, som används på 15 stationer, identifierar personer på spårområdet och gör det möjligt för SL:s trygghetscentral att snabbt ingripa. Lösningen har hittills bidragit till att avstyra 42 suicidförsök och flera allvarliga olyckor.

Nattrafiken spelar en viktig roll för att stärka Region Stockholms tillgänglighet och skapa bättre förutsättningar för både arbets- och fritidsresor. Under 2026 initieras ett pilotprojekt där nattrafik införs på pendeltågssträckan mellan Södertälje och Uppsala. Inom ramen för försöket anpassas även anslutande busstrafik. För genomförandet har trafikförvaltningen avsatt 40 miljoner kronor under 2026. Trafikförvaltningen kommer i samband med hösttidtabellens start den 16 augusti 2026 att inleda en pilot med nattpendeltågstrafik under helgnätter på Ostkustbanan och Södertäljelinjen.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas samtidigt som kostnadseffektiviteten värnas. Personalresurser i kollektivtrafiken ska användas där de gör störst nytta och bidra till att skapa ökad synlighet. Trafikförvaltningens uppdrag från Regionfullmäktige att se över bemanning utifrån dagens biljettsystem och kundbehov i nära dialog med trafikutövare och fackliga organisationer har fortsatt under 2026. Efter sommaren inleds ett pilotprojekt på tre stationer - Hägersten, Västertorp och Gärdet - där sekundärentréer utrustas med ny teknik.

Kollektivtrafiken är idag direkt beroende av två källor till finansiering: skatteintäkter via anslag och biljettintäkter. Reklamintäkter är därutöver en mindre intäktskälla, men

väntas öka i samband med att nya leverantörsavtal träder i kraft. Under perioden har tre nya reklamavtal driftstartats avseende resenärsfordon, bussväderskydd samt stationer inom spårtrafiken. Samtidigt pågår inom ramen för ett uppdrag från Regionfullmäktige en genomlysning av stationerna i tunnelbane- och pendeltågssystemet för att ta fram en plan för fler kommersiella verksamheter.

Utvecklingen av mikromobilitet har gått snabbt under det senaste decenniet, både vad gäller fordon och hur de tillgängliggörs och används av resenärer. Genom att knyta ihop cykel och andra delningstjänster med SL kan restider minskas och flaskhalsar avlastas. Att utöka möjligheterna till kombinerad mobilitet är en framtidsfråga för kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen har avsatt 30 miljoner kronor under 2026 för att främja innovation och även för nödvändiga förstärkningar av trafiken. Möjligheten att ta med cykel på Tvärbanan permanentades under 2025. Trafikförvaltningen har som målsättning att successivt införa samma möjlighet på Roslagsbanan, Nockebybanan och Lidingöbanan under 2026. Införandet följs upp löpande för att samla in erfarenheter som kan ligga till grund för fortsatt utveckling av arbetet med kombinerad mobilitet. På Lidingöbanan har entrén mot bussterminalen byggts om. Nya breda spärrar är beställda och inväntas. När spärrlinjen byggs om installeras även en cykelränna vid trappan. På Roslagsbanan är provkörning genomförd och cykelplacering fastställd. Ingen ombyggnation krävs; cyklar säkras med befintliga spännband. Informationsupplägg för resenärer utreds. Cyklar tillåts endast på fordonstyp X15P.

Trafikförvaltningen har även i uppdrag att utreda och införa en biljett som kombinerar kollektivtrafik med mikromobilitet och andra delningstjänster. Den kombinerade resan ska vara sökbar i SL-appen. Under perioden har möjligheten att kunna visa upp mikromobilitet i SL:s digitala kanaler undersökts, och en dialog med potentiella partners inletts kring tänkbara affärsmodeller.

Region Stockholm ska ha ett neutralt synsätt på olika driftsformer i kollektivtrafiken vilket ska möjliggöra för övertag av viss kollektivtrafik i egen regi vid kontraktets slut. Vid trafiknämndens sammanträde i september 2025 (TN 2025-0726) beslutades att avtalsområde E31 (Sigtuna/Upplands Väsby) ska drivas i egen regi efter att nuvarande avtal löper ut 2029. Beslutet grundas på trafikförvaltningens bedömning att området har goda förutsättningar för egen regi, med potential att skapa skalfördelar och synergier vid ett eventuellt framtida beslut om egen regi även för närliggande avtalsområden, Norrort och Norrtälje. Under perioden har trafikförvaltningen upphandlat en projektorganisation för etablering av busstrafik i egen regi i trafikområde Sigtuna-Upplands Väsby. Grundläggande styrning och projektinfrastruktur för projektet har etablerats och under uppstarten har analys av nuläge, förutsättningar och risker inför etablering av busstrafik i egen regi påbörjats. Samverkan med nuvarande trafikutövare och fackliga representanter har initierats. Förberedande arbete för att påbörja centrala upphandlingar, bussar och IT, pågår.

För linje 5 och andra förstärkningar av busstrafiken i innerstaden 2026 avsatte

trafikförvaltningen 84 miljoner kronor. I trafikplaneringen för 2026 gjordes satsningar på att utöka trafiken i hela länet och trafikförvaltningen allokerade ytterligare 80 miljoner kronor årligen för detta ändamål. Av de riktade satsningarna som innebär utökningar av busstrafikutbudet beställdes och effektuerades en majoritet av dessa under 2025. Några av utökningarna kunde på grund av fordonsbrist inte starta under 2025 och har införts under 2026. Av de riktade satsningarna som inte har genomförts återstår återinförande linje 168 samt utökning på linje 833. Linje 168 planeras att starta i samband med hösttidtabellsskiftet i augusti och utökningar på linje 833 planeras att genomföras i samband med tidtabellsskiftet i december 2026.

Trafikförvaltningen har ett pågående uppdrag från Regionfullmäktige att påskynda arbetet med expressbussarnas framkomlighet, bland annat genom att arbeta med ökad regularitet för stombussarna. 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:

- Expressbusslinje N, Hallunda – Tyresö C (Genomförandeplanering)
- Expressbusslinje E, Vällingby – Sundbyberg – Hagaplan (Genomförandeplanering)
- Expressbusslinje I Tyresö/Handen – Gullmarsplan – City (Genomförandeplanering)
- Expressbusslinje J2 Sollentuna – Skärholmen - Kungens kurva (Genomförandeplanering)

De senaste åren har trafikförvaltningen bedrivit ett pilotförsök med anropsstyrd trafik på Mörkö som fallit väl ut och permanentats. Nästa steg på vägen mot utökad dynamisk trafik ska nu tas. Trafikförvaltningen har i uppdrag att, inom ramen för befintliga och nya avtal, införa dynamisk trafik för att minska kostnader och öka resenärsnyttan. Införandet ska ske i samverkan med berörda kommuner och operatörer, utifrån identifierade behov och lokala önskemål. Trafikförvaltningen ska även vidta åtgärder för att möjliggöra att dynamisk trafik kan ställas som krav i kommande trafikavtal. Arbete pågår för att starta upp en pilot i Åkersberga där närtrafikslinje 968 görs om med ett helt dynamiskt upplägg. Parallellt pågår ett utvecklingsarbete för införande av dynamisk trafik i Stockholm Nord.

Pendeltågstrafiken övertogs i mars 2024 genom ett nödavtal med SJ. Den efterföljande upphandling av pendeltågsverksamheten avbröts i början av 2025 på grund av bristande konkurrens. I väntan på en ny upphandling beslutade trafiknämnden i augusti 2025 att teckna ett nytt nödavtal (E24C) med SJ som startade 3 mars 2026 och kommer gälla till 2 mars 2028, i syfte att säkerställa en stabil och oavbruten trafikleverans.

Inom busstrafiken har nuvarande avtal E22 (Stockholms innerstad och Lidingö) förlängts till augusti 2027 då det nya avtalet E46 får trafikstart med Keolis som fortsatt trafikutövare.

Framöver blir det avgörande att, utifrån de förändrade förutsättningarna, identifiera åtgärder som kan öka resandet och stärka kollektivtrafikens attraktivitet. En del i detta arbete är att utveckla ett biljettutbud som är tydligt och enkelt att använda för resenären. Under 2026 har trafikförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag på ett pilotförsök med capping⁴ där nivå på pristak samt tidsplan ska presenteras. Förslaget ska arbetas in i trafiknämndens budgetunderlag under avsnittet frågor för hantering i Budget 2027.

Samtidigt pågår en översyn av Waxholmsbolagets taxesystem och prissättning med målet att förenkla taxor och sortiment samt minska utmaningarna kopplade till den nuvarande uppdelningen mellan SL och WÅAB. Efter beslut i sjötrafikutskottet 20 april genomförs under året djupare analys av utredningens förslag om förenkling av taxestrukturen genom införande av färre taxenivåer i sjötrafiken. En utredning av juridiska förutsättningar för biljettsamverkan med privata rederier har genomförts och ett pilotförsök har förberetts.

I samband med utvärderingen av den nya godsprissättningen kommer trafikförvaltningen att återkomma till sjötrafikutskottet med en samlad återrapportering samt, vid behov, förslag på justerat prisbeslut. Detta planeras presenteras muntligen på sjötrafikutskottet 8 juni för att sedan eventuellt kunna tas vidare som ärende till ett av kommande utskott efter sommaren.

Kollektivtrafiken har en viktig roll för barns och ungas rättigheter i samhället genom att möjliggöra tillgänglighet till viktiga målpunkter. För att fler barn och föräldrar med barn ska välja att resa med kollektivtrafiken är det viktigt att den är anpassad efter deras behov. Biljettutbudet för barn och ungdomar i Stockholms kollektivtrafik har utvecklats genom lansering av lovkort vilket innebär att de har möjlighet att resa gratis under årets alla lov. Med start höstterminen 2026 införs en terminsbiljett för studenter, motsvarande 400 kronor per månad under vår- och hösttermin. Trafikförvaltningen har avsatt 50 miljoner kronor till ändamålet 2026. Biljetten börjar säljas juli/augusti.

Inom ramen för ett uppdrag från Regionfullmäktige pågår ett arbete med att, utifrån de system som finns idag och i samverkan med trafikoperatörerna, se över vilka möjligheter som finns och ta fram förslag på hur personal inom kollektivtrafiken kan resa i SL-trafiken under tjänstgöring, samt börja och sluta arbetstiden på samma plats. Förslagen ska varken belasta Regionen Stockholms budget, eller den enskilde arbetstagaren och planeras återrapporteras till trafiknämnden kvartal 2 2026.

Utbyggnaden av pendelbåttrafiken förutsätter långsiktig samverkan med de berörda kommuner som ansvarar för investeringar i upprustning och etablering av trafikbryggor. Arbetet med att ta fram beslutsunderlag för att påbörja införandet av de utredda pendelbåtlinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda-Hägersten och

⁴ Capping innebär att det finns ett kostnadstak för hur mycket en resenär maximalt betalar under en viss tidsperiod, exempelvis per dag eller månad – oavsett hur många resor som genomförs.

Ropsten-Täby har fortsatt. Samtidigt ska avsiktsförklaringar tas fram för de nya linjerna tillsammans med berörda aktörer såsom Stockholms stad, Stockholms hamnar, Sundbyberg, Solna, Täby och Danderyd. Arbetet med avsiktsförklaringarna vilar fram tills att det finns säkra kostnadsberäkningar för bryggornas etablering. Kostnadsberäkningarna görs av brygghållarna det vill säga kommunerna.

Replipunkterna utgör centrala knutpunkter i skärgårdstrafiken och är avgörande för att trafiken ska fungera effektivt året runt. Bytesmöjligheterna mellan land- och sjötrafik ska fortsatt förbättras. En modernisering och utveckling av dessa kräver gemensam samsyn, prioritering av resurser och en förbättrad standard. Vidare pågår förberedelser inför en testbädd i ny teknik och innovativa lösningar i skärgårdstrafiken. Trafikförvaltningen allokera tio miljoner för en testbädd i skärgårdsmiljö för elektrifiering av sjötrafiken. Områden som identifierats är anskaffning av batterilager, bygglov och nyttjandeavtal samt etableringskostnader för kajplats vid Möja Ström, samt pilottrafik i L14X med E/S Nova (med start i juni).

Parallellt har arbete fortgått med uppdraget att se över möjligheten att införa undantag av viten i bussavtal i syfte att förbättra samordningen mellan båt- och busstrafik, där trafikförvaltningen har presenterat ett informationsärende till trafikinämnden i februari.

Ett informationsärende har också presenterats i sjötrafikutskottet i februari gällande uppdraget att i samråd med Klimat- och regionutvecklingsnämnden undersöka möjligheterna att i högre grad nyttja sjötrafikens fysiska och digitala resenärsmiljöer.

I oktober 2025 fattades beslut i sjötrafikutskottet om att dela ut WÅAB-biljetter till frivilliga sjöräddare som utgår från öar i skärgården. Ett förslag till hantering har tagits fram och presenterats för sjötrafikutskottet.

Trafikförvaltningen har i uppdrag att utreda insatser för ökad samplanering inom färdtjänsten i syfte att bidra till ökad resenärnyttja och resurseffektivitet. Samplanering sker i dag främst inom taxi och i begränsad omfattning inom rullstolstaxi. Färdtjänsten identifierar, bland annat med utgångspunkt i tidigare trafikstudie, vilka åtgärder som kan genomföras inom ramen för det befintliga trafikhanteringssystemet Samplan. Under tertial 2 planeras en utredning genomföras för att kartlägga möjligheter och konsekvenser i syfte att öka graden av samplanerade resor.

Vid Regionfullmäktige den 24 mars 2026 beslutades om ett nytt uppdrag för trafikinämnden, att i nära dialog med fackliga organisationer och operatörer ta fram förslag på hur arbetsmiljön hos upphandlade operatörer vid behov kan förbättras, i linje med inriktningen i ärendet, som ska redovisas innan 2026 års slut.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från Regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafikinämnden.

Nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik uppgår till 80 procent ackumulerat vilket är i

paritet med årets målnivå samt högre än för motsvarande period föregående år. Utfallet är högt inom flera trafikslag, särskilt tunnelbana, lokalbanor och sjötrafik, där utfallet överträffar målen till följd av bland annat stabil trafikleverans. Mer information finns under respektive trafikslag, samt i bilaga indikatorer beslutade av nämnd.

Nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik uppgår till 90 procent och överträffar årets målnivå. Det goda utfallet kan främst härledas till nuvarande Färdtjänsttaxiavtalet, som implementerades den 1 april 2023, som har medfört att fler leverantörer finns tillgängliga för färdtjänstens resor. Samma förklaring ligger bakom att tryggheten också överträffar mål.

Trygghet ensam - när jag reser kvällar och nätter uppgår till 74 procent, vilket är en ökning jämfört med samma period föregående år men under årets målnivå om 79 procent. Resultatet indikerar en positiv utveckling, trots förekomsten av större trafikstörningar som ofta även påverkar resultatet för den upplevda tryggheten.
Trygghet ombord - jag känner mig trygg när jag reser med den här linjen uppgår till 88 procent vilket överträffar motsvarande period föregående år och även målnivån.

Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör uppgår till 66 procent, vilket är i linje med samma period föregående år, men under målnivån. Relevansen varierar mellan kundgrupper beroende på vilket trafikslag som används oftast. Kunder som främst reser med tunnelbana uppvisar den högsta instämmandegraden, 74 procent, medan motsvarande andel är lägre bland kunder som oftast använder buss eller pendeltåg, 61 respektive 54 procent.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik (Regionfullmäktige)	80 %	76 %		>=80 %	>=80 %
Nöjda resenärer - särskilda persontransporter (Regionfullmäktige)	90 %	91 %		>=86 %	>=86 %
Trygghet ensam - när jag reser kvällar och nätter (Regionfullmäktige)	74 %	73 %		>=79 %	>=79 %
Trygga resenärer - särskilda persontransporter (Regionfullmäktige)	84 %	84 %		>=79 %	>=79 %

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Trygghet ombord - jag känner mig trygg när jag reser med den här linjen (Regionfullmäktige)	88 %	86 %		>=87 %	>=87 %
Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör (Regionfullmäktige)	66 %	66 %		>=72 %	>=72 %

Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

För en pålitlig och robust kollektivtrafik på kort och lång sikt är det avgörande att ta hand om kollektivtrafikens anläggningar och fordon, och att kraftsamla för att kunna säkra helheten i ett robust och pålitligt system. Kraven på en växande och åldrande anläggning ökar. Det globala säkerhetspolitiska läget präglas sedan en tid tillbaka av instabilitet, ännu mer påtagligt sedan Ryssland inledde sin invasion av Ukraina. Verksamhetsskydd, säkerhetsskydd och civil beredskap är högt prioriterade områden med syftet är att skapa den robusthet som systemet behöver för att möta samhällets behov.

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.

En viktig del i att stärka förmågan inom tillgångsförvaltning är nu en tydligare del av trafikförvaltningens målstyrning. Ett par exempel är målen kring stärkt planeringsförmåga och säkrad genomförandeförmåga för att ta hand om de behov som uppstår för åldrande tillgångar. Trafikförvaltningen arbetar med förvaltningsplaner som ett verktyg för att identifiera de behoven som tillgångarna har på kort och lång sikt. Detta ger förutsättningar för en mer långsiktig planering och utgör en grund för prioritering inför investeringsplaneringen.

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. Krisledningsorganisation 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 som 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 fortsätter. Säkerhetsskyddsanalys och säkerhetsskyddsplan med tillhörande befattningsanalys är under revidering. Vidare genomförs en rad säkerhetsskyddsåtgärder, bland annat har ett antal säkerhetsskyddade upphandlingar med säkerhetsskyddsavtal för de entreprenörer som berörs av AB SL:s säkerhetskänsliga verksamhet tagits fram. Tidigare säkerhetsskyddsavtal som inte längre bedöms vara säkerhetsskyddskänslig verksamhet har avslutats och personer har lyfts ur säkerhetsklass.

Inom verksamhetsskydd och specifikt brandskydd pågår ett antal åtgärder, 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 trafikutövers samt drift- och underhållsentreprenörers regelefterlevnad.

Trafikförvaltningens satsning på att stärka verksamhetsförmågan inom styrning och ledning av informationssäkerhet har i stort uppnått avsett resultat vilket påvisats genom den verksamhetsuppföljning som skett under perioden utifrån revisionsplanen. Den kraftsamling och satsning på informationssäkerhet som nu pågår har övergått till den sista fasen vilket innebär att ytterligare stärka verksamhetens förmåga att ha koll 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.

En del av arbetet med att utveckla framtidens kollektivtrafik innebär att säkerställa

dess motståndskraft mot oförutsedda händelser. Det rådande omvärldsläget innebär att antagonistiska hot mot Region Stockholms verksamheter, inklusive trafikförvaltningen, inte kan uteslutas. Samtidigt medför klimatförändringarna en ökad frekvens av extrema väderhändelser som kan påverka kollektivtrafikens drift och tillförlitlighet. 2026 har trafiknämnden ett nytt uppdrag att, i samråd med regionstyrelsen, utreda vilka åtgärder och investeringar som behöver göras för att säkerställa att kollektivtrafiken år 2030 kan upprätthålla sin förmåga vid stora störningar och höjd beredskap samt hantera de nya kraven som Nato-medlemskapet innebär. Projektet är uppstartat och insamling av underlag pågår.

Trafikförvaltningen fick 2025 uppdrag att ta fram en plan för införande av plattformsbarrärer i kollektivtrafiken. Utredningen, som redovisades i trafiknämnden i april 2026, redogör för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade utifrån suicid, olyckor och trängsel samt hur ett införande på ett begränsat antal stationer skulle kunna genomföras. Ett införande på flera stationer är beroende av både fordonsflottans sammansättning och ett stödjande trafikstyrningssystem. Tunnelbanans gula linje blir den första förarlösa och kommer även att ha plattformsbarrärer.

Parallellt med tunnelbanans utbyggnad fortsätter arbetet med objekten inom Sverigeförhandlingen, Spårväg Syd och förlängningen av Roslagsbanan till city. Under perioden har samråd genomförts gällande Spårväg Syd och sträckan mellan Flemingsberg och Skärholmen. Syftet är att tidigt få in synpunkter inför den fortsatta planeringen. Under samradsperioden kan den som vill ta del av handlingar och lämna synpunkter, bland annat om förslag på spårlinjer och hållplatslägen längs den cirka tio kilometer långa sträckan, utökningar av lokaliseringskorridoren vid Kästa, Loviseberg och Skärholmen, och avgränsning inför kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Arbetet med den systemövergripande behovsanalysen av framtidens tunnelbane- och spårtrafik fortsätter under 2026, liksom lokaliseringsutredningen av tunnelbana till Bromma Parkstad. En slutrapportering av behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad (gemensamt med förvaltning för utbyggd tunnelbana) skedde i trafiknämnden i november 2024 (TN 2023-0666, FUT 2023-0333). Trafikförvaltningen uppdrogs i samband med detta att tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana återkomma till trafiknämnden under första halvåret 2026 med en fördjupad rapport i enlighet med detta beslut. Ärendet planeras redovisas för trafiknämnden våren/sommaren 2026.

Trafiknämnden i Region Stockholm tog i april 2026 ett genomförandebeslut för utbyte av hissar och rulltrappor som har uppnått sin tekniska livslängd, i syfte att reducera framtida underhållsbehov samt minimera risken för oplanerade driftstopp. Åtgärden omfattar utbyte av totalt 12 hissar och 17 rulltrappor till en beräknad investeringsutgift om 238 miljoner kronor.

Saltsjöbanan genomgår en omfattande ombyggnation med upprustning och kapacitetsförstärkande åtgärder för att möjliggöra 12-minuterstrafik. Under byggtiden

har trafiken påverkats, vilket har medfört förseningar och en försämrad trafikleverans för resenärerna. För att säkerställa att resenärernas behov tillgodoses har ersättningsbussar fortsatt att köra tills åtgärder är genomförda på banan. Bussar har dessutom fortsatt att förstärka trafiken tills dess att Saltsjöbanan går in till Slussen igen. Trafikförvaltningen har allokerat 70 miljoner kronor årligen till Saltsjöbanans ersättningstrafik.

Under 2026 har trafikförvaltningen fortsatt utvecklingen av planeringen för sjötrafikens infrastruktur, bland annat inom ramen för ett uppdrag från Regionfullmäktige att initiera en testbädd för ny teknik och innovativa lösningar i skärgården. Arbetet bygger vidare på den rapport som togs fram 2025, där uppdraget var att ta fram en plan för sjötrafikens behov av natt- och daghamnar samt att identifiera infrastruktur som är särskilt viktig för en modern och kapacitetsstark skärgårdstrafik inklusive utveckling av ladd-infrastruktur för sjötrafiken. Under tertialet har upphandling av ett batterienergilagret genomförts i syfte att möjliggöra snabbbladdning i områden med begränsad nätkapacitet. Leverans av energilagret pågår.

Parallellt fortgår arbetet med aktiviteter inom ramen för handlingsplanen för klimatanpassning (Hållbarhetsstrategi 2022–2027, RS 2020–0779). Syftet är att nå det långsiktiga målet med att anpassa verksamheten för att säkerställa drift vid effekter som ett förändrat klimat kan medföra.

Punktlighet pendeltåg uppgår till 88 procent vilket är en förbättring med fyra procentenheter jämfört med samma period föregående år, men under årets målnivå. Flera faktorer utanför trafikförvaltningens rådighet påverkar punktligheten för pendeltåget. Trafikförvaltningen upprätthåller därför en fortsatt dialog och samverkan med externa aktörer i syfte att säkerställa snabba åtgärder vid störningar samt att stärka den långsiktiga och strategiska samverkan.

Punktlighet tunnelbana uppgår till 94 procent. Nedgången i utfallet jämfört med motsvarande period föregående år kan främst härledas till att mätmetoden har ändrats i samband med ett nytt trafikavtal, vilket ger ett lägre utfall. Tidigare mättes trafikleveransen manuellt vid ett fåtal mätpunkter, medan mätningen nu sker automatiskt via signalanläggningen och omfattar alla avgångar. Samtidigt har kraven för godkänd avgång skärpts. Trafikleveransen är i paritet med det tidigare avtalet.

Punktlighet buss uppgår till 85 procent, vilket är både lägre än motsvarande period föregående år och årets målnivå. Periodens utfall kan främst härledas till vinterförhållanden med stora snömängder och bristande snöröjning, vilket påverkat framkomligheten i stora delar av länet.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från Regionfullmäktige.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos- uppfylle se	Målvärde	RF Målvärde
Punktlighet - andel avgångar i pendeltåg som avgår i utsatt tid (Regionfullmäktige)	88 %	84 %		94 %	>=94 %
Punktlighet - andel avgångar i tunnelbana som avgår i utsatt tid (Regionfullmäktige)	94 %	99 %		95 %	>=95 %
Punktlighet - andel avgångar i buss som avgår i utsatt tid (Regionfullmäktige)	85%	88 %		90 %	>=90 %

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. Försättningsvis fokuserar trafikförändringsprocessen på att stärka kollektivtrafiken där potentialen för överflyttning från bil till kollektivtrafik är stor.

I samråd med Klimat- och regionutvecklingsnämnden genom samarbete med regionledningskontoret tas förslag fram för genomförande av åtgärder för att öka attraktiviteten och nyttjandet av infartsparkeringar där det finns potential för ökat kombinationsresande. Genom att fler resenärer kombinerar bil, cykel eller gång med kollektivtrafik kan befintlig infrastruktur och trafiksystem utnyttjas mer effektivt. Insatserna syftar till att optimera användningen av kollektivtrafiken, minska trängsel och skapa ett mer resurseffektivt transportsystem.

Trafikförvaltningen arbetar inom alla trafikslag för att den enskilde färdtjänstresenären i större utsträckning ska välja den allmänna kollektivtrafiken istället för den särskilda. Detta ökar resenärernas självständighet och transporteffektiviteten, samtidigt som kostnaden och klimatpåverkan reduceras. Arbetet omfattar samplanering av färdtjänsten och utveckling av lösningar som gör kollektivtrafiken mer attraktiv och användbar för fler grupper.

I ett informationsärende i trafikinämnden i mars redovisades förslag på åtgärder för att öka trygghet, trivsel och omtanke i kollektivtrafiken, särskilt för resenärer med särskilda behov. I slutet av mars startade även en kampanj för ökad omtanke – Din resa är också andras – som innefattar att resa sig för gravida, vänta på avstigande, ta av ryggsäcken, inte äta så att det stör, och att lyssna på telefonen med hörlurar. Kampanjen syns i SL-trafiken och digitala kanaler.

Att resenären känner sig trygg är en förutsättning för att denne ska välja kollektivtrafiken. Under det senaste året har trygghetsarbetet visat goda resultat, och den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ligger fortsatt på en hög och stabil nivå. En viktig del av trygghetsarbetet handlar även om resan till och från kollektivtrafiken. Under de senaste åren har flexibla nattstopp prövats med framgång, vilket har bidragit till ökad trygghet för bussresenärer. Pilotförsöket har nu permanentats och utökats till fler linjer, och arbetet med att införa flexibla nattstopp på fler platser fortsätter som en del av trafikförvaltningens långsiktiga trygghetsinsats. Se vidare om trygghet i målkapitel 3.1.1 Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet.

Trafikförvaltningen för även en nära dialog med kommuner och Trafikverket för att skapa en gemensam förståelse för hur olika aktörer kan bidra till fler hållbara resor genom att bland annat öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resor. Stockholms stad står för cirka hälften av invånarna i regionen, vilket medför att en hög andel av kollektivtrafiken bedrivs inom Stockholms stad. De är därför en viktig samarbetspart för att kollektivtrafiken ska kunna bedrivas resurseffektivt. Framkomlighetsåtgärder i gatunätet bidrar till exempel till en effektivare trafikering. Sedan hösten 2021 bedrivs samverkan med Stockholms stad utifrån en tydlig samverkansstruktur som syftar till att effektivisera arbetssättet och säkerställa att frågor kan hanteras på rätt nivå. Samverkan utvecklas kontinuerligt.

Trafikförvaltningens arbete med att öka mängden egenproducerad el intensifierades under 2025 genom ett strategiskt fokus på att utöka antalet solcellsanläggningar vid egna fastigheter och anläggningar. Satsningen bidrar till att minska Region Stockholms energikostnader, reducera koncernens klimatavtryck och öka resiliensen. Arbetet fortsätter under 2026 med ytterligare utbyggnad och utveckling av solenergilösningar. Den 28 mars öppnade den norra entrén i Barkarby vid Veddestabron för pendeltägsresenärer. På taket har Trafikverket byggt en 1 000 m² stor solcellsanläggning som delas med SL/Region Stockholm. Solcellerna producerar el som används för den dagliga driften av teknik i byggnaden. Energin från solcellerna går till elförsörjning i stationshuset och soliga dagar driver de bland annat, hissar, rulltrappor, belysning, ventilation, samt övrig teknik som skyltar och spärrar med mera.

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 Stockholmsregionen (RUFS 2050) utgör en viktig vägledande grund för trafikförvaltningens strategiska arbete. Regionens trafikförsörjningsprogram 2035 bygger på den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 (beslutad av Regionfullmäktige i september 2024) och utgör tillsammans med Kollektivtrafikplanen basen för trafikförvaltningens långsiktiga arbete. Dokumenten

innehåller mål för hållbar mobilitet, tillgänglighet och ett ansvarsfullt kollektivtrafiksystem. Dokumenten ger vägledning för trafikförvaltningen att kontinuerligt förbättra kollektivtrafikens förutsättningar och därigenom bidra till omställningen mot hållbara transportsätt och ett mer transporteffektivt samhälle.

Efter periodens utgång, den 5 maj 2026, fattades ett beslut i Regionfullmäktige om en ny regional utvecklingsplan, RUFS 2060. Eftersom även denna plan enligt plan- och bygglagen är vägledande för trafikförvaltningens och andra offentliga aktörers arbete i länet, behöver trafikförvaltningen säkerställa att det regionala trafikförsörjningsprogrammet och kollektivtrafikplanen är i linje med RUFS 2060. Enligt gällande rutin inom trafikförvaltningen behöver därför båda dokumenten aktualitetsprövas under 2026.

Med start 2026 kommer trafikförvaltningen ta emot en ny anläggning från FUT (förvaltning för utbyggd tunnelbana) som ska tillhandahållas trafikutövaren för driftsättning. Trafikförvaltningens fokus för 2026 är att säkerställa att trafikutövaren får erforderliga och avtalade förutsättningar för en lyckad driftstart av den utbyggda depån i Högdalen och nya Barkarbygrenen. Det innebär att i god tid ta fram uppstartsplaner, samverka med trafikförvaltningens förvaltande enheter kring FUT:s projektleverans samt vara kontaktytan mellan trafikförvaltningens projektverksamhet och trafikutövaren.

Pågående sektorsutredningar för Norrort och Norrtälje som består av sex kommuner, syftar till att fördjupa kollektivtrafikplanens regionövergripande behovsstyrda inriktning för en geografisk sektor. Genomförda sektorsutredningar är ett av underlagen in i efterföljande studie för kommande trafikaffärer samt till trafikutvecklingsplaner för studerad sektor. Arbetet befinner sig nu i fas analys av nuläge och brister. Under hösten sker arbete med åtgärder och effekter.

Arbetet med utveckling av de tvärgående och radiella expressbussarna är en viktig del för att med kollektivtrafiken binda ihop regionens olika delar.

Trafiknämnden deltar aktivt i klimat- och regionutvecklingsnämndens dialoger som syftar till att främja utvecklingen av skärgården. Inom ramen för det etablerade chefsforumet "Kontaktpunkt regionledningskontoret, trafikförvaltningen, landsbygd och skärgård" förs samtal om strategiska utvecklingsfrågor. Fokus ligger bland annat på insatser som bidrar till levande skärgårdssamhällen på kärnöarna samt på att förlänga säsongen för skärgårdens besöksnäring.

Länsplanen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 var ute på remiss till länets kommuner till och med december 2025. Totalt inkom 50 remissvar från kommuner och andra intressenter. Den 28 januari 2026 beslutade Region Stockholms infrastruktur- och regionplaneutskott att anta det remitterade och sammanställda förslaget som nu skickats till regeringen inför fastställandet av nationell plan för infrastrukturen. Fastställandet av länsplanen planeras ske av Regionfullmäktige hösten 2026.

Länsplanen utgör ett centralt planerings- och styrinstrument för hur investeringar i regional transportinfrastruktur ska prioriteras och anger även medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder som bedöms ge god utdelning i form av ökad tillgänglighet, förbättrad framkomlighet och stärkt regional utveckling.

I förslaget till länsplan för perioden 2026-2037 fördelas 14,85 miljarder kronor i statliga medel för att utveckla den regionala infrastrukturen. 58 procent av planen har avsatts för utbyggnad och effektivisering av kollektivtrafiken vilket bland annat innefattar medfinansiering till följande namngivna kollektivtrafikobjekt:

- Medfinansiering till tunnelbaneutbyggnaden Arenastaden och Älvsjö
- Tre mer omfattande framkomlighetsåtgärder för utvecklad expressbusstrafik i länet
- Utbyggnad av Roslagsbanan till city och Spårväg syd
- Utökad medfinansiering till Tvärspårväg Kista

2.2.3 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet

Kollektivtrafiken står inför utmaningar där kostnadsutvecklingen ökar i snabbare takt än resandet och biljettintäkterna, vilket påverkar den ekonomiska balansen i verksamheten. Samtidigt har invånarnas resvanor förändrats till följd av digitalisering och förändrade resmönster. Trafikförvaltningen behöver därför anpassa verksamheten till de nya förutsättningarna. Kostnadsökningar behöver begränsas och intäkterna ökas.

Mot bakgrund av det ekonomiska läget prioriterar trafikförvaltningen åtgärder som stärker intäkterna, ökar kostnadseffektiviteten och anpassar utbudet i syfte att skapa en långsiktigt hållbar kollektivtrafik och attrahera fler resenärer.

Det ackumulerade resultatet per april uppgår till 336 mkr och understiger periodens budget med 28 mkr. I prognos per april uppgår årets resultat till +666 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket inte uppfyller resultatkravet för helåret. Avvikelsen mot budget beror på högre bränslekostnader som påverkar främst index i den köpta trafiken samt högre finansnetto, båda effekter av kriget i Mellanöstern – externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka. För vidare detaljer runt det ekonomiska resultatet se avsnitt 5.1.

Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i balans till följd av anslagsförstärkning i regionfullmäktiges budget samt god kostnadskontroll och återhållsamhet inom förvaltningen. Från år 2028 i verksamhetsplanen för 2026 beräknades dock ett underskott då den årliga intäktsökningen inte är tillräcklig för att täcka kapitalkostnaderna för investeringarna på sikt. I framtagandet av budgetunderlaget för 2027 med planår har de ekonomiska förutsättningarna

försämrats till följd av ett förvärrat omvärldsläge. I budgetunderlag 2027 kommer prognosen för kommande år att beskrivas inklusive resonemang kring hur ekonomisk balans kan nås på sikt.

För att öka intäkterna och antalet resenärer pågår ett antal initiativ, för mer information se kapitel 1 Förvaltningschefens/VD:s kommentar.

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 bibehåller en god kvalitet.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas samtidigt som kostnadseffektiviteten värnas. Personalresurser i kollektivtrafiken ska användas där de gör störst nytta och bidra till att skapa ökad synlighet. Trafikförvaltningens uppdrag att se över bemanning utifrån dagens biljettsystem och kundbehov i nära dialog med trafikutövare och fackliga organisationer fortsätter under 2026.

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.

Konsultväxlingsprojektet som pågick under tre års tid fortsätter under inledningen av året till följd av förskjutningar i rekryteringsplanen. Inom ramen för projektet planerades 273 stycken tjänster att konsultväxlas. Status per sista april är 263 tillsatta tjänster.

Inom de särskilda persontransporterna pågår ett uppdrag att förenkla och automatisera tillståndsgivningen av färdtjänsttillstånd. En redovisning av uppdraget planeras att läggas fram som ett informationsärende i Färdtjänstutskottet i maj.

Inom ramen för ett uppdrag från Regionfullmäktige ska trafiknämnden komplettera pågående utredning om effektivare utnyttjande av fastighetsbeståndet med andra tillvägagångssätt utöver upphandling, där utredning av utvalda fastigheter pågår, till exempel gällande avyttring av fastighet RB30.

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

Indikator (rapporteras per tertiäl)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska (Regionfullmäktige)	161 mkr	142 mkr		437 mkr	437 mkr

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos- uppfylle se	Målvärde	RF Målvärde
-------------------------------------	--------	-----------------	----------------------------	----------	----------------

Kommentar

Periodens utfall uppgår till -161 mkr vilket är 15 mkr lägre än budget som är -176 mkr. 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. Prognosen uppgår till -506 mkr och överstiger budget med 69 mkr. Avvikelsen beror på att den totala budgetnivån justerades ned med 77 mkr till regionledningskontorets anmodade nivå i budget 2026. Trafikförvaltningen påtalade inom ramen för budget 2026 att den anmodade nivån inte var realistisk. Exklusive nedjusteringen understiger prognosen budget.

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035

Trafikförvaltningen ska aktivt bidra till Region Stockholms mål om klimatneutralitet 2035 genom att accelerera omställningen mot minskad klimatpåverkan.

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och långsiktigt med att minska klimatutsläpp från den egna verksamheten och från leverantörskedjan i enlighet med klimathandlingsplanen (RS2023-1082). En del i arbetet är att datainsamling, kartläggning och uppföljning av scope 3-utsläpp⁵, ska vidareutvecklas för att möjliggöra mätbarhet, transparens och kostnadseffektiv prioritering av klimatsatser.

Trafikförvaltningen fortsätter arbetet 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 el eller andra förnybara drivmedel.

Under perioden har arbete med införandet av elbussar inom nya trafikavtal fortsatt i syfte att nå målsättningen om en helt eldriven busstrafik. Trafikförvaltningen har ställt krav på energieffektivisering och förnybara drivmedel i trafikavtal, och fokus under 2026 ligger på systematisk uppföljning av dessa krav för att säkerställa att de får genomslag i praktiken.

Särskild prioritet ges åt sjötrafiken och färdtjänsten, där målsättningen är att hela flottan senast 2030 ska drivas med förnybara drivmedel eller el. Målsättningen med sjötrafikens gröna omställning är 100 procent förnybar sjötrafik år 2030 med minskad energianvändning, miljöpåverkan och utsläpp. 2026 allokerade trafikförvaltningen 25 miljoner kronor för ökad användning av förnybara drivmedel i sjötrafiken, såsom hydrerad vegetabilisk olja (HVO). Trafikförvaltningen har arbetat aktivt med att omförhandla befintliga avtal för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen. Från och med den 1 januari 2026 används 100 procent förnybart bränsle (HVO) inom sjötrafiken. Rapporteringen kring detta har dock en viss eftersläpning, eftersom den

⁵ Indirekta växthusgasutsläpp i värdekedjan från exempelvis inköp (tåg, bussar, byggverksamhet)

befintliga miljörapporteringen följer en annan redovisningsperiod. Detta innebär att kommande rapporteringar kan visa på en mindre andel inblandning av MK1. Denna andel uppskattas till endast någon enstaka procent av den totala årsvolymen för sjötrafiken. Det rådande världsläget och osäkra omvärldsfaktorer har medfört kraftiga prisökningar på HVO, vilket kommer att påverka budgeten och innebära högre kostnader än den budgeterade summan.

Under 2025 bröts den negativa utveckling som uppstod 2024. Både energianvändningen och utsläppen av koldioxid minskade jämfört med föregående år, såväl i absoluta tal som uttryckt som intensitetsmått.

Enligt prognosen för 2026 förväntas utsläppen från allmänna kollektivtrafiken öka med knappt 2 procent jämfört med utfallet för 2025. Den främsta orsaken är att vi kör fler utbudskilometer jämfört med 2025 men är också påverkat av att till följd av ökade drivmedelspriser, kopplat till oroligheter i omvärlden, förutspås en övergång från HVO till RME att ske under resten av året. Totalt väntas detta medföra en ökning av utsläppen inom busstrafiken med cirka 25 procent jämfört med 2025, motsvarande cirka 9 200 ton CO₂. Trafikutövarnas val av bränslemix påverkas av pris och utformningen av avtalen.

Inom pendelbåts- och sjötrafiken sker fortsatta utfasningen av fossila drivmedel. Under 2026 förväntas fossila drivmedel fasas ut från passagerartrafiken till sjöss, vilket beräknas leda till en minskning av utsläppen med närmare 51 procent (motsvarande cirka 8 200 ton CO₂).

Energieffektiviteten inom den allmänna kollektivtrafiken förväntas samtidigt förbättras under året. Samtliga trafikslag prognosticeras minska energianvändningen per sittplatskilometer, eller tonkilometer i godstrafikens fall. Störst förbättring förväntas inom busstrafiken och godstrafiken, med cirka 4 respektive 28 procent, till följd av fortsatt elektrifiering samt ökade transportvolymen i godstrafiken. Elanvändningen i trafikförvaltningens fastighetsbestånd bedöms minska med cirka 7 procent genom planerade åtgärder inom ramen för handlingsplan för grön omställning.

Prognoserna för 2026 är förenade med viss osäkerhet och det faktiska utfallet för 2026 kan komma att avvika, såväl positivt som negativt, från den nu prognosticerade ökningen av utsläpp av koldioxidekvivalenter. Under 2026 kommer trafikförvaltningen därför att prioritera åtgärder för att nå uppsatta mål, där de viktigaste åtgärderna är:

- Full utfasning av fossila drivmedel inom passagerartrafiken till sjöss
- Slutförande av introduktionen av elbussar i E45HN och E45T avtalen (Handen, Nynäshamn, Tyresö) samt verka för en högre inblandning av HVO i innevarande trafikavtal där elbussar inte är i drift
- Fortsatt energieffektiviseringsarbete inom ramen för handlingsplan för grön omställning

Trafikförvaltningen arbetar även 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.

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

För att bidra till målet tas under året en strategi för utbyggnad av solceller fram. Ett förslag till rapport är framtagen vilken bland annat omfattar riskanalys avseende brandrisker och tydliggörande var solceller kan installeras med hänsyn till brandrisker. Fortsatt arbete omfattar fortsatt installation av solceller på depåer och fördjupade utredningar för utbyggnad på 21 stationer. Trafikförvaltningen planerar att återkomma med ärende till trafiknämnden i juni (preliminärt).

Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling

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 hållbar, attraktiv och trygg oavsett var resenärerna befinner sig. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i byggandet av en jämlik Stockholmsregion.

AB SL har undertecknat FN-initiativet Global Compact⁶ som innefattar principer om mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Via AB SL förbinder sig trafikförvaltningen att följa dessa principer och att arbeta aktivt och systematiskt med dessa områden i verksamheten och tillsammans med intressenter.

Social hållbarhet är en grundpelare i trafikförvaltningens uppdrag. Under tertialet har trafikförvaltningen genomfört ett antal insatser som stärker den sociala hållbarheten i Region Stockholm:

⁶ FN:s Global Compact - Ett internationellt initiativ där företag och organisationer förbinder sig att följa tio principer inom mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption.

- Granskning av leverantörskedjor och säkerställande av efterlevnad av uppförandekod vid inköp av elbussar.
- Fortsatt arbete internt och inom branschen för att säkerställa hållbara leveranskedjor vid övergång till elbussar.
- Fortsatt arbete med barncentrerad service och bemötande i trafiken, med fokus på en tydlig åtgärd i praktiken.
- Deltagande i nationella och internationella seminarier för att dela resultat från kartläggning av barns upplevelser av kollektivtrafiken.
- Fortsatt samverkan med funktionshindersorganisationer i samverkansforum.
- Uppstart av behovsanalys digitalisering av befintlig tillgänglighetsdatabas.
- Uppföljning genom inlyssning av utbildningskrav vid uppstart av nya trafikavtal.
- Fortsatt kravställning och utveckling av trygghet och tillgänglighet i resenärsmiljöer och fordon.

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. Utveckling av kollektivtrafikförbindelser på tvären och bättre kopplingar mellan förorter minskar beroendet av resor via innerstaden och stärker vardagsresandet för fler grupper. Tillgänglighetsanpassningar, trygghetsåtgärder och förbättrad framkomlighet prioriteras för att kollektivtrafiken ska vara användbar för alla, oavsett ålder, funktionsförmåga eller inkomst. Trafikförsörjning till nya bostadsområden planeras tidigt för att undvika transportmässig ojämlikhet.

Trafikförvaltningen deltar sedan tidigare i ett permanent trafiksamverkansforum tillsammans med trafikutövare och lokalt fackliga representanter. Syftet är att stärka dialog och samverkan samt kravställande avseende arbetsmiljö vid upphandlingar av trafikavtal. Under perioden har ett möte genomförts 20 februari, och totalt planeras för fyra möten under året.

Samarbete sker med Skånetrafiken och Västtrafiken i en gemensam arbetsgrupp som ses regelbundet i syfte att harmonisera tillämpningen uppförandekoden inom drift och utveckling av kollektivtrafiken.

Den särskilda kollektivtrafiken, färdtjänsten, är en rättighet som utgår från att säkerställa jämlika möjligheter till deltagande i samhället och att tillgodose alla invånares behov av att röra sig fritt. Detta gäller i hela länet, såväl på fastlandet som i skärgården. Trafikförvaltningen har i uppdrag att ta fram förslag på hur färdtjänstresor i skärgårdsområden kan förbättras och samordnas i syfte att säkerställa trygga, tillgängliga och säkra transporter för fastboende i skärgården. Under tertial 2 genomförs ett insiktsarbete om hur behoven kring färdtjänstresandet i skärgården ser ut. Utifrån detta tas förslag fram på hur resandet kan förbättras.

Region Stockholm har ett ansvar för den regionala utvecklingen och för att skapa förutsättningar för en levande skärgård året runt. Som en del av detta arbete har

trafikförvaltningen avsatt tre miljoner kronor årligen för att stärka bastrafiken till kärnöarna i skärgården. Inom både skärgårds- och pendelbåtstrafiken finns en betydande potential att använda länets vattenvägar mer effektivt. En utvecklad sjötrafik kan bidra till att byggbar mark tillgängliggörs, genvägar skapas och vägar liksom övrig landbaserad kollektivtrafik avlastas. Trafikförstärkningar genomfördes till tidtabellsskiftet i april och innebär att fler kärnöar fick en utökning av trafiken på sträckor och tider främst för den bofasta befolkningen.

I enlighet med ett uppdrag från trafikinämnden pågår ett arbete att, i samråd med Fastighets- och servicenämnden, skärpa kontrollen av underentreprenörer, samt utreda möjligheterna och konsekvenserna av att begränsa antalet underentreprenörsled i upphandlingar för byggprojekt.

I ett annat uppdrag utreds krav på lärningar i upphandlingar för byggprojekt för att främja kompetensförsörjning.

Se vidare bilaga A2 uppdrag från trafikinämnden.

2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en attraktiv och inlyssnande arbetsgivare

Under första tertialet ser trafikförvaltningen ett stabilt utfall på samtliga lokala indikatorer/nyckeltal.

Personalomsättningen var under första tertialet omkring 9 procent vilket innebär att målet om högst 10 procent uppnås.

Trafikförvaltningen tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av rådande arbetsvillkor i svenskt arbetsliv och har utsetts till en av Sveriges mest attraktiva och hållbara samt jämställda arbetsgivare inom alla branscher (JÄMIX®). Utfall på både AVI och JÄMIX överträffar satta måltal. JÄMIX har förbättrats beroende på en ökad jämställdhet inom långtidssjukfrånvaron.

Den 18 mars mötte trafikförvaltningen framtidens samhällsbyggare på branschdagen Samhällsbyggnad. Under denna dag fick nyfikna studenter chansen att lära sig mer om trafikförvaltningens uppdrag, projekt och vilka möjligheter som finns hos trafikförvaltningen som en attraktiv arbetsplats för framtidens ingenjörer.

Branschdagen var bara starten på årets aktiviteter. Under 2026 kommer trafikförvaltningen att möta studenter på flera platser, bland annat KTH, Nackademin och Stockholms universitet.

Effektivisering och digitalisering av manuellt tunga processer samt ett relevant IT-stöd

och verktyg i vardagen är en viktig del i att stärka upplevelsen av trafikförvaltningen som en attraktiv och modern arbetsgivare. Utvecklingsarbetet kopplat till digital arbetsplats blir därför viktigt även fortsättningsvis, initialt kopplat till införandet av MS Copilot, som har etablerats som primär AI-assistent. AI-träning genomförs under våren och ett avdelningsövergripande AI-championnätverk har etablerats för att stödja nya arbetssätt.

Se vidare kapitel 4.1 uppföljning av avsatt medel för:

- Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö
- Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning
- Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare

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

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

Under perioden har trafikförvaltningen lanserat Kompetenstorget, ett system som ersätter nuvarande Heroma kompetens och Lärtorget. Kompetenstorget används i nuläget främst för utbildningar och lärresurser. Systemet kommer när det är fullt implementerat vara Region Stockholms gemensamma systemstöd för lärande, utveckling och kompetensförsörjning.

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

Se vidare kapitel 4.1 uppföljning av avsatt medel för:

- Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö
- Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning
- Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm

Indikator (rapporteras per tertiäl)	Utfall	Utfall fg år	Prognos- uppfyllel se	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro (Regionfullmäktige)	2,9 %	3,3 %		<6 %	<6 %

2.3 Intern kontroll

2.3.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2024-0510, RS2022-0326). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen är ett fortsatt prioriterat arbete under 2026.

I samband med verksamhetsberättelsen för 2025 genomfördes avdelningarnas självutvärdering avseende den interna styrningen och kontrollen som planerat. Utvärderingen visar att den interna styrningen och kontrollen i verksamheten överlag bedöms som tillräcklig av avdelningarna, men att det finns förbättringsutrymme bland annat när det gäller:

- Sammanhållen, aktuell och tydlig styrning
- Förbättrad implementering av styrning genom utbildning och kommunikation,
- Mer systematiskt och förebyggande arbete med risker och kontroller,
- Stärkt uppföljning och systematik i avvikelse- och åtgärdshantering samt
- tydligare mål- och uppföljningsstruktur som stödjer effektiv styrning.

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

Under perioden 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 gäller en underleverantör till en leverantör. Som ett resultat av detta pågår en kartläggning av den interna kontrollen och prioritering att stärka den interna styrningen och kontrollen bedöms fortsatt nödvändig. Vidare har en obligatorisk utbildning i grundläggande ekonomi på trafikförvaltningen tagits fram i syfte att öka förståelsen för ekonomiansvaret i olika roller på trafikförvaltningen, regler och riktlinjer samt vilket stöd man kan få i olika frågor.

2.3.2 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 2026 är vid denna tertialrapportering:

- Risk för oegentligheter och välfärdsbrott
- Risk för händelse som leder till allvarliga konsekvenser på anläggning och/eller fordon
- Risk för förseningar och fördyringar i strategiskt viktiga projektleveranser/investeringar
- Risk för större störningar i leverans av trafikförvaltningens samhällsviktiga funktion

I jämförelse med värderingen av riskerna från när riskerna togs fram i samband med verksamhetsplanen för 2026 är riskvärderingen oförändrad för merparten av riskerna. De förändringar som skett i värderingen av riskerna är följande;

Risk för större störningar i leverans av trafikförvaltningens samhällsviktiga funktion har fått en lägre sannolikhetsvärdering till följd av att arbete pågår inom flertalet områden inom trafikförvaltningen och pågår enligt plan. Riskvärderingen bedöms dock fortsatt som mycket hög.

Risk för bristande förmåga att driva trafik i egen regi har fått en lägre sannolikhetsvärdering till följd av en mer rättvisande riskanalys från projektet. Riskvärderingen har sänkts från hög risk till medelhög risk.

Risk för att biljettintäkter inte når budgeterad nivå har fått en lägre sannolikhet till följd av att försäljningen håller budgeterad nivå samt att ett flertal initiativ pågår för att öka biljettintäkter och resandet. Riskvärderingen har sänkts från mycket hög risk till hög risk.

Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt enligt plan för att hantera riskerna.

3 Verksamhet

3.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag⁷ jämfört med budget och föregående år, samt prognos.
Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (tusent)	Utfall ack 2603	Utfall ack 2503	Förändr. 2603-2503	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR- BU	Bokslut 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 547	2 498	2,0%	2 427	2 466	-39	2 387
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	888	945	-6,0%	7 000	7 000	0	7 700
Särskilda persontransporter, resor totalt	1 000	990	1,0%	4 268	4 166	102	3 997

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

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande⁸

För perioden till och med mars var antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land 2 547 000 vilket är en ökning om 2 procent jämfört med samma period föregående år. Även antalet uppmätta valideringar uppvisar en svag återhämtning jämfört med den lägsta nivån sommaren 2025. Under 2026 noteras att nedgången från hösten 2024 har återhämtats och att antalet valideringar närmar sig de högsta nivåerna sedan pandemin. Jämfört med 2019 motsvarar resandet 84 procent.

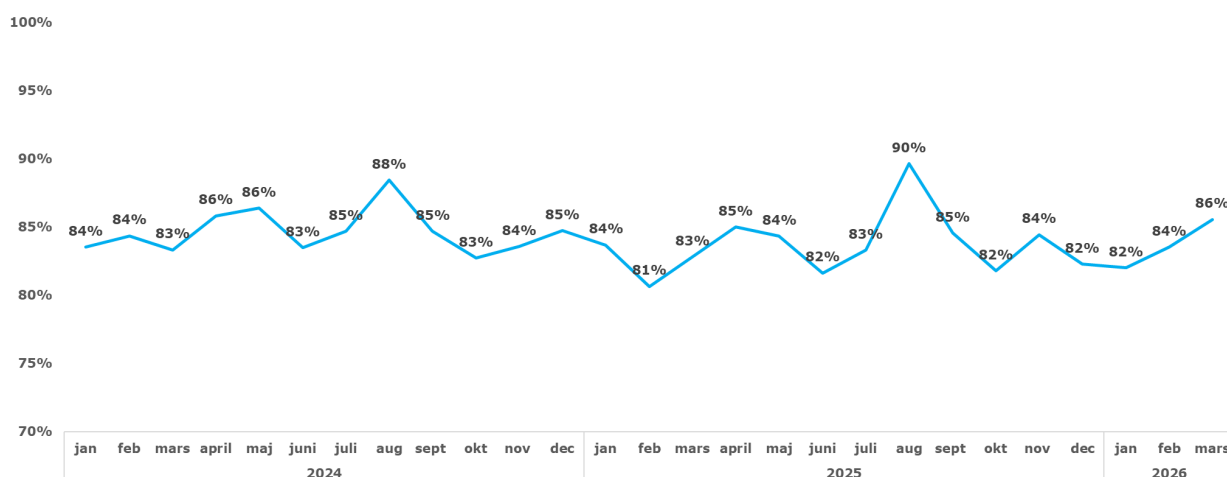
Periodens utfall har haft en stabil trafikleverans för både lokalbanan och för tunnelbanan. Samtidigt som vissa delar av kollektivtrafiken påverkades negativt av flera faktorer, däribland vinterväder med bristande snöröjning, infrastrukturrelaterade störningar som resulterat i förseningar eller i vissa fall med helt uteblivna avgångar.

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

⁷ Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

⁸ Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 466 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna

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



De månadsvisa utfallen i förhållande till år 2019, det vill säga innan pandemin, illustreras i ovan diagram. Resandestatistik liksom övriga indikatorer redovisas genomgående med en (1) månads fördröjning i rapporteringen, men sent inkommen statistik gällande april visar att resandet motsvarade 84 procent i den enskilda månaden.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Det ackumulerade utfallet för perioden uppgår till 888 000 vilket är en minskning med sex procent jämfört med föregående år. Minskning i pendelbåttrafiken motverkas till viss del av ökning i skärgårdstrafiken, vilket främst förklaras av att SL-taxan gäller på flera avgångar i skärgårdstrafiken. I övrigt har isläget inneburit färre avgångar vilket påverkat resandet negativt.

Särskilda persontransporter, resor totalt

Antal resor för perioden uppgår till 1 000 000 vilket är högre jämfört med föregående år, vilket främst kan härledas till att taxiresor och rullsolstaxi har ökat under perioden.

3.1.1 Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande

Verksamhetsplan 2026 och dess målnivåer baserades på 85 procent resande av 2019 års nivå. Aktuell prognos för landtrafiken bygger på omkring 84 procent resande jämfört med 2019. Framtagen resandeprognos har baserats på ett flertal faktorer, såsom distansarbete, geopolitiska läget, förändrade resvanor, trafikutbud och

befolkningsutveckling.

De olika trafikslagen har olika utmaningar vilket kan påverka utfallet 2026. För busstrafiken är helårsbedömningen att målnivån kommer att uppnås, trots utmanande början på året. Bedömningen grundar sig främst i att återläggningen av tidigare indragna linjer förväntas bidra positivt till resandeutvecklingen. Bedömningen för tunnelbanan är att den fortsatt goda trafikleveranserna i kombination med den utökade trafiken i T26 bör gynna resandet. För pendeltåget som har fortsatta utmaningar till följd av infrastrukturfel upprätthåller förvaltningen fortsatt dialog och samverkan med externa aktörer i syfte att säkerställa snabba åtgärder vid störningar samt att stärka den långsiktiga och strategiska samverkan.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Helårsprognosen för påstigande på vatten är 7 000 000 vilket är i paritet med årets målnivå. Resandet på vatten är i högsta grad både säsongs- samt väderberoende, vilket medför en hög osäkerhetsfaktor för helårsprognosen. På skärtorsdagen den 2 april övergick Waxholmsbolaget till vartidtabell och historiskt sett är påsken startskottet för en lång säsong med skärgårdstrafik där resandet stadigt ökar.

Särskilda persontransporter, resor totalt

Helårsprognosen för särskilda persontransporter bedöms överstiga årets målnivå med drygt 2 procent. Årets prognos grundar sig i att ökningen av taxiresor och rullstolstaxi i årets början bedöms bestå under hela 2026.

3.2 Produktivitet

Trafikförvaltningen målsätter i verksamhetsplanen produktivitet med nyckeltalet kostnad per personkilometer. I årets verksamhetsberättelse kommer nyckeltalet att följas upp inklusive nedbrytning per trafikslag. I nuläget följs nyckeltalet endast upp årsvis. Arbete pågår inom förvaltningen med att utveckla systemstöd för en mer frekvent rapportering men också för att använda nyckeltalen för analys och styrning av verksamheten i praktiken.

4 Personal

Se målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig och kapitel 4.1 Uppföljning av avsatta medel.

4.1 Uppföljning avsatta medel

4.1.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö

Under 2026 har trafikförvaltningen fortsatt att utveckla arbetssätt och stärka kompetensen och förmågan att arbeta med arbetsmiljöfrågor. En riktad utbildning för personalavdelningen har genomförts för att stärka kompetensen kring påverkan av ny teknik och för kunna omhänderta viktiga arbetsmiljöaspekter i en tid när den tekniska utvecklingen accelererar snabbt. Det är även planerat en utbildning för skyddsombud samt en riktad insats som ska stärka samverkan och dialog i arbetsmiljöfrågorna för chefer och skyddsombud. Det finns även möjlighet för verksamheterna att göra egna insatser inom områdena psykisk hälsa och stress.

4.1.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning

För att förverkliga framtidens kollektivtrafik och vara en attraktiv arbetsgivare i konkurrensen om talang behöver trafikförvaltningen utnyttja tillgänglig teknik, inklusive artificiell intelligens (AI). Medarbetare behöver inkluderas och få både kunskap och kompetens inom den nya tekniken. Dessutom behöver förvaltningen ständigt se till vilka behov som är mest kritiska och satsa där de gör mest nytta. Trafikförvaltningen genomför under 2026 en bred kompetenshöjande satsning i form av en föreläsningsserie om AI och framtidens arbete. Syftet är att stärka medarbetarnas förståelse för hur ny teknik påverkar arbetsmetoder och lärande, samt att skapa trygghet och nyfikenhet kring digitala arbetssätt. Som stöd i detta har ett AI champions nätverk etablerats bestående av medarbetare som vill och kan stötta sina verksamheten lite extra inom AI.

Trafikförvaltningen planerar även riktade utbildningsinsatser inom verksamhetens mest kritiska framtidskompetenser, baserat på omvärldsanalys och kompetensplanering. Syftet är att säkerställa att utvecklingsinsatserna fokuseras där de gör störst nytta för verksamheten och stärker förmågan till nya arbetssätt, analys och problemlösning.

Se vidare målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig.

4.1.3 Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm

För att förverkliga framtidens kollektivtrafik och vara en attraktiv arbetsgivare i konkurrensen om talang behöver trafikförvaltningen utnyttja tillgänglig teknik, inklusive artificiell intelligens (AI). Trafikförvaltningens chefer – från första linje till sektionschefer – är nyckeln till att identifiera konkreta användningsområden i vardagen där innovation och AI kan effektivisera och förändra arbetssätt.

Under våren har arbetet fortsatt med att bygga förståelse och förmåga hos både medarbetare och chefer att se teknikens möjligheter i sina verksamheter – detta genom öppna utbildningar. Under hösten är det inplanerat en större riktad insats där alla chefer ska genomgå en utbildning som består av tre olika moduler. I utbildningen ingår bland annat följande

- Utveckling av ledarskap med både teknisk insikt och förändringsledarkompetens
- Strategier för att bygga psykologiskt trygga miljöer där innovation frodas
- Metoder för disruptivt ledarskap som utmanar branschens traditionella tankemönster
- Konkreta verktyg för exponentiell förändringsledning i teknologiska skiften
- Ramverk för innovation som accelererar det interna arbetet med AI inom organisationen

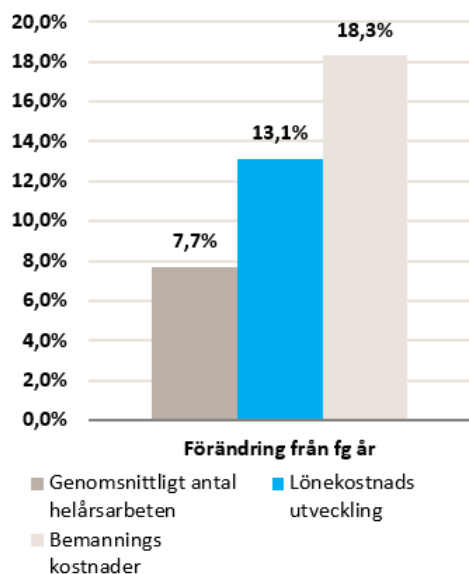
4.2 Helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år**	Prognos år	Budget år
Närvaro	1 041	1 050	-9	7,7 %	1 027	1 027
Frånvaro	161	140	21	7,7%	252	252
Extratid	15	12	3	2,9%	15	15
Totalt	1 218	1 203	15	7,7 %	1 294	1 294
Varav avtalad tid*	1 202	1 191	11	7,8%	1 279	1 279

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

** Schablon lagd för delkomponenterna 2025 på grund av driftavbrott och begränsad tillgång till IBM Controller

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



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

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat med cirka 8 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 218. De direkta lönekostnaderna ökar till följd av detta. Ökningen beror till stor del på den pågående konsultväxlingen. Totala bemanningskostnaderna ökar jämfört med samma period föregående år. Det förklaras av att vakanta tjänster bland annat inom ramen för konsultväxlingsprojektet nu har tillsatts, vilket ökar lönekostnaderna och därmed även sociala avgifter. Lönekostnaderna ökar också genom den årliga lönerevisionen.

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

Prognos i jämförelse med budget

Budget 2026 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget och bemanningskostnaderna beräknas understiga budget marginellt, främst beroende på lägre kostnader för anställd personal.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

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

Resultat (mkr)	Ack utfall 2604	Ack budget 2604	Avvik utf-bu 2604	Ack utfall 2504	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	5 117	5 104	13	4 811	6,4%	15 326	15 313	13	14 433
Biljettintäkter	3 297	3 263	34	3 199	3,1%	9 911	9 890	21	9 731
Uthyrning fordon	530	525	5	479	10,7%	1 594	1 568	26	1 446
Uthyrning lokaler	326	331	-5	318	2,6%	991	996	-5	973
Reklamintäkter	95	165	-70	144	-34,1%	425	496	-71	437
Övriga intäkter	630	538	92	615	2,5%	2 027	1 867	160	2 194
Verksamhetens intäkter	9 996	9 926	70	9 566	4,5%	30 274	30 129	145	29 215
Personalkostnader	-473	-509	36	-400	18,3%	-1 457	-1 463	6	-1 242
Köpt landtrafik (SL)	-4 986	-4 883	-103	-4 891	2,0%	-15 070	-14 781	-290	-14 750
Köpt färdjänsstrafik (Ftj)	-457	-443	-14	-399	14,5%	-1 369	-1 367	-1	-1 277
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-146	-129	-16	-112	29,6%	-644	-541	-103	-484
Drift och underhåll	-1 213	-1 217	3	-1 006	20,6%	-3 767	-3 810	43	-3 542
Övriga kostnader	-510	-494	-16	-506	0,7%	-1 566	-1 522	-45	-1 535
Verksamhetens kostnader	-7 785	-7 675	-109	-7 314	6,4%	-23 874	-23 484	-390	-22 831
Avskrivningar	-1 455	-1 478	23	-1 377	5,7%	-4 396	-4 557	161	-4 252
Finansnetto	-421	-409	-11	-398	5,7%	-1 338	-1 223	-115	-1 192
Resultat*	336	364	-28	477		666	865	-199	939

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

Akkumulerat resultat sammanfattning

Det ackumulerade resultatet per april uppgår till 336 mkr och understiger periodens budget med 28 mkr. Avvikelsen förklaras av högre trafik kostnader främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027 samt lägre reklamintäkter. Den negativa avvikelsen motverkas av högre bidrag, främst elbusspremier, högre biljettintäkter samt lägre kostnader för avskrivningar jämfört med periodens budget.

Prognos sammanfattning

I prognos per april uppgår årets resultat till +666 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket understiger resultatkravet för helåret med 199 mkr. Budgetavvikelsen

beror främst på det geopolitiska läget som ger högre kostnader för köpt trafik genom index för bränsle samt högre räntekostnader i finansnettot. Avvikelsen motverkas av lägre avskrivningskostnader till följd av förskjutning i aktiveringsplaner samt högre statliga bidrag avseende elbusspremier.

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

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år¹⁰

Verksamhetens kostnader ökar med 6,4 procent jämfört med föregående år, vilket är högre än periodens budgeterade kostnadsökning (4,9 procent). Kostnaderna för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, ökar med 3,5 procent (186 mkr) huvudsakligen inom färdtjänst, pendeltåg och buss. Drift och underhåll ökar med 20,6 procent (207 mkr) mot föregående år främst på grund av en högre planerad underhållsnivå. Personalkostnaderna ökar med 18,3 procent (73 mkr) främst genom fler antal anställda till följd av att beslutade tjänster, bland annat inom konsultväxlingsprojektet, nu har tillsatts. Kategorin övriga kostnader ökar marginellt med 0,7 procent (4 mkr) vilket främst beror på högre kostnadsföringar (11 mkr) kopplat till Högdalsdepån och Nybodadepån, högre entreprenadtjänster (8 mkr) samt flertalet mindre kostnadsökningar.

Kapitalkostnaderna ökar med 5,7 procent jämfört med föregående år. Avskrivningarna ökar med 5,7 procent (78 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs samt att leasingavtal för bussar lösts upp. Finansnettot ökar med 5,7 procent (23 mkr) vilket främst beror på större låneportfölj till följd av den fortsatt höga investeringsvolymen samt ombundna lån till högre räntor.

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till 336 mkr och understiger periodens budget med 28 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 70 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna överstiger budget med 34 mkr. Budgeten baseras på en resandenivå om cirka 85 procent jämfört med 2019, det vill säga före pandemin. Hittills i år uppgår resandet i genomsnitt till cirka 84 procent. Avvikelsen kommer främst från fler sålda periodbiljetter än budgeterat. Se bilaga 1-3 för en djupare analys av biljettintäkterna.

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

¹⁰ Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

Övriga intäkter

Övriga intäkter¹¹ består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturerings (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 23 mkr huvudsakligen genom högre bidrag (64 mkr) främst på grund av högre elbusspremier för trafikavtal E22 och E42, erhållna skadestånd (12 mkr), ökad vidarefakturerings (11 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part, uthyrning fordon (5 mkr) och högre biogasintäkter (4 mkr). Detta motverkas av lägre reklamintäkter (70 mkr) på grund av förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre uthyrning av verkstadsutrustning (5 mkr) samt lägre lokalintäkter (5 mkr).

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader överstiger ackumulerad budget med 109 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna understiger budget med 36 mkr till följd av vakanser (46 mkr) som motverkas av högre kostnader för intag av resurskonsulter (16 mkr). De lägre personalkostnaderna motverkas av lägre debiterad tid av samma skäl, redovisat nedan under Övriga kostnader.

Köpt trafik SL

Kostnaderna för SL-trafiken överstiger budget med 103 mkr. Busstrafiken redovisar högre kostnader om 99 mkr främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027. Tunnelbanetrafiken redovisar högre kostnader om 24 mkr på grund av fler C30-fordon i trafik än budgeterat samt högre incitament. Även pendeltågstrafiken redovisar högre kostnader om 11 mkr främst på grund av kostnader avseende föregående år. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för lokalbana som understiger budget med 17 mkr på grund av billigare ersättningstrafik samt lägre incitament och viten gentemot trafikutövare. De trafikslagsgemensamma kostnaderna är 11 mkr lägre än budget till följd av lägre kostnader för kundtjänst. Pendelbåtstrafiken understiger budget med 3 mkr.

Köpt trafik Färdtjänst

Färdtjänsttrafiken överstiger budget med 14 mkr. Den högre kostnaden kommer främst från fler antal resor med taxi.

Köpt trafik WÅAB

Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 16 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll

Drift och underhåll understiger periodens budget med 3 mkr. Driftkostnaderna inom anläggning och IT understiger budget med 42 mkr till följd av lägre uppdragsgrad. Därutöver noteras lägre hyreskostnader med 30 mkr främst på grund för högt

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

budgeterad depåersättning. Drift- och underhållstjänster uppgår till -145 mkr för perioden vilket understiger budget på -146 mkr med 1 mkr. Avvikelsen motverkas av högre underhållskostnader (36 mkr) främst på grund av tidigare lagda underhållsarbeten som motverkas av förskjutningar i driftprojekt kopplat till fordon. Kostnader för el och energi överstiger budget med 27 mkr dels på grund av det kalla vädret i början av året, dels omvärldsläget. Övrig drift och underhåll överstiger budget med 7 mkr främst till följd av förvärv av reklamvittriner efter de tidigare reklamavtalens utgång.

Övriga kostnader

Övriga kostnader överstiger budget med 16 mkr där den negativa budgetavvikelsen främst förklaras av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (30 mkr), högre bränslekostnader för buss (16 mkr), högre kostnader för entreprenadtjänster (15 mkr) samt sjukresor (8 mkr). Dessa motverkas bland annat av lägre kostnader för Mälardalstrafik (13 mkr), specialistkonsulter (13 mkr), försäljningskostnader (11 mkr) och licenser (9 mkr). Periodens utfall av specialistkonsulter är -68 mkr mot budget -80 mkr vilket ger en avvikelse på +13 mkr, varav 4 mkr avser externa projekt. Debiterad tid uppgår till +56 mkr jämfört med budget +86 mkr för perioden.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna understiger budget med 11 mkr. Avskrivningskostnaderna minskar med 23 mkr främst till följd av förskjutningar i diverse projekt. Finansnettot ökar med 11 mkr på grund av större låneportfölj och högre räntor än antaget i budget samt något högre räntedel i årets pensionskostnad för AB SL.

5.1.1 Prognos i jämförelse med budget

Prognos per april uppgår till +666 mkr och understiger budget med -199 mkr. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter

Biljettintäkter

Biljettintäkterna väntas överstiga budget med totalt 21 mkr.¹² Avvikelsen utgörs främst av fler sålda enkel- och periodbiljetter under första delen av året. Resandeprognosen är i nivå med budget.

Övriga intäkter

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

Övriga intäkter¹³ består främst av resultatneutral vidarefakturerings (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna öka med 111 mkr mot budget, främst på grund av att statliga elbusspremier förväntas bli högre än budgeterat (143 mkr). Ökningen beror även på högre intäkter avseende uthyrning av fordon (26 mkr) främst för tunnelbanan samt högre vidarefakturerings till extern part (26 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre reklamintäkter (71 mkr) på grund av förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre övrig uthyrning av verkstadsutrustning (15 mkr) samt lägre intäkter från sjukreseersättning (14 mkr).

Verksamhetens kostnader

Personalkostnader

Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 6 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro som delvis motverkas av inhyrd personal av samma skäl.

Köpt trafik SL

Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 290 mkr främst till följd av ökade indexkostnader inom busstrafiken (192 mkr) på grund av det geopolitiska läget. Därutöver sker en ökning inom tunnelbana (84 mkr) på grund av fler levererade C30-fordon samt höga incitamentnivåer och index. Även pendeltågstrafiken påvisar högre kostnader främst på grund av att en lägre del av underhåll än förväntat bedömts vara investeringsutgifter (25 mkr). Utöver dessa ökar bränsleindex inom sjötrafiken (19 mkr) samt trafikslagsgemensamma kostnader med 6 mkr.

Köpt trafik Färdtjänst

Prognosen för färdtjänsttrafiken överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen kommer främst från rullstolstaxi (1 mkr) på grund av fler antal resor jämfört med budget.

Köpt trafik WÅAB

Skärgårdstrafikens kostnader förväntas överstiga budget med 103 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på ökade bränslekostnader och index på grund av det geopolitiska läget.

Drift och underhåll

Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 43 mkr, vilket främst beror på lägre hyreskostnader (79 mkr) på grund av för högt budgeterat depåersättning, minskade kostnader för drift (30 mkr) främst på grund av försening av Katarinaberget samt minskade underhållskostnader (29 mkr) till följd av lägre kostnader för C20 AMS¹⁴ på grund av lägre timpris till trafikoperatör. De minskade kostnaderna motverkas av ökade kostnader för el och energi (69 mkr) främst på grund av ökade kostnader för drivström inom pendeltågstrafiken och högre elkostnader för

¹³ Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Raden omfattar eventuella reavinst.

¹⁴ AMS står för Asset Management System.

tågdriften. Därutöver ökar övriga driftkostnader (26 mkr) främst till följd av ett ökat behov av driftstjänster och förvärv av reklamvittriner.

Övriga kostnader

Övriga kostnader beräknas bli 45 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre biogaskostnader för busstrafiken (38 mkr) på grund av lågt antagande i budget, högre entreprenadtjänster i externa projekt (27 mkr), vilka vidarefaktureras samt lägre debiterad interntid (10 mkr) till följd av vakansläget. Därutöver noteras högre kostnader för skadestånd (4 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader avseende Mälardalstrafik (16 mkr) till följd av lägre trafik kostnader, lägre kostnader för licenser (7 mkr) samt lägre övrig hyra och leasing (4 mkr).

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna förväntas bli 46 mkr lägre än budget. Avskrivningskostnaderna beräknas bli 161 mkr lägre än budget på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, framför allt FUT:s investeringar, Roslagsbanan och Högdalsdepån. Vidare prognostiseras finansnettot bli 115 mkr högre än budget till följd av ökade räntekostnader på grund av det geopolitiska läget.

5.1.2 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2604	Ack budget 2604	Avvik utf-bu 2604	Ack utfall 2504	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU
Personalkostnader	-457	-509	52	-382	19,7%	-1 430	-1 463	33
varav lönekostnad	-282	-317	34	-250	13,1%	-930	-956	26
spec. övertid	-1	-1	0	-1	-2,7%	-4	-4	0
spec. sjuklönekostnad	-2	-1	-2	-3	-3,0%	-3	-2	-2
varav PO-pålägg och pensionskostnader	-148	-162	14	-109	35,3%	-457	-467	10
varav förändring sem- och löneskuld	-19	-17	-3	-16	19,8%	0	0	0
varav övriga personalkostnader	-7	-13	6	-6	7,4%	-43	-40	-3
Inhyrd personal	-16	0	-16	-18	-10,9%	-27	0	-27
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-473	-509	36	-400	18,3%	-1 457	-1 463	6

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med periodens budget är kostnaden 36 mkr lägre. Avvikelsen beror främst på vakanser i förhållande till budget som baseras på beslutat antal tjänster. Den positiva avvikelsen motverkas delvis av resurskonsulter som ersätter vakanser vid behov.

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 18,3 procent. Ökningen jämfört med föregående år beror främst på

fler antal anställda till följd av att vakanta tjänster, bland annat inom ramen för konsultväxlingsprojektet nu har tillsatts, vilket ökar lönekostnaderna och därmed även sociala avgifter. I grunden ökar lönekostnaderna också genom den årliga lönerevisionen.

Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1.1 Prognos i jämförelse med budget

5.1.3 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Juridik	-6	-5	-1	-41%	-16	-14
PR	0	0	0	0%	0	
IT	-4	-6	1	-42%	-19	-18
Övriga	-54	-70	16	6%	-215	-217
Summa externa konsultkostnader	-65	-80	16	-5%	-250	-248

Det ackumulerade utfallet för externa konsulter¹⁵ uppgår till -65 mkr vilket understiger budget med 16 mkr. Inom kategorin övriga ryms trafikförvaltningens huvudsakliga användningsområde för specialistkonsulter, det rör sig främst om konsulter inom underhållsområdet, strategisk utveckling, investeringsprojekt med mera. Helårsprognosen för konsultkostnader förväntas bli 2 mkr högre än budget.

Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1.1 Prognos i jämförelse med budget

5.1.4 Administrativa kostnader

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

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Administrativa kostnader	-161	-176	16	13%	-506	-437

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.

Utfallet för de administrativa kostnaderna understiger budget med 16 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster men även specialistkonsulter som understiger budget.

Prognos i jämförelse med budget

Helårsprognosen för de administrativa kostnaderna uppgår till -506 mkr och överstiger budget med 69 mkr. Avvikelsen beror främst på att den anmodade nedjusteringen i budgeten inte kan uppnås.

5.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Tabell: Åtgärder för ett resultat i balans

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

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

Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i balans varför inga åtgärder tagits upp i verksamhetsplan 2026. Under årets inledande månader har de ekonomiska förutsättningarna försämrats till följd av det geopolitiska läget i Mellanöstern – faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka. Prognosen för 2026 avviker därför negativt mot årets resultatkrav. Se vidare avsnitt 5.1. Inom ramen för verksamhetsstyrningen går trafikförvaltningens ledning igenom ekonomin för året och bedömer vilka åtgärder som kan vidtas för att nå balans i år.

De externa faktorerna påverkar även åren framgent. I budgetunderlag för 2027 redogörs för det aktuella läget och prognosen för de kommande åren. Redan i verksamhetsplanen för 2026 fanns ett besparingsbehov från och med år 2028 till följd av att verksamhetens intäkter inte ökar i den takt som krävs för att bedriva en trafik i dagens omfattning och kunna driftsätta de nya anläggningar som investerats.

5.3 Investeringar

5.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk

Trafikförvaltningen har en omfattande investeringsportfölj med flera stora objekt som under senare år drabbats av både fördyringar och förseningar till följd av bland annat olika omvärldsfaktorer. Investeringar som inte genomförs eller blir framskjutna, och som är viktiga för infrastrukturen, kan till viss del behöva kompenseras genom ökade 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 leverans av 5 fordon X15p samt säkerhetshöjande åtgärder i Danderyds kommun. Totalt är nu 17 X15p-fordon (av 22 upphandlade) satta i trafik och resterande planeras trafikställas under året. Förhandling rörande nytt tilläggsavtal pågår med leverantören. Avtalet innefattar bland annat uppdaterad leveranstidplan, förlängning av garantitid samt ökning av antal tillåtna fordon mellan Preliminary Take Over (PTO) och Final Take Over (FTO).

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 2026.

Enlunda bussdepå Ekerö

Objektet omfattar uppförande av en ny bussdepå på Ekerö. Bussdepån planeras ersätta befintlig bussdepå i Tappström och planeras stå klar 2029.

Produktion pågår i form av förberedande arbeten som innebär ledningsomläggning, nedtagning av träd, stubbrytning och jordschaktning. Dessa arbeten fortlöper fram till sommaren med Skanska som entreprenör.

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 trafikinämnden i maj 2022 och medfinansieras av Järfälla kommun.

Produktion pågår och arbetena planeras färdigställda hösten 2026. Bussterminalen planeras att öppnas december 2026. Nya stationsuppgången för pendeltåg invigdes under april månad.

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.

Projektet 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

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. Grundleveransen är färdigställd 2025 men leverans av optionsfordon (C30 optioner) pågår under 2026 enligt nedan och den allmänna garantiperioden kommer att avslutas under 2027. Under det första tertialet 2026 har driftsäkerhetsvalideringen godkänts vilket innebär att C30-fordonen presterar väl i trafiken.

Inom ramen för IT-projektet pågår implementering av de landbaserade IT-systemen och arbetet planeras att vara färdigställt 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 juli 2026. Fram till och med första tertialet 2026 har totalt 16 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 erhöles våren 2024.

Tidsbegränsade godkännanden för ATP Mark, ATP på fordon A32 respektive ATP på fordon A35 erhöles i mars 2026. En ansökan om godkännande utan tidsbegränsning

bedöms kunna skickas till Transportstyrelsen under hösten 2026 och svarstiden för detta avgör när programmet kan stängas.

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 handlat 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 efter att förnyat genomförandebeslut erhöles i Regionfullmäktige i februari har upphandlingsskedet inletts med prequalificering av entreprenörer samt publicering av preliminär upphandlingsdokumentation för den första entreprenaden.

Trafikstart till Ursviks torg beräknas kunna ske 2028 och till Helenelund 2029.

Program Saltsjöbanan

Objektet omfattar upprustnings- och kapacitetsförstärkande åtgärder för att möjliggöra 12-minuters trafik samt införande av ATC ¹⁶(Automatic Train Control). Projekt Kapacitetshöjande åtgärder avseende stationerna vid Fisksätra och Tattby omfattade 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 två 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.

¹⁶ Automatic Train Control, ATC, är ett samlingsnamn för olika säkerhetssystem för järnväg som kraftigt minskar risken för olyckor som orsakas av handhavandefel från lokföraren.

Pågående tidtabellsutredning och simulering av omloppstider färdigställdes 2025 och resultatet visar att investeringsåtgärder behöver utföras på Saltsjöbanan. Ombyggnation av stationen med en mittplattform för att möjliggöra samtidig infart. Föreslagen lösning höjer kapaciteten ytterligare. Systemhandlingen för Henriksdal station har fastställts i april 2026. Ett förnyat genomförandebeslut för hela objektet planeras att tas upp i trafiknämnden i juni 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 Stockholm stads progress i de arbeten som pågår. En gemensam tidplan har tagits fram mellan parterna och trafikstart är planerad att ske 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. I april 2026 uppnåddes en viktig milstolpe när lyft av stödbock och balanskonstruktion genomfördes framgångsrikt.

Bron planeras att tas i drift för buss- och sjötrafik (öppningsbar funktion) 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.

Objektet är inne i en slutfas där viss dokumentation samt en felrättning av C20 mjukvara återstår. Även driftsättningen av liveströmning av CCTV¹⁷ mot

¹⁷ CCTV (Closed Circuit Television) är en teknik där kameror kommunicerar videobandspelare över privata kablar, vilket säkerställer att åtkomsten till innehållet är begränsad.

trygghetscentralen återstår. Objektet har kopplingar till IT projektet inom C30 då motsvarande lösning behöver färdigställas där och implementeras i både C20 och C30.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning

Objekt 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 anpassar sig efter rådande omständigheter.

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 utreder tillsammans med Stockholm stad en lämplig lösning för fastighetsreglering av anläggningen kopplad till Saltsjöbanans ändstation.

Förnyat genomförandebeslut samt godkännande av tilläggsavtal i enlighet med vad som framgår av tjänsteutlåtandet är planerat att tas upp i Regionfullmäktige maj 2026.

Livstidförlängning gröna linjen

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

Byte av tågdetekteringssystem pågår inom ställområde Gubbängen. Under hösten kommer ställområde Skogskyrkogården hanteras. Samtliga åtgärder beräknas vara klara under kvartal 2, 2027.

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 röd linje pågår och planeras vara klart i slutet av 2026. Omkopplingsskåp är driftsatta på en stor del av blå linje och planeras vara helt klart kvartal 2 2026. Arbete pågår med att se över hur cybersäkerheten påverkas inom objektet. I flera av relärummen på blå linje har komponenter som krävs för driftsättning installerats. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas fram.

Effektiv trafikledning

Objektet omfattar en samlokalisering av de olika trafikledningscentralerna till en ny trafikledningscentral. Slutbesiktning av den primära trafikledningscentralen planeras under kvartal 2 2026. Därefter ska tekniken komma på plats. Funktionstester med trafikutövare planeras slutet av 2026 fram till våren 2027.

Ny lokal för den redundanta trafikledningscentralen är beslutad. Projektering av den nya lokalen är påbörjad.

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. Objektet 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 och beräknas kunna avslutas i slutet av 2026.

Utbyte av hissar och rulltrappor 2028

Objektet är ett ersättningsinvesteringsprojekt där hissar och rulltrappor i SL:s anläggningar skall bytas ut mot nya och modernare. Objektet befinner sig i planeringsfasen.

Objektet beräknas färdigställas under 2029. Ett genomgörandebeslut beslutades av trafiknämnden i april 2026.

Utbyte av rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan

Teknisk utredning har utförts som visar att rulltrapporna för Citybanan är underdimensionerade och i dåligt skick. Mot bakgrund av detta behöver samtliga rulltrappor bytas ut så snart som möjligt, innan de uppnått den bedömda livslängden. Senast 2035 behöver åtgärderna vara utförda. Objektet befinner sig i inriktningsfasen. Planeringsbeslut togs i trafiknämnden februari 2026.

Brandskyddsåtgärder i Nyboda Bussdepå

Objektet ska utföra brandskyddsåtgärder avseende Nyboda Depå för att möjliggöra eldriven busstrafik i enlighet med inriktningen i kommande trafikavtal E37C. Upphandlingsdokumentation är publicerad och entreprenadkontrakt planeras att tilldelas till sommaren 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 objektet och entreprenör att samarbeta med operatören. Objektet är uppdelat i sju huvuddelar för att underlätta planering och uppföljning. Huvuddel 3 - spår 1 och 2 har under november 2024 avslutats och överlämnats till förvaltningen samt operatören och nu pågår produktionen på huvuddel 4, som omfattar spår 3 och 4 inne i depån.

Upprustning Södra Götgatan

Objektet omfattar projektering och genomförande av ett tätskiktsbyte på tunnelbanetunneln mellan stationerna Medborgarplatsen och Skanstull, i syfte att säkerställa fortsatt tunnelbanedrift på sträckan.

Objektet planeras pågå fram till och med 2032. För att minimera omgivningspåverkan kommer projektet att genomföras i etapper. Produktion pågår på sträckan mellan Åsögatan och Kocksgatan.

Rissne Tunnelbanedepå

Objektet omfattar bland annat en utökning av antalet uppställningsplatser, upprustning, om- och tillbyggnad av verkstad samt en ny tvätt- och saneringshall. Om- och tillbyggnaden av den befintliga verkstaden fortsätter enligt plan. Nya tillbyggnaden av verkstaden är i stort sett färdigställd. Framåt planeras inmontering av fordonslyftar och hänguttag för strömförsörjning av tågen. Efter detta vidtar injusteringar och samordnad provning av installationer. På östra bangården pågår arbeten med att anordna kabelrännor samt el- och markarbeten. Arbetet med det nya sprinklersystemet pågår fortfarande. På den nya teknikbyggnaden återstår att komplettera fasaden i enlighet med bygglov.

Entreprenadarbeten för uppförande av den nya tvätt- och saneringshallen har inletts med anläggningsarbeten för grundläggning. Detaljprojektering av tvätt- och saneringshallens byggnad pågår. Planerad byggstart för denna husentreprenad är tidig höst 2026. Med anledning av den utdragna upphandlingsprocessen för tvätt- och saneringshallen har objektets avslut skjutits framåt i tiden och 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 (drivsystem för framdrift), hjälpkraftsystem och bromsdatorsystem.

Under perioden har objektet arbetat vidare med upprustning av kretskort och framtagning av ny konstruktion av fordonets tågstyrdon. Under året ska objektet få de sista sex leveranserna av upprustade kretskort vilket är det enda kvarstående arbetet och beräknad sluttid för objektet är kvartal 4 2026.

Brandskyddsåtgärder Tunnelbana

Objektet skall bygga brandgaspartier på 34 stationer och även installera och modifiera stigarledningar på 42 stationer. Överenskommelse med SSBF (Storstockholms Brandförsvär) har gjorts där föreläggandetiden har flyttats fram. För de 11 stationer med enbart en uppgång ska åtgärderna vara utförda senast juni 2026. Resterande 23 stationer skall vara färdigställda senast juni 2028.

Upphandlingen av entreprenadarbetena har delats in i tre etapper. Tilldelningsbeslut för samtliga etapper har utförts. Produktionsarbeten pågår för etapp 1 och 2. Framtagande av bygghandlingar pågår för etapp 3. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas fram.

Banåtgärder Söderströmsbron

Objektet syftar till att upprusta delar av bron och nuvarande fas innefattar återställande av BEST-anläggningen¹⁸ i sin helhet. Objektet har uppnått sina leverabler och håller på att avslutas.

Bussterminal Nacka Centrum

Nacka kommun fattade beslut i juni 2024 att pausa stadsbyggnadsprojektet Mötesplats Nacka inklusive bussterminalen. En ny inriktning för bytespunkten utreds. Nära dialog pågår mellan parterna.

Hässelbygrenen

Objektet syftar till att upprusta kritiska broar och makadambyte på kritiska sträckor på Hässelbygrenen. Objektet befinner sig i planeringsfas och ser just nu över omfattningen av systemhandling och möjligheten till en mer slimmad projektorganisation. Planeringsfasen behöver ytterligare fördjupa sig i innehållet och göra en mer detaljerad kalkyl för att gå vidare med ett korrekt genomförandebeslut.

Nockebybanan ersättning till Akka 4

Objektet avser en ny depålösning med möjlighet till uppställning av Nockebybanans 7 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.

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 lösning som i stället innebär en traditionell depåbyggnad med grönt tak. Avtalet planeras att signeras innan sommaren 2026.

Rivning av den gamla depån är slutförd. Byggnation av den nya uppställningshallen upphandlas under 2027.

Roslagsbanan ersättning X10p

Roslagsbanans befintliga fordon av typen X10p är drygt 30 år gamla och har uppnått eller överskridit fordonens kravställda ålder och kilometeruttag. För att kunna vidmakthålla funktion, kapacitet och tillgodose resandebehovet på Roslagsbanan behöver X10p-fordonen ersättas.

¹⁸ Bana, el, signal och tele.

I december 2023 lades ett första optionsavrop av fyra fordon av typen X15p. Dessa fyra fordon kommer ersätta fyra X10p fordon som ska fasas ut. De två första fordonen har nyligen anlänt Vallentunadepån och förbereds inför testning. De två andra fordonen genomgår fabrikstestning innan de skickas till Sverige under sommaren.

Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p

Roslagsbanans befintliga fordon av typen X10p är drygt 30 år gamla och har uppnått eller överskridit fordonens kravställda ålder och kilometeruttag. För att kunna vidmakthålla funktion, kapacitet och tillgodose resandebehovet på Roslagsbanan behöver X10p-fordonen ersättas. Objektet omfattar det andra optionsavropet av 10 stycken X15p-fordon. Dessa X15p fordon möjliggör en fortsatt utfasning av de äldre fordonen X10p. För att kunna ta emot ytterligare nya fordon till Roslagsbanan krävs även en utbyggd depå för ytterligare verkstadsplatser och uppställning samt att elkraftssystemet på banan förstärks på grund utav att de nya moderna fordonen kräver ökat energiuttag.

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.

Ett förnyat genomförandebeslut fattades av regionfullmäktige i mars 2026, med syfte att minska omfattning, tid och utgift. I det ursprungliga genomförandebeslutet 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 att exkludera ur objektets omfattning. Dessa två områden är brandsäkerhet och miljö (köldmedium). Resterande krav på fordonen kvarstår.

Ytterligare 5 fordon föreslås. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas fram och grundar sig i bedömningen att 41¹⁹ X15p fordon behövs år 2036.

Saltsjöbanan FUT Fordon X25

Saltsjöbanan FUT är ursprungligen ett objekt med syfte att komplettera kollektivtrafiken eftersom tunnelbanans utbyggnad till Nacka kommun försenades från år 2025 till 2030. Objektets syfte ändrades under 2024 till att byta ut fordonsflottan på Saltsjöbanan eftersom denna har nått sin livslängd samt orsakar bullerproblematik.

Genomförandebeslut fattades i Regionfullmäktige i februari 2024. Ett förnyat genomförandebeslut fattades i Regionfullmäktige i juni 2025. Upphandlingen avslutades genom en avtalssignering med fordonsleverantören Skoda Transportation i november 2025. Objektet har startat konstruktionsarbetet tillsammans med leverantören.

¹⁹ Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p (10 fordon +5 fordon), Roslagsbanan ersättning X10p (4 fordon) och Program Roslagsbanans utbyggnad (22 fordon).

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. Under våren 2026 har upphandlingsstrategin godkänts och förfrågningsunderlaget granskats. Utskick av förfrågningsunderlag för byggnation avseende uppställningsspår i Storängen samt byggnation av Neglinge depå planeras till juni 2026.

Elkraftprojektet omfattar kraftmatning från 11 kV till 23 kV samt driftspänningshöjning från 750 VDC till 1500 VDC. Detaljprojektering pågår. Granskning av förfrågningsunderlaget för byggnation av likriktare i Neglinge och fördelningsstation i Östervik har genomförts under februari och mars 2026. Förfrågningsunderlaget kommer annonseras preliminärt i maj 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 fordonss kaross). Det som kvarstår är AGTU:er (kompressorer) där arbetet är försenat och beräknad slutleverans från leverantör är sista kvartalet 2026. Leverantören arbetar succesivt med att färdigställa modifieringar på fordonens AGTU:er enligt plan.

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 antal brister kvarstod och leverantören tog fram ytterligare en kameraprototyp som testades under vintern 2025/2026. Leverantören arbetar nu med att ta fram en ny seriekamera som de avser att testa på fordon kommande vinter, 2026/2027.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B

Objektet avser underhåll av fordon och följer en av transportsstyrelsen föreskriven underhållsplan. 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 innevarande tertial genomfört det lågfrekventa underhållet enligt plan. Trafikutövaren uppdaterar löpande sin plan enligt utfall och utförd kilometerproduktion. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas upp i trafiknämnden i maj.

Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå

Entreprenad är påbörjad och går enligt plan. Objektet har haft en försenad projektstart på grund utav dubbla överprövningar av upphandling vilket kan påverka sluttiden.

Elektrifiering av Södertälje bussdepå, Elektrifiering av Kallhäll bussdepå och Elektrifiering av Frihamnen bussdepå

Elektrifieringen fortlöper enligt plan på samtliga depåer. Upphandling gällande brandskyddsåtgärder Södertälje och Kallhäll publiceras kvartal 2 2026 och produktion planeras starta efter sommaren 2026.

Nya lok

I tunnelbanans arbetsfordonsflotta ingår bland annat fyra draglok. Dessa lok är tillverkade mellan 1940- och 1960-talen och har sedan länge uppnått sin tekniska livslängd. De fyra befintliga loken behöver ersättas med nya för att säkerställa att kapacitet finns för både löpande underhåll och planerade projekt på nuvarande och kommande infrastruktur. Regionfullmäktige godkände genomförandebeslutet i februari 2026.

I nuläget pågår arbete med kravanalys och marknadsdialoger med leverantörer är planerade under kvartal 2 2026. Upphandlingen beräknas kunna starta hösten 2026.

Utbyte av ATS (manöversystem) på tunnelbanans gröna linje

Tunnelbanans Gröna linjes manöversystem (Automatic Train Supervision, ATS) behöver uppgradering för att kunna livstidssäkras fram till 2040. Objektet är under uppstart.

Ny entré Västra Skogen

Solna stad planerar att utveckla och exploatera området i anslutning till Västra skogens tunnelbanestation med ny bostads- och verksamhetsbebyggelse. Befintlig stationsentré är belägen på en höjd och har begränsad tillgänglighet för det nya

exploateringsområdet. För att säkerställa god tillgänglighet, trygghet och kapacitet för nuvarande och framtida resenärer har behovet av en ny kompletterande entré till stationen identifierats.

Under den genomförda inriktningsfasen har förutsättningarna för att komplettera befintlig station med en ny entré analyserats. Detta arbete ligger till grund för att nu gå vidare till planeringsfasen för objektet, som avser en ny entré i exploateringsområdet med anslutning till befintlig station via en gångtunnel.

Under 2026 kommer planeringsfasen påbörjas och initieras med provtagningar och upphandling av projekteringsorganisation. Efter det följer uppstart av arbete med systemhandling. Total utgift i objektet är uppjusterad efter succesiv kalkyl inför planeringsbeslut och det pågår en kostnadsoptimering inom objektet för att sänka totalutgiften. Arbetet med den kostnadsoptimerade lösningen kan bidra till möjlig försening utav projektet.

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 tillförlägg av ny funktionalitet. Initiativet ska även ge ökade möjligheter till kostnadsbesparingar med bibehållen servicenivå för resenärerna utöver upprätthållande av trafikhantering inom regionen.

Objektets övergripande tidplan har justerats genom en begränsad förskjutning. Den driftsättning som tidigare planerades före 2027 har, efter riskbedömning, flyttats till efter årsskiftet. Den sista driftsättningen planeras därmed nu till tertial 1 2028. Detta i syfte att minska risken för driftstörningar under en trafikintensiv och verksamhetskritisk period för färdtjänsten. Objektets utgifter bedöms fortsatt rymmas inom beslutad investeringsram.

Spårväg syd

Spårväg Syd är ett av objekten i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm. Ursprunglig avtalad omfattning avser sträckan Flemingsberg – Älvsjö. Ett tilläggsavtal tecknades i oktober 2025 och vann laga kraft i januari 2026. Kontrollstation 1 passerades i december 2025 genom beslut i styrelsen för Ramavtal 6.

Spårväg Syd omfattar i enlighet med Tilläggsavtalet etapp 1 mellan pendeltågstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via Masmo och Kungens kurva. Beslut om lokalisering för denna första etapp fattades i trafiknämnden i mars 2025 och informerades i trafiknämnden i februari 2026 avseende val av lokalisering mellan Kungens kurva - Skärholmen. Spårväg Syd etapp 1 har, efter passage av kontrollstation 1, påbörjat en kontrollerad uppstartsfas då projektet har haft en begränsad organisation och reducerade projektuppgifter att utföra under längre period.

Objektet arbetar med systemhandlingsprojektering, järnvägsplan med tillhörande detaljplaner samt underlag till ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för de delar

som direkt eller indirekt berörs av Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn i Masmo samt Glömstadalen. På grund utav indexrisk mellan KPI och utveckling på entreprenadindex vilket kan skapa ett indexgap finns risk för ökade kostnader i objektet.

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 våren 2026 pågår planering inför kommande samråd 2 med allmänheten gällande järnvägsplan och tillståndsprövning. Under våren genomfördes även en osäkerhetsanalys av kostnad och tid enligt successivprincipen. Samtliga delar ska redovisas vid kontrollstation 2 i december 2026.

Risken för en försenad driftstart bedöms som väsentligt förhöjd, vilket också meddelats parterna vid delavstämningen december 2025 samt under kommundialog-/projektstyrelsemötena under våren 2026. Objektet arbetar med fortsatt analys och åtgärdsplanering för att möjliggöra driftstart i enlighet med huvudtidplanen. På grund utav indexrisk mellan KPI och utveckling på entreprenadindex vilket kan skapa ett indexgap finns risk för ökade kostnader i objektet.

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.

Ny färjeterminal Skeppsbrokajen

Objektet omfattar uppförandet av en ny färjeterminal på Skeppsbrokajen. Färjeterminalen planeras att uppföras av Region Stockholm i egen regi med mark- och vattenarrende från Stockholms hamnar. Terminalen är en viktig del av bytespunkt Slussen och skapar en koppling mellan kollektivtrafiken på vatten och övrig kollektivtrafik. Den nya färjeterminalen blir en samlingspunkt för Djurgårdstrafiken, pendelbåtar och Waxholmsbolagets skärgårdstrafik, som idag angör vid två separata och tillfälliga terminaler på Skeppsbron.

Ett tilläggsavtal som reglerar ägande och genomförande av terminalen är färdigförhandlat med Stockholms stad men ännu inte signerat. Diskussioner förs om när arrendeavtalet ska börja gälla. Objektet har under perioden tagit fram en reviderad tidplan samt gjort en uppdaterad successivkalkyl. Ett genomförandebeslut planeras att tas upp i Regionfullmäktige under juni 2026.

Upprustning av Stadsgårdstunneln, Saltsjöbanan

Upprustningen av Stadsgårdstunneln omfattar nödvändiga bergåtgärder och rivning av kvarlämnad BEST-anläggning²⁰ för att säkerställa krav på fria rummet inför kommande

²⁰ Bana, el. tele och signal.

fordonsupphandling och höja säkerheten i tunneln. Under 2026 planeras upphandling av entreprenör och entreprenadarbeten planeras att pågå under 2027. Under perioden har objektet främst arbetat med att ta fram ett förfrågningsunderlag som planeras att annonseras i augusti 2026.

Framtida Radiokommunikation

Dagens trafikradio tillsammans med underliggande system börjar närma sig sina tekniska livslängder. Innan dagens trafikradiosystem blir obsolet behöver trafikförvaltningen säkra ett framtida fungerande system för radiokommunikation.

Utan möjlighet till radiokommunikation mellan trafikledning och fordonsförare finns ingen möjlighet att bedriva kollektivtrafik. Det är även ett krav att radiokommunikation finns mellan trafikledning och fordonsförare för den spårbundna trafiken för att erhålla trafiktillstånd från Transportstyrelsen.

Tidplanen för genomförande avviker just nu från tidigare beslut, ny estimerad driftsättning är år 2033. Senaste LCC (livscykelkostnad) pekar på en högre totalutgift än objektets budget. Omfattningen är just nu enligt beslut men risk att lösningen blir mer omfattande än tidigare planerat och objektet fortsätter utreda för att precisera omfattningen.

Framtida trafikstyrningssystem

Tunnelbanans befintliga trafikstyrningssystem behöver på sikt ersättas, eftersom den tekniska och användbara livslängden blir alltmer begränsad. Ett utbyte av ett trafikstyrningssystem är komplext. Objekt av denna typ är förknippade med långa ledtider för utveckling, integration och genomförande. Objektet fokuserar huvudsakligen på gröna linjens signalsystem.

Byte av trafikstyrningssystem i pågående trafik har känd hög komplexitet och riskbild vilket medför risk för sannolikhet av ökade kostnader och tid under genomförandet som konsekvens. Objektet arbetar med övergripande åtgärder för riskminimering, utökade utredningar och förankringsarbete under inriktningsfas och planeringsfas med lärdom tagen från tidigare projekt för trafikstyrningssystem och erfarenhetsutbyte med branschkollegor.

Bussdepå Brännbacken etapp 1

Objektet avser en ny depå som ska ersätta den befintliga depån i Åkersberga, Österåkers kommun. Kommunen är positiv till Regionen Stockholms initiativ att omlokalisera bussdepån inom kommunen och parterna har därför tecknat ett markoptionsavtal för den nya fastigheten.

Etapp 1 avser markförvärv och instängslad skalskyddad yta för uppställning av bussar och personalytor i tillfälliga lokaler, baracker eller liknande. Även möjlighet att tanka (ladda) fordonen ingår.

Beslut har tagits i Regionfullmäktige under perioden om kombinerad planering och genomförandefas och färdigställande enligt senaste tidplan är 2028.

Bussdepå Stäket etapp 1

Dagens depå i Kallhäll är byggd för att hantera 60 bussar, men inrymmer i dagsläget 95 bussar. Flera av dessa platser kommer att försvinna i samband med elektrifieringen av bussflottan under 2026. Den nya depån i Stäket ska ha rum för 51 uppställningsplatser, 1 tvättspår och 5 verkstadsplats vilket är behovet för att avlasta befintlig depå samt ta höjd för behovet 2050. Genom objekt Bussdepå Stäket etapp 1 säkerställs rådighet över mark och uppställningsytor för bussar skapas, vilket löser den akuta bristen på uppställningskapacitet och därefter utvecklas platserna med permanenta depåer.

Etapp 1 avser markförvärv och instängslad skalskyddad yta för uppställning av bussar och personalytor i tillfälliga lokaler, baracker eller liknande. Även möjlighet att tanka (ladda) fordonen ingår.

Beslut har tagits i Regionfullmäktige under perioden om en kombinerad planering och genomförandefas och färdigställande enligt senaste tidplan är 2028.

Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p

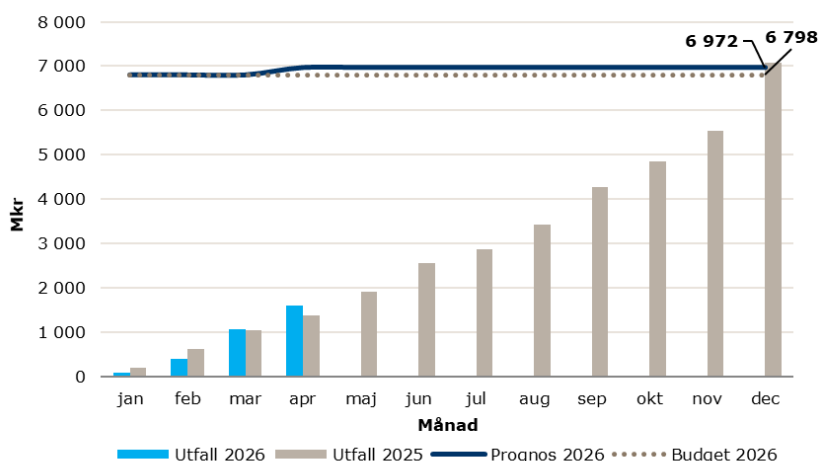
Fördelningsstationen vid Experimentalfältet är en central komponent för att Roslagsbanans elkraftssystem ska klara kapacitetsbehoven fram till mållåret 2032 och med tidtabell 4+4S. De järnvägstekniska åtgärderna utgör en kritisk länk för att kunna driftsätta fördelningsstationen. Inmatningen från tunnelbanans högspänningsnät är en nödvändig förutsättning för att den nya stationen ska fungera. Utan dessa åtgärder kan fördelningsstationen inte tas i drift.

Kapacitetsbrist råder i nuvarande elkraftsystem. Teoretiska elkraftsanalyser visar att den befintliga kapaciteten på Roslagsbanan redan är fullt utnyttjad för dagens trafik. När ytterligare X10p-fordon fasas ut och nya, mer energikrävande X15p successivt introduceras ökar risken för att effektuttaget slår i taket. Utan en tidigare lagd fördelningsstation finns risk att restriktioner måste införas, såsom reducerat antal avgångar och/eller begränsningar i acceleration och hastighet. Detta skulle försvåra övergången till det planerade trafikupplägget 4+4S och leda till längre restider för resenärerna.

Under perioden togs beslut i Regionfullmäktige att enligt plan dela objektet Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10P i tre objekt där Experimentalfältet befinner sig i genomförandefas. Produktion planeras att pågå fram till 2030.

5.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

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



Akkumulerat utfall per april är 1 606 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 24 procent jämfört med årsbudgeten om 6 798 mkr. De största avvikelserna är hänförliga till Program Tvärbana Norr Kistagrenen med förskjutna tidplaner, och Roslagsbanan ersättning X10p på grund av att tillverkning av fordon har tagit längre tid än planerat. Vidare har Nockebybanan ersättning till Akka 4 tidsförskjutningar. Detta motverkas till viss del av C30 optioner som har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som redovisas i trafikförvaltningens utfall utan motsvarande budget.

Akkumulerat utfall för medfinansiering är 54 mkr. Budget för året är 754 mkr. Den låga upparbetningsgraden beror främst på att delar av medfinansieringen från kommuner förväntas inkomma senare under året och att statlig medfinansiering från länsplan och stadsmiljöavtal utbetalas först i slutet av året.

5.3.3 Årets prognos i jämförelse med budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 798 mkr och årets prognos uppgår till 6 972 mkr. Prognosen överstiger budget med 174 mkr vilket främst beror på avvikelser i, Nockebybanan ersättning till Akka 4, Brandskyddsåtgärder tunnelbana, Bussterminal Slussen och C30 optioner²¹. Avvikelse per specificerat objekt med genomförandebeslut över 300 mkr förklaras närmare nedan.

5.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	640	2 714	2 806	-2 165	23%
Ersättningsinvesteringar	966	4 258	3 992	-3 027	24%
Totalt investeringar	1 606	6 972	6 798	-5 192	24%

²¹ Prognosen per april inkluderad C30 optioner om 421 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget.

5.3.5 Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 300 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Prognos vs Budget	Upparb grad utg/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2026	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdigställe Prognos (år)
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	29	126	77	48	37%	10 515	10 738	10 738	0	98%	2026
* 10004 - Program Slussen	3	19	16	3	17%	445	465	465	0	96%	2026
* 15001 - Bussterminal Slussen	14	529	298	230	5%	5 866	6 438	6 464	-26	91%	2026
* 15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	124	427	426	1	29%	796	1 551	1 551	0	51%	2028
10005 - Program Röda Linjens uppgradering	89	136	88	48	101%	10 430	10 710	10 706	4	97%	2027
10007 - Program Tvärbana Norr Solnagrenen	1	11	4	7	21%	5 592	5 607	5 604	3	100%	2027
10016 - Program Tvärbana Norr Kistagrenen	65	438	400	39	16%	5 739	9 147	9 179	-33	63%	2029
10030 - Program Saltsjöbanan	6	24	10	15	61%	1 757	2 164	1 976	189	89%	2028
15003 - Danviksbron	31	103	131	-28	23%	191	358	358	0	53%	2027
15007 - C20 - uppgradering	0	5	1	4	39%	1 383	1 387	1 387	0	100%	2026
** 15014 - Livstidsförlängning gröna linjen	1	27	25	2	5%	346	381	383	-2	90%	2027
** 15015 - Manöversystem röd och blå linje	22	124	170	-46	13%	286	661	541	120	53%	2031
** 15017 - C30 optioner	270	476	55	421	493%	1 307	1 565	1 106	459	118%	2026
15020 - Enlunda bussdepå Ekerö	6	70	152	-82	4%	87	891	891	0	10%	2029
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	33	206	190	16	17%	605	778	778	0	78%	2026
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	10	43	54	-11	19%	1 446	1 479	1 494	-15	97%	2026
20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	6	66	83	-16	7%	788	849	864	-15	91%	2026
20010 - Upprustning Södra Götgatan	7	85	75	10	10%	75	766	766	0	10%	2032
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	32	217	185	32	17%	580	1 007	1 007	0	58%	2028
20018 - Brandskyddsåtgärder tunnelbana	84	358	203	156	41%	426	1 091	851	240	50%	2026
30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	16	44	147	-103	11%	141	406	407	0	35%	2030
30049 - Roslagsbanan ersättning X10p	1	266	321	-56	0%	132	472	472	0	28%	2027
30063 - Roslagsbanan Fordon - Ersättning X10p	1	19	57	-38	2%	328	2 262	1 388	874	24%	2031
30066 - Saltsjöbanan FUT Fordon X25	172	204	214	-10	80%	387	2 096	2 096	0	18%	2030
Övriga specificerade objekt	244	1 097	1 437	-340	17%	9 223	56 171	50 756	5 415	18%	
80000 - Ospecificerade investeringar	317	1 734	1 883	-149	17%						
Totalt	1 585	6 856	6 703	153	24%	58 871	119 439	112 226	7 213	52%	

*) Inom Slussen (förutom ovan även Brukarspecifik inredning och Ny Färjeterminal Skeppsbokojen).

**) Investering med koppling och/eller till följd av den nya tunnelbanan (FUT). Förutom ovan ingår Framtida trafikstyrningssystem, Effektiv trafikledning och Bussterminal Barkaby.

Program Roslagsbanans utbyggnad

Prognosen för året överstiger budget med 48 mkr. Avvikelsen beror främst på framflyttad leverans av två X15-fordon till 2026 och justerad prognos för högvärdeskomponenter.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Program Slussen

Prognosen för året överstiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror främst på långa ledtider i hanteringen av föransökanen för nyanslutning till Ellevis elnät, vilket har påverkat projektets framdrift och medfört att delar av arbetet har skjutits från 2025 till 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Bussterminal Slussen

Prognosen för året överstiger budget med 230 mkr. Avvikelsen beror på förseningar i Stockholm stads arbeten.

Totalprognosen understiger totalbudget med 26 mkr. Avvikelsen beror på ett minskat behov av åtgärder inför driftstart.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen

Prognosen för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror främst på att slutreglering med entreprenören för tunnelbaneentrén Kryssset inte hann färdigställas under 2025 utan slutfördes först under första kvartalet 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Program Röda linjens uppgradering

Prognosen för året överstiger budget med 48 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutning av utköp av högvärdeskomponenter samt betalpunkter för färdigställande av driftssäkerhetsverifiering ifrån 2025 till 2026. Samtliga 96 beställda fordon är mottagna av trafikförvaltningen och trafikerar tunnelbanans röda linje.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på att budget pekade på att nedskrivning skulle behöva göras på grund utav förgävesarbete men efter ytterligare utredning beslutades att nedskrivning inte behövde göras.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Prognosen för året överstiger budget med 7 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen relaterad till signalarbeten där leverantörens färdigställande skjutits fram i tid och Transportstyrelsens handläggningstid för godkännande medfört att signalprojektets behov av bemanning har förlängts och förskjutits.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 3 mkr. Avvikelsen är likt ovan förklaring kopplad till förseningar inom färdigställandet av signalrelaterade arbeten som bidrar till projektets förlängning och förlängt bemanningsbehov.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Prognosen för året överstiger budget med 39 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen hänförlig till bedömning för periodisering inom objektet.

Totalprognosen understiger totalbudget med 33 mkr. Avvikelse förklaras av att medel som budgeterats för investering har allokerats om mellan investering och drift.

Program Saltsjöbanan

Prognosen för året överstiger budget med 15 mkr. Avvikelsen beror på ökat behov av bemanning och projektering inför återläggningen av sträckan Henriksdal-Slussen.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 189 mkr vilket dels är kopplat till ökade utgifter för slutreglering av entreprenaden Tattby och Fisksätra, dels omdömning av investeringsutgiften för återläggning sträckan Henriksdal-Slussen. Ökad slutkostnadsprognos beror på försenad tidplan, stora prisökningar samt tillkommande arbeten kopplade till ombyggnation av Henriksdal station.

Danviksbron

Prognosen för året understiger budget med 28 mkr. Avvikelsen beror främst på långsammare framdrift i pågående produktionsarbeten vilket innebär senare

ibruktagning av bron än estimerat i investeringsplanen. Framdriften påverkas bland annat av oförutsedda och oplanerade händelser under byggnationen då det är en komplex anläggning.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

C20 Uppgradering

Prognos för året överstiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av mjukvaruuppdatering samt ekonomisk osäkerhetspost till 2026 då projekttidplan har omarbetats vid byte av tunnelbaneoperatör. Samtliga 270 C20-fordon är uppgraderade och trafikerar tunnelbanesystemet.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Livstidsförlängning gröna linjen

Prognosen för året överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutning av utgifter för formell verifiering samt avslutande aktiviteter för testbana Vällingby ifrån 2025.

Totalprognosen understiger totalbudget med 2 mkr. Posten för ekonomisk osäkerhet har justerats ned i prognos.

Manöversystem röd och blå linje

Prognosen för året understiger budget med 46 mkr. Avvikelsen beror på en ändrad projekttidplan där arbete med driftsättning av digitaliserat manöversystem på röd linje senareläggs främst beroende på tillgången på reläumsritningar.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 120 mkr vilket orsakas av den försenade driftsättningen av manöversystem på röd linje vilket leder till en förskjuten och förlängd projekttidplan.

C30 optioner

Prognosen för året överstiger budget med 421 mkr och består av den del av projektet som är finansierat av förvaltningen för utbyggd tunnelbana och därmed ej finns med i trafikförvaltningens budget för året. Under 2025 har 12 fordon tagits emot och trafikerar tunnelbanesystemet. Under 2026 beräknas resterande 8 beställda fordon levereras.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 459 mkr vilket är lika med den del av genomförandebeslutet för projektet som är finansierat av förvaltning för utbyggd tunnelbana. Dessa utgifter redovisas löpande i trafikförvaltningens räkenskaper men är inte med i trafikförvaltningens budget.

Enlunda bussdepå Ekerö

Prognosen för året understiger budget med 82 mkr. Avvikelsen beror på senarelagd produktion på grund av överklagan av upphandling och avvaktan på dom i

förvaltningsrätten. Avtal med Skanska Sverige AB tecknades den 15 januari, efter att objektet erhållit positiv dom från Förvaltningsrätten.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B

Prognosen för året överstiger budgeten med 16 mkr. Avvikelsen beror på att den tidigare trafikutövaren ej genomfört det lågfrekventa underhållet enligt sin plan, vilket fått till följd att utfallet och nya prognos per april är högre än budgeterat.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Utbyte av hissar och rulltrappor

Prognosen för året understiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror på att post för ekonomisk osäkerhet är nedjusterad i prognosen. Objektet är i slutfas, ska stängas under 2026, och befarade osäkerheter har minskat.

Totalprognosen understiger totalbudget med 15 mkr. Avvikelsen beror på den nedjusterade osäkerhetsposten

Utbyggnad av Älvsjö depå

Prognos för året understiger budget med 16 mkr. Avvikelsen beror främst på att post för ekonomisk osäkerhet är nedjusterad med 15 mkr i prognosen. Objektet är i slutfas, ska stängas under 2026, och befarade osäkerheter har minskat.

Totalprognosen understiger totalbudget med 15 mkr. Avvikelsen beror på den nedjusterade osäkerhetsposten

Upprustning Södra Götgatan

Prognosen för året överstiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror på att produktionen kom i gång senare än planerat 2025 och därmed sköt över till 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Rissne Tunnelbanedepå

Prognosen för året överstiger budget med 32 mkr. Avvikelsen förklaras främst av en förskjuten tidplan för uppstart av entreprenad för ny tvätt- och saneringshall. Därutöver förväntas slutbesiktning och utbetalning av innehållna medel i entreprenaden för ombyggnation av Rissne verkstad till slutet av 2026, tidigare i början av 2027.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Brandskyddsåtgärder tunnelbana

Prognosen för året överstiger budget med 156 mkr. Avvikelsen beror på en omfattningsförändring som medför ökad komplexitet och storlek på vissa stationer i den första etappen, som man inte hade med i budgeten.

Nya förutsättningar och den ökade komplexiteten och påverkar även totalprognosen. Totalprognosen överskrider totalbudget med 240 mkr.

Nockebybanan ersättning till Akka 4

Prognosen för året understiger budget med 103 mkr. Avvikelsen beror till största del på tidsförskjutningar från 2025 till 2026 på grund av att entreprenaden inte kommer i gång enligt den tidplan som var grund till budget. Förhandlingar pågår med Stockholm Stad kring ny utformning och framtagande av tillägg till genomförandeavtal.

Totalprognosen är lika med totalbudget

Roslagsbanan ersättning X10p

Prognosen för året understiger budget med 56 mkr. Avvikelsen beror främst på att leveransen av ett X15p-fordon har skjutits till 2027.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Roslagsbanan Fordon Ersättning X10p

Prognosen för året understiger budget med 38 mkr. Avvikelsen beror främst på att fordonleveransen är senarelagd från 2027–2028 till 2030–2031. Detta på grund av nya lagkrav (Cyber Resilience Act)²² Som en följd har osäkerhetspost för nya lagkrav och delar av bemanningsprognosen skjutits till senare år.

Totalprognosen överstiger budget med 874 mkr. Avvikelsen beror på ett ytterligare avrop om 5 stycken X15p-fordon inkluderats i prognosen.

Saltsjöbanan FUT Fordon X25

Prognos för året understiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror dels på justerat antagande av årets betalplan för fordon, dels på något minskat bemanningsbehov utifrån fördröjning i pågående anbudsförhandling.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

5.3.6 Driftsatta investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad har 0 budgeterade X15p-fordon 2026. Leveransen för 2 stycken fordon budgeterade 2025 har skjutits in i 2026, varav ett fordon är mottaget (21 stycken av 22 stycken mottagna totalt 2026). C30 optioner har 8 budgeterade C30-fordon 2026 varav 5 stycken hittills är mottagna under 2026. För

²² Cyber Resilience Act (CRA) är en EU-förordning som ställer obligatoriska säkerhetskrav på nästan alla produkter med digitala element (hårdvara och mjukvara) som säljs inom EU. Målet är att höja cybersäkerheten, minska sårbarheter och säkerställa uppdateringar under produktens livscykel. Kraven börjar gälla stegvis från september 2026.

Roslagsbanan ersättning X10p är 4 stycken X15p fordon budgeterade för 2026. Inget fordon har mottagits ännu. I prognosen per april prognostiserades 3 fordon för mottagande under 2026 och ett fordon är framflyttat att mottagas under 2027.

5.3.7 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr

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

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. Utgift beslut Mkr	Total inv. Utgift inv. Objekt Mkr	Datum beslut nämnd/ bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Bussdepå sydostsektorn norra	Avbryta inriktningsbeslut	0	0	2026-02-18	RS N/A
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	Förnyat genomförandebeslut och tilläggsavtal till genomförandeavtalet	1 551	1 551	2026-02-18	RS 2026-04-14 RF 2026-05-05
Ny entré Västra skogen	Planeringsbeslut	33	589	2026-02-18	RS 2026-04-14 RF N/A
Stridbecksvalv Fridhemsplan på grön linje	Planeringsbeslut	54	410	2026-03-17	RS 2026-05-19
Saltsjöbanans upphöjning	Avbryta planeringsbeslut	0	0	2026-03-17	RS N/A
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Genomförandebeslut	155	155	2026-04-20 **	RS 2026-05-19 RF 2026-06-09
Lågfrekvent underhåll X60, X60A och X60B	Förnyat genomförandebeslut	778	778	2026-05-26*	-
Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan	Planeringsbeslut	8	416	2026-05-26*	-
Utbyte hissar och rulltrappor 2029	Planeringsbeslut	2	280	2026-05-26	RS 2026-08-25
Program Saltsjöbanan	Förnyat genomförandebeslut	2 164	2 164	2026-06-16	RS 2026-11-24 RF 2026-12-08
Roslagsbanan Depå – ersättning X10p	Förnyat planeringsbeslut	137	2 213	2026-06-16	RS 2026-12-15
Roslagsbanan Fordon - ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	2 262	2 262	N/A	RS N/A RF N/A

* Förenklad tillämpning, beslut endast i TN

** Sjötrafikskottet

5.3.8 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Medfinansieringen väntas ha större utfall under andra halvan av året.

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

(MKR)

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Erhållit likvidmässigt under året	Resultatfört under året
	Flertal objekt		104
Sverigeförhandlingen	Roslagsbanan till city	48	
Solna stad	Ny entré Västra skogen	3	
Stockholms stad	Hissar till Stadshagen	4	
Totalt medfinansiering av investeringar		54	104

6 Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten för 2026 behandlas i trafiknämnden den 26 maj 2026.

Stockholm 2026-05-15

Erik Norling
Förvaltningschef

Catarina Strömsten- Falkenmark
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Bilagor

1-2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter
Investeringar, ospecificerade
A1 uppdrag regionfullmäktige
A2 uppdrag trafiknämnden
Indikatorer beslutade av trafiknämnden

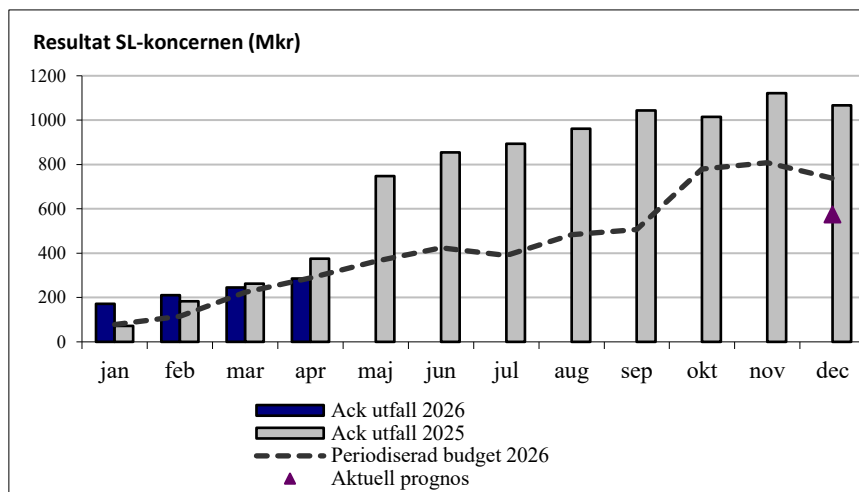
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

Tertialrapport per april 2026

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2604	Ack budget 2604	Avvik utf-bu 2604	Ack utfall 2504	Föränd fg år %	Budget 2026	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	4 404	4 391	13	4 169	5,6%	13 174	12 508
Biljettintäkter	3 325	3 266	59	3 238	2,7%	9 968	9 922
Uthyrning fordon	530	525	5	479	10,7%	1 568	1 446
Uthyrning lokaler	326	331	-5	318	2,4%	997	975
Reklam	95	165	-70	144	-34,1%	496	437
Övriga intäkter	415	329	86	396	4,9%	1 237	1 556
Verksamhetens intäkter	9 096	9 008	88	8 744	4,0%	27 440	26 843
Personalkostnader	5	5	0	9	-43,8%	15	26
Köpt trafik (AB SL)	-4 987	-4 883	-104	-4 891	2,0%	-14 781	-14 753
Köpt trafik (WÅAB)	-146	-129	-16	-112	29,6%	-541	-484
Drift och underhåll	-1 139	-1 137	-2	-941	21,1%	-3 568	-3 319
Övriga kostnader	-792	-811	20	-780	1,5%	-2 470	-2 169
Verksamhetens kostnader	-7 059	-6 956	-103	-6 716	5,1%	-21 345	-20 699
Avskrivningar	-1 382	-1 406	24	-1 307	5,7%	-4 288	-4 037
Finansnetto	-369	-358	-11	-346	6,6%	-1 068	-1 042
Resultat	286	288	-3	375		738	1 066

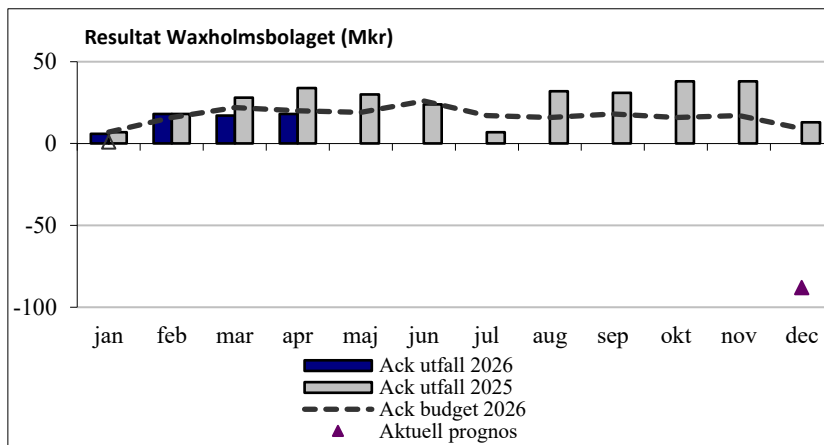
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

AB SL och WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

¹ Det ackumulerade utfallet för legala SL-koncernen har inte kunnat redovisas i tertialrapporten på grund av ett omfattande driftavbrott hos IBM till följd av en brand i ett datacenter i Nederländerna.

Investeringar SL-koncern, mkr	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	1 258	4 608	4 506	28%
Ospecificerade investeringar	315	1 658	1 858	17%
SL-koncern totalt	1 573	6 265	6 365	25%
Varav ersättningsinvesteringar	962	4 172	3 993	24%

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2604	Ack budget 2604	Avvik utf-bu 2604	Ack utfall 2504	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	179	176	3	151	18,9%	532	529	3	452
Biljettintäkter	7	6	1	7	-10,6%	73	72	1	73
Övriga intäkter	11	4	6	18	-41,5%	68	66	2	81
Verksamhetens intäkter	197	186	10	176	11,4%	672	667	5	606
Personalkostnader	0	0	0	0	-39,0%	0	0	0	0
Köpt trafik	-146	-129	-16	-113	29,6%	-644	-541	-103	-484
Drift och underhåll	-16	-17	1	-13	27,5%	-57	-56	0	-54
Övriga kostnader	-6	-9	3	-7	-15,9%	-24	-26	2	-22
Verksamhetens kostnader	-167	-155	-12	-131	27,2%	-725	-623	-102	-560
Avskrivningar	-9	-10	1	-9	1,4%	-32	-32	1	-28
Finansnetto	-2	-1	-1	-2	-0,7%	-4	-3	-1	-5
Resultat	18	20	-2	34		-88	9	-97	13

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Helårsprognosen för Waxholmsbolaget förväntas bli kraftigt negativ jämfört med budget på grund av det geopolitiska läget som ökar bränsleindex.

Investeringar WÅAB, mkr	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	1	6	10	10%
Ersättningsinvesteringar	3	51	54	6%
WÅAB totalt	4	57	64	7%

Bilaga 3 – Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

SL-trafiken²

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna i SL-trafiken uppgår för första tertialet till 3 320 mkr, vilket är +60 mkr högre än budget (+1,8 procent).

Utfallet inkluderar biljettintäkter från koncernintern handel, däribland lovbiljett och avgiftsfria biljetter till ukrainska medborgare. Sammantaget står interna poster för +29 mkr av avvikelserna. Det innebär att biljettintäkter från extern försäljning överstiger budget med +31 mkr.

Jämfört med första tertialet 2025 visar biljettintäkterna en ökning med +88 mkr (+2,7 procent) tack vare ökad biljettförsäljning. Under året har ingen taxejustering genomförts.

Genomsnittligt resande, mätt som påstigande medelvardag, har varierat för de enskilda inledande månaderna och visar i genomsnitt cirka 84 procent av 2019 års nivå. Det är strax under den nivå som ligger till grund för budgeten men en ökning från motsvarande period 2025.

Statistiken pekar på såväl fler nyttjade biljetter som fler unika resenärer vilket tyder på viss förändring i resandebeteende. Antal valideringar ökade med 2,6 procent mellan åren.

Fördelningen mellan periodbiljetter och enkelbiljetter förändrades till följd av de förändrade resmönster som följde i pandemins spår. Efter pandemin har balansen mellan enkel- och periodbiljetter varit relativt stabil, utan några större förändringar. Över tid kan dock en svag tendens mot en ökad andel periodbiljetter skönjas, vilket överensstämmer med utvecklingen av försäljningen.

Även under 2026 erbjuds avgiftsfri lovbiljett till ungdomar födda 2008–2014 och folkbokförda i Stockholms län i syfte att stimulera deras resande

² Bilagan avser bolag 10 AB SL och inkluderar verksamhetsinterna intäkter. Därmed skiljer siffrorna sig jämfört med huvuddokumentet och bilaga 1.

med kollektivtrafiken. Totalt har omkring 210 000 värdekoder distribuerats, vilket motsvarar ett försäljningsvärde på cirka 285 mkr. Per april har 69 procent av de berättigade laddat ner sin kod, vilket är i nivå med föregående år. Lovbiljetten medför en minskad försäljning inom det ordinarie biljettsortimentet, främst av fritids- och enkelbiljetter, och denna effekt är beaktad i budgeten. Hittills under året har lovbiljetten varit giltig under den del av jullet som inföll i januari samt under sport- och påsklov.

Trafiknämndens beslut att erbjuda avgiftsfria biljetter till resenärer med ukrainsk ID-handling gäller även 2026. Hanteringen innebär att trafikförvaltningen köper in biljetter från SL och medför ett intäktsbortfall vad gäller biljetter i ordinarie sortiment för SL. Denna post budgeteras ej utan bokförs löpande under året.

Fusket i trafiken ligger fortsatt på en låg nivå, nära nivån innan pandemin. För 2025 genomfördes cirka 1,9 procent av alla resor utan giltig biljett, en marginell ökning från 2024.

Under World Public Transport Day (kollektivtrafikens dag) den 17 april lanserades en dygnsbiljett till kraftigt reducerat pris, 40 kronor för ett kalenderdygns resande för vuxen. Intäktsbortfallet från det låga priset uppvägdes mer än väl av ökade intäkter från fler resenärer i kollektivtrafiken under dygnet.

Den 30 april 2025 infördes SL-taxa på Waxholmsbolagets fartyg på sträckan Strömkajen - Vaxholm med omnejd i enlighet med ett uppdrag från trafiknämnden. Förändringen innebär att alla typer av SL-biljetter gäller på sträckan under hela året och medför en förflyttning av biljettintäkter från WÅAB till AB SL. De resenärer som har en SL periodbiljett sedan tidigare kan resa utan nytt biljettköp.

Analys utfall mot budget

Biljettintäkterna uppgår till 3 320 mkr, vilket är +60 mkr (+1,8 procent) högre än budget. Såväl periodbiljetter som enkelbiljetter bidrar till den positiva avvikelser.

Totalt sett överstiger *Periodbiljetter* budget med +23 mkr (+1,2 procent). 30-dagarsbiljetter ligger i princip i nivå med budget, +4 mkr (+0,3 procent) medan det största bidraget till utvecklingen kommer från 90-dagarsbiljetter, +10 mkr (+10,8 procent) och korta periodbiljetter (24-, 72-timmars samt 7-dagarsbiljetter). Tack vare den kraftigt rabatterade dygnsbiljetten, giltig under World Public Transport Day 17 april, är intäkterna inom korta periodbiljetter betydligt bättre än budget, +9 mkr

(11,7 procent). Den negativa effekten från lägre pris vägdes upp av ökat resande.

I november 2025 lanserades månadsprenumeration av 30-dagarsbiljett med möjlighet till utlåning i SL App. Antal användare ökar stadigt tack vare kampanjer och utskick av nyhetsbrev. För tillfället uppgår antalet aktiva användare till cirka 6 000 stycken.

Enkelbiljetter överstiger budget med +37 mkr (+3,2 procent). Här ingår biljetter som säljs internt till trafikförvaltningen för att delas ut avgiftsfritt till resenärer med ukrainskt ID. Utan denna möjlighet hade dessa resenärer i stället fått köpa biljett i ordinarie sortiment, ett bortfall som dock är svårt att skatta storleken av. Det interna köpet är ej budgeterat och om det exkluderas blir biljettintäkterna från externt sålda enkelbiljetter snarare +8 mkr mot budget (0,7 procent).

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2026 mot budget respektive föregående år. Avvikelseerna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter april 2026, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2025
Volym (antal biljetter och resande)	64	101
Pris	-3	-14
Övrigt	-1	1
Summa förklaringsposter	60	88

Skattningar och slutsatser i analyserna skall ses med viss försiktighet då det är svårt att renodla hur och i vilken omfattning olika parametrar påverkar.

Volym

Volymrelaterade effekter uppgår till +64 mkr, vara cirka +30 mkr härör från periodbiljetter, främst 90-dagars- och 24-timmarsbiljetter. Resterande del avser fler enkelbiljetter och förklaras i huvudsak av det interna köpet kopplat till ukrainska resenärers fria resande.

Genomsnittligt resande, mätt som påstigande medelvardag, uppgår till 84 procent av 2019 års nivå, strax under budgeterade 85 procent. I det här sammanhanget görs dock analysen av volymeffekt utifrån antal biljetter som genererat intäkterna och då blir effekten positiv.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en negativ avvikelse mot budget på -3 mkr. Effekten uppstår framför allt med anledning av från den kraftiga rabatt som lämnades på dygnsbiljetter under World Public Transport Day den 17 april. Här inkluderas även mixeffekter från förändringar i biljettval och andelen

biljetter till vuxet respektive rabatterat pris - i detta fall med positiv nettoeffekt.

Effektivitet

Enligt "Rapport om resande utan giltig biljett 2025" uppgick fusket i trafiken 2025 till 1,9 procent. Det är en marginell ökning från 2024 års nivå (1,8 procent) och betydligt lägre än de höga nivåer som förekom under och direkt efter pandemin. Den ekonomisk effekten uppskattas till 234 mkr.

Nästan hälften av fusket sker med rabatterad biljett trots att innehavaren inte är berättigad till det. Ungefär 30 procent av fuskarna saknar biljett helt, vilket är något lägre än 2024.

Det är sedan tidigare möjligt att stiga på och validera sin biljett i samtliga dörrar på alla Stockholms innerstads stombusslinjer. Under hösten 2025 installerades läsare för påstigning i bakdörrar även på linje 176 och 177 som trafikerar sträckan Mörby – Ekerö. Uppföljning sker löpande och betalningsviljan är fortsatt god.

Budgetuppdraget att genomföra ett pilotprojekt med öppen spärrlinje avslutades den 15 december 2025 efter att ha pågått i ett år.

Tunnelbanestationen Näckrosen utrustades under perioden med betalstolpar, omfattande information och utökade biljettkontroller. Utvärderingen visar att en spärrfri miljö generellt ökar resenärernas nöjdhet utan att försämra tryggheten. Försöket påvisade samtidigt ett tydligt behov av synlig personal och utökade biljettkontroller för att motverka resande utan giltig biljett

Det nya ramavtal för biljettkontroll som trädde i kraft 1 januari 2025 innebär att omfattningen ökar under de inledande åren för att gradvis kunna möta behovet i trafiken till följd av till exempel pilotprojekt, budgetuppdrag och utbyggnad av linjer. Hittills har bland annat har SL:s pendelbåtar fått ökad närvaro.

Arbetet med synlighet i trafiken och förbättrad samverkan med bland annat trafikutövare fortsätter. Planering av biljettkontroller längre ut i systemet för att få bättre spridning även där pågår, så kallade ambulerande biljettkontroller. Den pilot som genomförts för att utifrån data från spärrarna förbättra planering vad gäller geografisk närvaro och resurser inom biljettkontrollen har varit framgångsrik och implementeras inom kort.

Tilläggsavgiften för resenär som inte kan visa giltig biljett är för närvarande 1 850 kronor.

Övrigt

Övriga poster avviker med -1 mkr mot budget. Det är främst ett negativt netto av fler mindre poster som har med biljettsamarbeten att göra, bland annat Samtrafiken.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överstiger föregående år med +88 mkr, motsvarande +2,7 procent. Någon taxejustering har inte genomförts för 2026 och merparten av avvikelsen är volymeffekt till följd av fler sålda biljetter.

Volym

Volymeffekten uppgår till +101 mkr jämfört med föregående år, där periodbiljetter står för större delen, cirka +75 mkr. Orsaken är framför allt fler sålda 30-dagarsbiljetter, men även 90-dagarsbiljetter och korta periodbiljetter, där den kraftigt rabatterade dygnsbiljetten giltig 17 april ingår, har positiva bidrag.

Vädret bedöms ha haft en positiv effekt på biljettintäkterna. I princip alla månader januari-april har bjudit på svalare temperatur, fler regndagar, mer nederbörd och färre soltimmar än föregående år. Effekten är naturligtvis svårbedömd.

Pris

Priseffekter står för -14 mkr av avvikelsen. Biljettpriserna är oförändrade mellan åren med undantag av kombinationsbiljetter UL/SL samt passageavgift Arlanda. Större delen av avvikelsen är en effekt av den rabatterade dygnsbiljetten giltig 17 april. Här inkluderas även mixeffekter som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resandemönster.

Priset för en 30-dagarsbiljett vuxen uppgår, liksom 2025, till 1 060 kronor och en enkelbiljett vuxen kostar 43 kronor.

Övrigt

Övriga poster överstiger föregående år med +1 mkr vilket är ett netto av flera mindre poster. Till exempel är intäkter från biljetter med Arlandatillägg något högre och intäkterna i samarbetet med Samtrafiken (Movingo) något lägre.

Många resenärer har fortfarande kvar ett reskasse-saldo på sina gamla SL Accesskort utan att ha bett om att få det utbetalt. Per sista april uppgår SL:s totala skuld mot resenärerna till 214 mkr, en minskning med 2 mkr sedan sista april 2025.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)³

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna i Skärgårdstrafiken uppgår till 6,7 mkr vilket är +1,0 mkr (+16,7 procent) högre än budget. Jämfört med föregående år är avvikelsen -0,8 mkr (-10,6 procent). Under perioden januari-april gäller lågsäsong med färre fritids- och turistresor.

Vädermässigt har första tertialet inneburit en av de värsta isvintrarna någonsin och en vår med långa perioder av kyla. Det har medfört att bofasta inte har kunnat använda sina egna båtar utan i stället har fått förlita sig på kollektivtrafiken. Det finns också dagresenärer som åkt ut i skärgården för att titta på det spektakulära vinterlandskapet. Kalla vår-helger minskar å andra sidan tillströmningen av de resenärer som vill ha vackra soliga dagar.

Sedan 30 april 2025 gäller SL-taxa på sträckan Strömkajen - Vaxholm med omnejd i enlighet med ett uppdrag från trafiknämnden. Förändringen innebär att alla typer av SL-biljetter gäller på sträckan under hela året och medför en förflyttning av biljettintäkter från WÅAB till AB SL. Eftersom SL-biljetter har ett lägre pris än motsvarande WÅAB-biljett innebär det även ett nettobortfall jämfört med tidigare. I budgeten för 2026 har dessa faktorer beaktats.

Den 29 april öppnades terminalen på Strömkajen efter att ha varit stängd under flera år. Där finns möjlighet att ställa frågor och köpa biljetter.

Analys mot budget

Jämfört med budget är intäkterna från WÅAB-biljetter +1,0 mkr högre, motsvarande +16,7 procent. Avvikelsen kommer från fler sålda taxebiljetter (enkelbiljetter), medan periodbiljetterna visar en liten minskning. Ungefär 95 procent av de totala biljettintäkterna utgörs av taxebiljetter och drygt 30 procent av alla WÅAB enkelbiljetter säljs via SL:s App.

Resandet i skärgårdstrafiken överstiger nivån innan pandemin (2019) med cirka 22 procent.

Analys mot föregående år

³ Bilagan avser bolag 90 Waxholmsbolaget och inkluderar verksamhetsinterna intäkter. Därmed kan siffror skilja sig jämfört med huvuddokumentet.

Jämfört med första tertialet 2025 visar ackumulerade biljettintäkter en minskning med -0,8 mkr, motsvarande -10,6 procent.

För 2026 genomfördes ingen justering av biljettpriset. Det innebär att priset är oförändrat, 1 060 för en 30-dagarsbiljett vuxen, och 104 kr för enkelbiljett taxa 3 vuxen, vilket är den mest sålda enkelbiljetten av de sex olika prisklasser som finns.

Totalt antal resenärer i skärgårdstrafiken, oavsett om resenären innehar en SL- eller WÅAB-biljett, har ökat med 51 procent mellan åren. Åren är dock inte helt jämförbara då pendelbåtslinje 83 gick på trafik till Vaxholm under inledningen av 2025 vilken införlivades i Waxholmsbolaget i och med införandet av SL-biljett till Vaxholm våren 2025. Beaktas även de resenärer som rest med pendelbåtslinje L83 i jämförelsen är antalet i år marginellt högre, +3 300 stycken motsvarande en ökning med +1 procent.

Biljettintäkterna från resenärer i skärgårdstrafiken tillfaller delvis AB SL och delvis WÅAB, beroende på vilken sträcka det gäller. En intern reglering görs mellan bolagen som kompensation.

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Sammanställning A1, Fullmäktigeuppdrag

Tertial 1 2026

Innehållsförteckning

1	Uppdrag.....	3
1.1	Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	4
1.1.1	Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	4
1.1.2	Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov	16
1.1.3	Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet	18
1.2	Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	19
1.2.1	Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet	19

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 19 uppdrag från Regionfullmäktige, varav ett bedöms som avslutat, och ett pågå med avvikelse. 17 löper enligt plan.

1.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

1.1.1 Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet

Uppdrag	Status	Kommentar
Investeringsuppföljning för Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City Beskrivning uppdra åt trafiknämnden återkomma till Regionfullmäktige med investeringsuppföljning för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City Diarienumr LS 2017-0621 Löpande Beslutat av Regionfullmäktige 2017 Uppdragstyp Beslut löpande Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 <i>Spårväg syd</i> Kontrollstation 1 passerades i december 2025 genom beslut i styrelsen för Ramavtal 6. Spårväg Syd etapp 1 har, efter passage av kontrollstation 1, påbörjat en kontrollerad uppstartsfas då projektet har haft en begränsad organisation och reducerade projektuppgifter att utföra under längre period. Objektet arbetar med systemhandlingsprojektering, järnvägsplan med tillhörande detaljplaner samt underlag till tillstånd för vattenverksamhet för de delar som direkt eller indirekt berörs av Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn i Masmo samt Glömstadalen. <i>Roslagsbanan till city</i> Projektet har fortsatt arbeta med systemhandling samt genomfört en successiv analys på både tid och kostnad. Med efterarbete och analys genomförd indikeras att budget kan hållas då åtgärder utförs till exempel för att minska osäkerheter. Gällande tid indikeras att totaltidplanen har utmaningar och analys pågår fram till kontrollstation 2 då en förlängd tidplan sannolikt behöver beslutas. Arbeta pågår även inom plan och avtal där man arbetar med genomförandeavtalet tillsammans med Stockholms Stad samt järnvägsplanen. Samråd 2 kommer att genomföras under året. Uppdragen <i>Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan</i> utförs av Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

Uppdrag	Status	Kommentar
Replipunkterna: Inom ramen för samordningsansvaret bjuda in relevanta aktörer till sektorsvisa dialoger om utveckling och modernisering Beskrivning Trafiknämnden uppdras att inom ramen för samordningsansvaret bjuda in relevanta aktörer som kommun, Trafikverket, och markägare till sektorsvisa dialoger om replipunkternas utveckling och modernisering. Diarienummer RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Ett samarbete kring replipunkter med kommunerna i Stockholm Nordost har pågått och parterna är överens om en rapport för uppdraget. Rapporten för replipunkterna inom berörda kommuner visar på en gemensam syn gällande basstandard för replipunkterna och en ansvarsfördelning för olika sakområden. Uppdraget delrapporterades till sjötrafikutskottet i februari 2026. En dialog har även startas upp med Värmdö kommun, Värmdö hamnar och berörda kommuner inom Södertörnssamarbetet. Bedömningen är att den gemensamma dialogen med externa parter på södra sidan i regionen kommer att pågå under 2026 för att alla parter ska hinna förankra och ha sin interna dialog om de egna förutsättningarna. Uppdraget planeras att återrapporteras i sjötrafikutskottet.

Ta fram beslutsunderlag för att påbörja införandet av de utredda pendelbåtslinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda - Hägersten och Ropsten - Täby (2024) samt ta fram avsiktsförklaringar (delvis samverkansuppdrag med flera aktörer)

Beskrivning

Trafiknämnden uppdras att under 2024 ta fram relevanta beslutsunderlag för att påbörja införandet av de utredda pendelbåtslinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda - Hägersten och Ropsten - Täby för att kunna fatta beslut med målsättningen om trafiksstart under 2026 eller 2027. Samt ta fram avsiktsförklaringar med berörda kommuner Stockholms stad i samverkan med Stockholms hamnar, Sundbyberg, Solna och Täby.

Diariernr

RS 2023-0160

Beslutat av

Regionfullmäktige 2024

Uppdragstyp

Beslut budget

Uppdraget beräknas avslutas

2027



Pågående med
avvikelse

Tertial 1 2026

Den nya planerade pendelbåtslinjen Ropsten - Täby:

Linjen Ropsten - Täby (preliminärt L81) ingår i upphandlingsprocessen för L80 som fortsätter reda ut förutsättningarna för en trafikering. Täby kommuns arbete med brygginventering fortsätter under 2026.

Nya planerade pendelbåtslinjer på Mälaren:

Under det första tertialet 2026 har nya trafikanalyser genomförts för linjerna L86 med sträckningen Ekensbergskajen - Lilla Essingen Primus – Alvik, och L87 med start- och målpunkterna Bällsta hamn – Gamla Stan (andra bryggor på linjen är Solna strand, Hornsberg, Minneberg, Alvik = omstigningspunkt för L86 och L87, eventuellt Lilla Essingen Primus, Lilla Essingen Lux och eventuellt Kungsholms torg). Utgångspunkt för analyserna (trafikeringsupplägg, turordning, omlopp och tidtabell) är vedertagen fartygstyp, det vill säga motsvarande fartyg som idag trafikerar andra pendelbåtslinjer. Hänsyn har tagits till fartbegränsningar (finns i hela området) och isgående trafik. Analyserna visar att antal påstigande är störst mellan Lilla Essingen och Gamla Stan (på bägge riktningarna). Avgörande för en attraktiv trafik är att start/målpunkten Gamla Stan etableras. Skulle start/målpunkten vara Klara Mälarstrand minskar antalet påstigande till en grad som gör att L87 blir ointressant för pendelbåtstrafikering. En annan avgörande faktor är att Bällsta hamn kan etableras som depåhamn för L87 inklusive laddmöjlighet för fartygen. Studien inför upphandling för L86/87 har påbörjats med en driftformsanalys. Ett beslut om driftform för fartygen är en förutsättning för fortsatt arbete.

I samarbete med kommunerna Solna, Stockholm och Sundbyberg samt Stockholms Hamnar har trafikförvaltningen nu tydliggjort vilka bryggor som måste finnas för en meningsfull trafikering (se ovan). Kommunerna och Stockholms Hamnar fortsätter inventera brygglägena. Ansvar för inom Stockholms stad är uppdelat mellan trafikkontoret, Stockholms Hamnar och exploateringskontoret (Bällsta, Alvik, Lilla Essingen Primus) vilket gör att det finns olika besluts- och finansieringsvägar för upprustning och etablering av bryggorna. Generellt har det visat sig att de flesta bryggorna behöver omfattande investeringar. Brygglägenas etablering har långa tidplaner, till exempel ny brygga i Alvik som enligt staden kan vara klar år 2033. Pontonlösningar föreslås för alla bryggor för att spara kostnader och lättare kunna säkerställa riktlinje trafikbryggors krav. Samarbetet med Sundbybergs kommun indikerar att en brygga vid slutet av Bällstaån inte är möjlig på grund av omfattande muddringskrav och förorenad sjöbotten. Samarbetet mellan trafikförvaltningen och kommunerna fortsätter bland annat i form av arbetsgrupper och en extern

Uppdrag	Status	Kommentar
		styrgrupp för uppdraget. Arbetet med avsiktsförklaringarna vilar fram tills att det finns säkra kostnadsberäkningar för bryggornas etablering. Kostnadsberäkningarna görs av brygghållarna det vill säga kommunerna.
Se över bemanning (kollektivtrafiken) utifrån dagens biljettsystem och kundbehov (dialoguppdrag med trafikutövare och fackliga organisationer) Beskrivning Trafiknämnden uppdras att i nära dialog med trafikutövare och fackliga organisationer se över bemanning med syfte att anpassa den utifrån dagens biljettsystem och kundbehov. Diarienummer RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Uppdraget är en fortsättning på tidigare arbete med stationernas entréer. Efter sommaren inleds ett pilotprojekt på tre stationer - Hägersten, Västertorp och Gärdet - där sekundärentréer utrustas med ny teknik. Projektet beräknas pågå under ett år. Syftet är att utöka öppettiderna för sekundärentréerna så att de motsvarar primärentréernas öppettider. Under den utökade öppettiden sker ingen ökning av bemanningen. I stället förses sekundärentréerna med tekniska och kommunikativa lösningar som säkerställer att service fortsatt kan erbjudas. I dagsläget stänger vissa sekundärentréer tidigare än primärentréerna, men hålls öppna för utpassering. Pilotprojektet möjliggör även inpassering under dessa tider. Erfarenheterna från pilotprojektet ska ligga till grund för fortsatt ställningstagande.

**Påskynda arbetet med
expressbussarnas framkomlighet**

Pågående enligt
plan

Beskrivning

Trafiknämnden får i uppdrag att påskynda arbetet med expressbussarnas framkomlighet, bland annat genom att utreda hur man tar vidare införandet av påstigning i samtliga dörrar på fler stombussar i övriga avtalsområden utanför innerstaden där nyttan av en sådan förändring medför störst fördelar för resenärerna sett till bussarnas punktlighet och restid samt under 2025 utifrån utredningens resultat gå vidare med införande på minst två busslinjer. Samt prioritera framdrift av det egna framkomlighetsarbetet och införandet av expressbussar i en sammanhållen process.

Diariernr

RS 2024-0217

Beslutat av

Regionfullmäktige 2025

Uppdragstyp

Beslut budget

Uppdraget beräknas avslutas
2030

Tertial 1 2026

Arbetet med expressbussarnas framkomlighet bedrivs i huvudsak inom projektet ÅVS Expressbuss 2030.

För närvarande pågår utredningsarbete av följande expressbusslinjer:

- Expressbusslinje N, Hallunda – Tyresö C (Genomförandeplanering)
- Expressbusslinje E, Vällingby – Sundbyberg – Hagaplan (Genomförandeplanering)
- Expressbusslinje I Tyresö/Handen – Gullmarsplan – City (Genomförandeplanering)
- Expressbusslinje J2 Sollentuna – Skärholmen - Kungens kurva (Genomförandeplanering)

Uppföljning och genomförande av beslutade genomförandeplaner pågår tillsammans med berörda kommuner, Trafikverket samt trafikutövare för följande linjer:

- Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö. Linjen är planerad att införas successivt i samband med att framkomligheten förbättras. En första deletapp av linjen föreslås införas T27.
- Expressbusslinje H Upplands Väsby – Vallentuna – Arninge. Linjen föreslås införas successivt. Deletapp 1, i form av en rödbusslinje infördes dec 2025 (T26).

Sammanhållen process

Arbetet inom ÅVS Expressbuss bedrivs enligt en processmetodik som kallas Linjestudier. Metodiken har arbetats fram i nära samverkan med länets kommuner och Trafikverket. Metodiken etablerades inom ÅVS Expressbuss år 2023 i syfte att stärka genomförandetakten av såväl identifierade åtgärder i vägnätet som införandet av nya expressbusslinjer.

Metoden bygger på att samtliga parter längs en specifik expressbusslinje förutom att utreda *vad* som ska göras även upprättar en gemensam plan med tillhörande avsiktsförklaring kring *hur* detta ska gå till. Detta manifesteras i slutet av linjestudien i en gemensam avsiktsförklaring med tillhörande genomförandeplan. Avsiktsförklaringen uttrycker parternas gemensamma intention att genom samordnade aktiviteter och åtgärder verka för att möjliggöra införandet av den aktuella expressbusslinjen. Hur detta ska gå till redovisas i den genomförandeplan som parterna gemensamt arbetat. Genomförandeplanen följs gemensamt upp årligen samt justeras vid behov. Trafikförvaltningen ansvarar för att samordna uppföljning av planen.

Under 2026 genomför projektledningen en utvärdering av de senaste årens arbete inom ÅVS Expressbuss via en enkät som skickas ut till medverkande tjänstepersoner från 13 av länets kommuner,

Uppdrag	Status	Kommentar
		Trafikverket och trafikförvaltningen. Det preliminära resultatet visar att den nya metodiken uppskattas av framför allt länets kommuner. Majoriteten av de svarande uppger att den nya metodiken upplevs som en tydlig förbättring jämfört med tidigare processer och ses som direkt värdeskapande. Särskilt linjestudiens tredje fas där genomförandeplaneringen uppskattas och upplevs bidra till att öka transparensen och förtroendet mellan inblandade aktörer. <i>Politiska dialogmöten – nytt</i> De avsiktsförklaringar och genomförandeplaner som hittills upprättats har med undantag för Stockholm och Trafikverket, beslutas politiskt. Detta moment kan ibland dra ut på tiden och innebära en del omtag. För att underlätta den politiska förankringen och bädla för en snabbare och beslutsprocess bjuder projektledningen sedan 2026 in till ett politiskt dialogmöte så snart genomförandeplan och avsiktsförklaring godkänts av studiens styrgrupp. Syftet med dessa möten är att informera om det gemensamma arbetet med att utveckla den aktuella Expressbusslinje inför kommande politiska beslut samt öppna upp för en konstruktiv och framåtblickande dialog kring hur parterna tillsammans kan stötta och driva detta arbete vidare. Den 16 april genomfördes politiskt dialogmöte inför beslut om införandet av Expressbusslinje E Vällingby – Sundbyberg – Hagaplan. <i>Efter avslutad Linjestudie</i> När en avsiktsförklaring och genomförandeplan för den aktuella linjen beslutats avslutas linjestudien liksom ÅVS Expressbuss uppdrag. Trafikförvaltningen är dock fortsatt ansvarig för att hålla ihop och samordna uppföljning av genomförandeplanen tillsammans med övriga parter. Idag leds arbetet med linjestudier av avdelning Strategisk utveckling på trafikförvaltningen.

Uppdrag	Status	Kommentar
Genomlysna samtliga stationer i tunnelbane- och pendeltågssystemet för att ta fram en plan för fler kommersiella verksamheter Beskrivning Trafiknämnden uppdras att genomlysna samtliga stationer i tunnelbane- och pendeltågssystemet för att ta fram en plan för fler kommersiella verksamheter. Planen ska redogöra för vilka stationer som är mest prioriterade utifrån syftet att bidra till ökade intäkter och ökad resenärsnytta. Diarienummer RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Trafikförvaltningen har inom ramen för tidigare arbete genomfört analyser av utvecklingsmöjligheter inom tunnelbane- och pendeltågssystemet, inklusive identifiering av stationer och lägen med potential för kommersiella inslag utifrån resenärsflöden och genomförbarhet. Trafikförvaltningen konstaterar samtidigt att det aktuella budgetuppdraget omfattar ett bredare perspektiv på kommersiella verksamheter i stationsmiljöer, där även andra typer av kommersiella koncept, servicefunktioner och erbjudanden behöver analyseras. Det fortsatta arbetet behöver därför omfatta en fördjupad analys av prioriterade stationer, möjliga affärsupplägg och kommersiella utvecklingsmöjligheter inom såväl tunnelbane- som pendeltågssystemet. Arbetet behöver även omfatta former för styrning, prioritering och uppföljning av kommersiella initiativ inom stationsmiljöerna.

Införa dynamisk trafik för att minska kostnader och öka resenärsnyttan



Pågående enligt plan

Beskrivning

Trafiknämnden uppdras att, inom ramen för befintliga och nya avtal, införa dynamisk trafik för att minska kostnader och öka resenärsnyttan. Införandet ska ske i samverkan med berörda kommuner och operatörer, utifrån identifierade behov och lokala önskemål. Trafiknämnden ska även vidta åtgärder för att möjliggöra att dynamisk trafik kan ställas som krav i kommande trafikavtal.

Diarienumr

RS 2025-0026

Beslutat av

Regionfullmäktige 2026

Uppdragstyp

Beslut budget

Uppdraget beräknas avslutas

2026

Tertial 1 2026

Dynamisk trafik är ett trafikupplägg utan fast tidtabell där resor beställs vid behov inom ett definierat geografiskt område. Trafikförvaltningen har under de senaste åren genomfört pilotprojekt med anropsstyrd trafik i olika delar av länet. Den anropsstyrda trafiken på Mörkö infördes som pilot 2023 och har efter utvärdering permanentats, vilket innebär att den tidigare linjelagda busstrafiken ersatts. Parallellt pågår ett utvecklingsarbete för införande av dynamisk trafik i Stockholm Nord. Införandet baseras på omställning av befintliga linjer till dynamiska upplägg med systemstöd, fordon och definierade serviceområden. Arbete pågår för att starta upp en pilot i Åkersberga där närtrafiklinje 968 görs om med ett helt dynamiskt upplägg. Trafikeringen kommer att utökas från området som busslinjen trafikerar idag och istället täcka hela Åkersberga. Trafikstart för piloten är tidtabellsskiftet i augusti 2026. Utmaningen är att trafikförvaltningen fortsatt saknar systemstöd för att kunna omhänderta och publicera denna typ av trafik i egna kanaler. Därför kommer även Åkersbergspiloten att hanteras i ett annat gränssnitt än SL:s egna kanaler. Parallellt med detta har trafikförvaltningen initierat ett annat projekt - en framtidssäkrad lösning för dynamisk anropsstyrd trafik som i korthet innebär följande:

1. Arbete med att skapa ett tydligt önskat läge, "value proposition", det vill säga vad är det för trafiklösning som ska erbjudas kunden? Genom att sy ihop kundbehov med affärsutveckling och ekonomiska möjligheter.
2. Ta fram en IT-arkitektur samt utforska tekniska möjligheter - vad behöver upphandlas och vad kan trafikförvaltningen utveckla?
3. Projektarbete med piloter
 - Etablera och utvärdera en ny pilot "Sthlm Nord"
 - Löpande utvärdering av pilotprojektet på Mörkö samt den anropsstyrda trafiken i Norrort. Piloten ska bidra till att forma modellen för dynamisk anropsstyrd trafik och utvärdera tjänsten och tjänstenivå utifrån olika målgrupper vilket ska bli till underlag till affärsmodell och tydliga affärsregler. Även utvärdera ersättningsmodell och förståelse för hur denna typ av trafik kan följas upp i samverkan mellan trafikutövare och trafikhuvudman. Därtill behövs en förståelse kring behov av förarstöd, ruttoptimering,

Uppdrag	Status	Kommentar
		fordonsallokering, planerad samåkning. Vilka integrationsmöjligheter som finns i en lösning med extern part, hur skulle en integration kunna göras så det sömlöst går att planera, boka och resa med den dynamiska (ej tidtabellslagda) trafiken ihop med ordinarie tidtabellslagda trafik. Arbetet som nu är igång spänner över stora delar av organisationen. Ambitionen är att innan sommaren kunna ha en uppfattning kring möjligheterna att använda befintliga avtal eller om förvaltningen behöver genomföra upphandling vilket såklart påverkar tidplanen för när en produkt kan vara färdig för resenären.
Införa en biljett som kombinerar kollektivtrafik med mikromobilitet och andra delningstjänster Beskrivning Trafiknämnden uppdras att utreda och införa en biljett som kombinerar kollektivtrafik med mikromobilitet och andra delningstjänster. Den kombinerade resan ska vara sökbar i SL-appen. Diarienummer RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Målet är att skapa en lösning som möjliggör för mikromobilitetspartners att erbjuda attraktiva erbjudanden till kunder med periodbiljett. Under tertial 1 har arbetet med att kunna visa upp mikromobilitet i SL:s digitala kanaler undersökts. Detta har skett genom: • intervjuer med andra trafik huvudmän som gjort piloter eller implementerat kombinerad mobilitet i app. • genomförande av en strukturerad behovsanalys från ett resenärsperspektiv • undersökning av nuläge rent tekniskt och hur data från till exempel elsparkcyklar och cyklar kan tas in i app eller webb • estimering av implementationskostnad kring trafikinformationsdelar Arbetet med utveckling av biljett/API (Application Program Interface) har vidare skett genom: • Dialog med potentiella partners kring tänkbara affärsmodeller

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram förslag på ett pilotförsök med capping, med nivå på pristak samt tidsplan Beskrivning Trafiknämnden uppdras att ta fram förslag på ett pilotförsök med capping, där nivå på pristak samt tidsplan presenteras. Förslaget ska arbetas in i trafiknämndens budgetunderlag under avsnittet frågor för hantering i Budget 2027. Diarienummer RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Resultatet i form av tidplan och prisnivå i enlighet med uppdragsformulering inarbetas i trafikförvaltningens kommande budgetunderlag 2027.
Ta fram förslag på hur personal inom kollektivtrafiken kan resa i SL-trafiken under tjänstgöring Beskrivning Trafiknämnden uppdras att, utifrån de system som finns idag och i samverkan med trafikoperatörerna, se över vilka möjligheter som finns och ta fram förslag på hur personal inom kollektivtrafiken kan resa i SL-trafiken under tjänstgöring, samt börja och sluta arbetstiden på samma plats. Förslagen ska varken belasta Regionen Stockholms budget, eller den enskilde arbetstagaren och återrapporteras till trafiknämnden senast kvartal 2 2026. Diarienummer RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Under tertial 1 har trafikförvaltningen påbörjat en kartläggning av nuvarande förutsättningar för hur personal inom kollektivtrafiken reser i SL-trafiken under tjänstgöring samt börjar och slutar arbetstiden på samma plats. Arbetet har genomförts i dialog med berörda trafikoperatörer och visar att frågan i huvudsak hanteras inom respektive trafikutövers arbetsgivaransvar, i enlighet med gällande kollektivavtal och villkor. Kartläggningen visar också att det i nuläget förekommer olika lösningar mellan operatörerna. Det fortsatta arbetet under 2026 kommer att handla om att gå vidare med frågan och belysa vilka möjligheter som kan finnas inom gällande avtal och regelverk, inför återrapportering till trafiknämnden under kvartal 2 2026.

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram förslag på hur färdtjänstresor i skärgårdsområden kan förbättras för fastboende i skärgården Beskrivning Trafiknämnden uppdras att ta fram förslag på hur färdtjänstresor i skärgårdsområden kan förbättras och samordnas i syfte att säkerställa trygga, tillgängliga och säkra transporter för fastboende i skärgården. Diarienumr RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Under tertial 2 genomförs ett insiktsarbete om hur behoven kring färdtjänstresandet i skärgården ser ut. Utifrån detta tas förslag fram på hur resandet kan förbättras.
Utreda insatser för ökad samplanering inom färdtjänsten Beskrivning Trafiknämnden uppdras att utreda insatser för ökad samplanering inom färdtjänsten i syfte att bidra till ökad resenärsnytta och resurseffektivitet. Diarienumr RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Under tertial 2 genomförs en utredning för att kartlägga möjligheter och konsekvenser i syfte att öka graden av samplanerade resor. Samplanering sker i dag främst inom taxi och i begränsad omfattning inom rullstolstaxi. Färdtjänsten identifierar, bland annat med utgångspunkt i tidigare trafikstudie, vilka åtgärder som kan genomföras inom ramen för det befintliga trafikhanteringssystemet Samplan.

Uppdrag	Status	Kommentar
Förslag på hur arbetsmiljön hos upphandlade operatörer vid behov kan förbättras Beskrivning Trafiknämnden uppdras att i nära dialog med fackliga organisationer och operatörer ta fram förslag på hur arbetsmiljön hos upphandlade operatörer vid behov kan förbättras, i linje med inriktningen i detta ärende, som ska redovisas innan 2026 års slut. Diarienummer RS 2026-0082 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut löpande Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Trafiknämndens uppdrag att ta fram förslag på hur arbetsmiljön hos upphandlade operatörer vid behov kan förbättras beslutades i mars 2026. Arbetet befinner sig därmed i ett tidigt skede. Arbetet tar sin utgångspunkt i flera parallella och redan pågående aktiviteter inom området. Arbetet bedrivs inom ramen för trafikförvaltningens roll som beställare och genomförs i dialog med trafikutövare och fackliga organisationer. Det omfattar bland annat utvecklad kravställning och uppföljning av systematiskt arbetsmiljöarbete i trafikavtal, redan etablerade forum för samverkan samt dialoger och intervjuer med bussförare och ledningsfunktioner hos trafikutövarna. Dessa aktiviteter bidrar sammantaget till en ökad kunskap om arbetsmiljösituationen inom den upphandlade trafiken och utgör underlag för fortsatt arbete. Under kommande period avses arbetet att fördjupas genom en arbetsgrupp med fokus på arbetsmiljö inom ramen för leverantörssamverkan. Under året pågår även ett analysarbete med extern expertmedverkan kring hur upphandling kan användas som styrmedel för arbetsmiljö, med fokus på bussförarens arbetsmiljö, vilket kan komma att användas som underlag i det fortsatta arbetet. Arbetet följs upp inom ordinarie styrning och rapportering, med målsättning att uppdraget kan slutredovisas före utgången av 2026.

1.1.2 Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

Uppdrag	Status	Kommentar
Initiera en testbädd för ny teknik och innovativa lösningar i skärgårdstrafiken Beskrivning Trafiknämnden uppdras att initiera en testbädd för ny teknik och innovativa lösningar i skärgårdstrafiken. Diariernr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Inom ramen för testbäddsverksamheten har upphandling av ett batterienergilager genomförts i syfte att möjliggöra snabbbladdning i områden med begränsad nätkapacitet. Leverans av energilagret pågår. Med utgångspunkt i detta kommer flexibilitets- och stödtjänster kopplade till energilagret att testas vid en utvald plats i skärgården. I detta sammanhang ska även systemets bidrag till en service- och trygghetspunkt (SOT) undersökas. Inom ramen för testerna ska vidare förutsättningarna för en eventuell framtida uppskalning analyseras. Samverkan avseende elektrifieringsrelaterade initiativ har inletts i samarbete med Länsstyrelsen. Från laddplatsen kommer ett snabbgående, elektriskt bärplansfartyg, vars energiförsörjning sker via batterienergilagret, att trafikera en skärgårdsrutt. Fartyget är utrustat med AI-baserat förarstöd och avses testas i operativ drift med enmansbesättning.
Utreda en plan för införande av plattformbarriärer i kollektivtrafiken Beskrivning Trafiknämnden uppdras att utreda en plan för införande av plattformbarriärer i kollektivtrafiken. Utredningen ska redogöra för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade för införande av plattformbarriärer. Diariernr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Genomförd	Tertial 1 2026 Arbetet med framtagande av en plan för införande av plattformbarriärer i befintligt tunnelbanesystem är klart. Beslut fattades om att godkänna slutrapporten vid trafiknämnden 21 april. Slutrapporten/planen redogör för vilka stationer som är mest prioriterade utifrån suicid, olyckor och trängsel samt hur ett införande på ett begränsat antal stationer skulle kunna genomföras. Ett införande på flera stationer är beroende av både fordonsflottans sammansättning och ett stödjande trafikstyrningssystem.

Uppdrag	Status	Kommentar
Åtgärder för att säkerställa att kollektivtrafiken år 2030 kan upprätthålla sin förmåga samt hantera kraven som Nato-medlemskapet innebär Beskrivning Trafiknämnden uppdras att i samråd med regionstyrelsen utreda vilka åtgärder och investeringar som behöver göras för att säkerställa att kollektivtrafiken år 2030 kan upprätthålla sin förmåga vid stora störningar och höjd beredskap samt hantera de nya kraven som Nato-medlemskapet innebär. Diarienummer RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Projektet är uppstartat och konsultanskaffning pågår. Uppdraget kommer att utföras i fem delprojekt. Insamling av underlag pågår inom samtliga fem delprojekt. Arbetet syftar till att skapa en stabil bas för kommande analyser och beslut. Materialet sammanställs löpande och utgör en viktig del av förberedelserna inför respektive delprojekts fortsatta aktiviteter. Projektets ingående delprojekt är: Del1: Övergripande system- och beroendeanalys av kollektivtrafikens samhällsviktiga funktioner Del2: Behov av energi- och drivmedelsberedskap för kollektivtrafiken i kris, höjd beredskap och krig Del3: Trafikupplägg, miniminivåer och principer för prioritering i kris, höjd beredskap och krig för att kunna bedriva de samhällsviktiga funktionerna Del4: Behov av försörjningsberedskap, reparationsberedskap, lager och alternativa logistikkedjor Del 5: Behov av utbildning, övning, samverkan och ledning

1.1.3 Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet

Uppdrag	Status	Kommentar
Översyn av Waxholmsbolagets samlade taxesystem och prissättning Beskrivning Trafiknämnden uppdras 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 WÅAB. Diariennr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Målet med uppdraget är att identifiera och analysera olika harmoniserings- och förenklingsförslag inom WÅAB:s taxesystem, i syfte att nå närmande till SL-systemet. Utredning genomförd 2025, vilken resulterade i fortsatt uppdrag med önskade kompletteringar. <i>Leverabler</i> Genomförda kompletteringar enligt identifierade behov och inkomna önskemål. Efter beslut i sjötrafikutskottet 20 april genomförs under året djupare analys av utredningens förslag 4, inklusive konsekvensberäkningar avseende intäkter och resande. De olika alternativ som utredningen omfattar är: 1. Full harmonisering med SL:s taxa och affärsregler. 2. Införande av en enhetstaxa inom WÅAB på en högre prisnivå än SL. 3. Bibehållen WÅAB-taxa med utökad giltighet för SL:s period- och prenumerationsbiljetter. 4. Förenkling av taxestrukturen genom införande av färre taxenivåer i sjötrafiken. 5. Harmonisering av affärsregler (till exempel validering och biljettkrav) utan förändring av taxenivåer.

1.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

1.2.1 Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet

Uppdrag	Status	Kommentar
Komplettera pågående utredning om effektivare utnyttjande av fastighetsbeståndet med andra tillvägagångssätt utöver upphandling Beskrivning Trafiknämnden uppdras att komplettera den pågående utredningen om ett effektivare utnyttjande av fastighetsbeståndet, med andra tillvägagångssätt utöver upphandling. Diarienummer RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Samverkan sker genom ett etablerat gemensamt mötesforum, där Regionledningskontoret ansvarar för kallelser och berörda sektionschefer från trafikförvaltningen deltar. Utredning av utvalda fastigheter pågår, till exempel gällande avyttring av fastighet RB30. Framtagande av åtgärdsförslag för de två sporthallarna i Rissne och Nyboda pågår och beräknas vara klart under andra halvåret 2026. Beslut om att upphäva tidigare beslut om försäljning av kontorsplan 5, 6 och 7 vid Fredriksdalsdepån har bifallits. En behovsanalys har påbörjats för framtida användning. Framtagande av strategiskt underlag pågår, där trafikförvaltningen stödjer regionledningskontorets budgetuppdrag "strategi för lokalförsörjning och fastighetsägarande". Kartläggning av fastigheter ska redovisas våren 2027.

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd Beskrivning Trafiknämnden ges i uppdrag att ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd. Diarienumr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 I Budget 2025 fick trafiknämnden i uppdrag att ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd. Uppdraget har genomförts inom trafikförvaltningen och en samlad plan har tagits fram, vilket utgör slutredovisning av uppdraget. En redovisning av uppdraget planeras att läggas fram som ett informationsärende i Färdtjänstutskottet i maj. Arbetet har utgått från en kartläggning av tillståndsprocessen, genomförd i dialog med både trafikförvaltningen och länets kommuner. Syftet har varit att identifiera möjligheter till effektivisering genom digitalisering och automatisering. Identifierade utvecklingsområden har prioriterats och hanteras vidare inom ordinarie planerings- och genomförandeprocesser. Planen omfattar flera åtgärder, varav vissa har genomförts under 2025 och vissa under våren 2026, exempelvis förbättrade administrativa översiktssyner och enhetligare beslutstexter i klarspråk. Övriga åtgärder genomförs successivt. Sammantaget bedöms planen bidra till ökad resurseffektivitet, minskat manuellt arbete och kortare handläggningstider. Tertial 2 2026 - Trafikförvaltningen påbörjar prioriterade förbättringsarbeten som exempelvis att automatisera skapandet av sjukreseärenden/tillstånd för att på så sätt minska handläggningstiden för efterregistrering av sjukresetillstånd. Tertial 2 2026 - Automatisera hantering av riksavtalsremisser i syfte att frigöra tid för handläggare samt minska handläggningstiderna.

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Sammanställning A2, lokala uppdrag

Tertial 1 2026

Innehållsförteckning

1 Uppdrag	4
1.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	4
1.1.1 Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	4
1.1.2 Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet	6
1.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	6
1.2.1 Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035	6
1.2.2 Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling	7

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 8 uppdrag från trafiknämnden, varav 7 löper enligt plan och ett med avvikelse.

1.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

1.1.1 Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet

Uppdrag	Status	Kommentar
Identifiera och förbereda ett pilotförsök med biljettsamverkan inom sjötrafiken Beskrivning Trafiknämnden ges i uppdrag att identifiera och förbereda ett pilotförsök med biljettsamverkan inom sjötrafiken. I förberedelserna ingår att klargöra de juridiska förutsättningarna, analysera kostnaderna och säkerställa planeringsmässiga förutsättningar. Uppdraget skall vara utfört och återrapporterat till Trafiknämnden kvartal 2 2025. Utöver detta ska även integrerad information om kommersiell sjötrafik införas i relevanta kanaler så som SL:s reseplanerare Beslutat av Nämnd 2025	Pågående med avvikelse	Tertial 1 2026 Målet är att möjliggöra för en pilot inom sjötrafiken där externa operatörer kan samverka med trafikförvaltningen inom biljettförsäljning. Trafikförvaltningen har tagit fram ett API (Application Program Interface) som kan nyttjas av partners som vill erbjuda rabatterat resande till kunder med SL 30-dagarsbiljett, på sina turer. Dialog har startats med två operatörer i sjötrafiken men ingen av dessa är intresserade av trafikförvaltningens presenterade lösning. Önskemål från dem var att låta SLs kunder resa gratis men att trafikförvaltningen betalar fullpris för kundernas räkning via faktura. En rapport avseende biljettsamverkan med kommersiella aktörer inom sjötrafiken presenterades vid sjötrafikutskottet i augusti 2025. Rapportens slutsatser pekar på att ett samverkansförsök där trafikförvaltningen finansierar kostnadsfria resor medför utmaningar ur likvärdighets-, konkurrens- och upphandlingsperspektiv. Trafikförvaltningen bedömer därför inte att samverkansformen är lämplig att driva vidare. Pilotförslaget kvarstår dock och kan aktualiseras om annan extern part visar intresse för att medverka i ett

Uppdrag	Status	Kommentar
Uppdraget beräknas avslutas 2026		upplägg som bedöms förenligt med gällande regelverk.
Införa förenklat felanmälningsförfarande inom SL-appen. Beskrivning Trafiknämnden uppdras att införa förenklat felanmälningsförfarande inom SL-appen. Syftet är ökad användarvänlighet för resenären och minskad administration Beslutat av Nämnd 2026 Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Trafiknämnden vill sänka trösklarna för kunder att inkomma med synpunkter på tjänster inom trafik och digitala kanaler. Detta ska ske genom en funktion i SL-appen. Under perioden har förberedande arbeten genomförts inom både arkitektur och design. Lösningar har formats både för en kortsiktig och en långsiktig lösning. Arbetet pågår därmed enligt plan.
Inkorporera flexibla nattstopp i busstrafiken som standard där detta är möjligt och lämpligt. Beskrivning Trafiknämnden uppdras att inkorporera flexibla nattstopp i busstrafiken som standard där detta är möjligt och lämpligt. Syftet är att bidra till ökad trygghet, resenärsnytta och resurseffektivitet Beslutat av Nämnd 2026 Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Under året har flexibla nattstopp införts på linjerna 601 och 697. Ett utvärderingsarbete pågår för att bedöma effekterna, särskilt kopplat till trygghet och resenärsnytta. Detta är en viktig grund för det fortsatta arbetet med att införa lösningen som standard där detta är möjligt och lämpligt. Parallellt genomför trafikförvaltningen, tillsammans med trafikutövarna, en översyn av övriga nattlinjer i syfte att möjliggöra ett bredare införande. Samtliga linjer analyseras utifrån varierande förutsättningar, inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Även andra faktorer beaktas, såsom den nattpendelpilot som startar under hösten och förändrar vissa linjestäckningar. I analysen ingår att identifiera trafiksäkra sträckor och genomföra riskanalyser tillsammans med trafikutövarna. Därefter följer utbildnings- och informationsinsatser inför ett eventuellt införande till T27.
Införa funktionen gemensamt SL- och WÅAB-biljettköp i SL-appen i syfte att underlätta för en sömlös resa Beskrivning Trafiknämnden uppdras att införa funktionen gemensamt SL- och WÅAB-biljettköp i SL-appen i syfte	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Under tertial 1 har trafikförvaltningen genomfört en utredning (TN 2023-0269) som resulterat i valet att skapa en kombinerad biljett per taxa likt den lösning som idag finns med UL. Teknisk utveckling har genomförts och biljettypen planeras lanseras tertial 2, i den uppdaterade SL-appen.

Uppdrag	Status	Kommentar
att underlätta för en sömlös resa		
Beslutat av Nämnd 2026		
Uppdraget beräknas avslutas 2026		

1.1.2 Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet

Uppdrag	Status	Kommentar
I samråd med Klimat- och regionutvecklingsnämnden , ta fram förslag och genomföra åtgärder för att öka attraktiviteten och nyttjandet av infartsparkeringar där det finns potential för ökat kombinationsresande. Beskrivning Klimat- och regionutvecklingsnämnden får i uppdrag att tillsammans med berörda kommuner och i samråd med trafiknämnden, ta fram förslag och genomföra åtgärder för att öka attraktiviteten och nyttjandet av infartsparkeringar där det finns potential för ökat kombinationsresande. I uppdraget ingår även att kartlägga bristen på cykelparkeringar vid relevanta busshållplatser. Beslutat av Nämnd 2026 Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Klimat- och regionutvecklingsnämnden leder detta uppdrag och trafikförvaltningen deltar. Samarbete är inlett med Regionledningskontoret för att ta fram förslag och genomföra åtgärder för att öka attraktiviteten och nyttjandet av infartsparkeringar där det finns potential för ökat kombinationsresande.

1.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

1.2.1 Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram en strategi för utbyggnad av solceller Beskrivning	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Förslag till rapport framtagen med fördjupning i separat PM innefattande:

Uppdrag	Status	Kommentar
Trafiknämnden uppdras ta fram en strategi för utbyggnad av solceller med syfte att föreslå tillvägagångssätt och målsättning för antal installerade solceller. Beslutat av Nämnd 2025 Uppdraget beräknas avslutas 2026		- Riskanalys avseende brandrisker kopplat till solceller. - Tydliggörande var solceller kan installeras med hänsyn till brandrisker för underliggande verksamhet, både för depåtak och stationer., - Beslut om rekommenderad riskhantering för depåer och stationer togs vid övergripande säkerhetsstyrningsmöte (ÖSSM) den 26 april. Planen slutförs efter beslutet. Planen framåt innebär att: - Fortsätta installera solceller på depåer anpassat utifrån brandrisker. - Fördjupade utredningar för utbyggnad på 21 stationer och markytan invid Bro-depån. - Beslut om budget för fortsatta åtgärder saknas Trafikförvaltningen planerar att återkomma med ärende till trafiknämnden i juni (preliminärt). Ärenderubrik: Informationsärende Strategisk plan för utbyggnad av solceller.

1.2.2 Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling

Uppdrag	Status	Kommentar
I samråd med Fastighets- och servicenämnden skärpa kontrollen av underentreprenörer, samt utreda möjligheterna och konsekvenserna av att begränsa antalet underentreprenörsled i upphandlingar för byggprojekt. Beskrivning Fastighets- och servicenämnden uppdras att i samråd med trafiknämnden skärpa kontrollen av underentreprenörer, samt utreda möjligheterna och konsekvenserna av att begränsa antalet underentreprenörsled i upphandlingar för byggprojekt. Resultatet av utredningen ska även kunna användas som underlag för trafiknämndens samtliga verksamheter Beslutat av Nämnd 2026 Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 Utifrån uppdragets form har följande punkter/leveranser skett i samråd med berörda förvaltningar: <i>Dialog</i> - Dialog har genomförts med utpekad förvaltning kring uppdragets målbild i enlighet med politiskt beslut i budget. - Samtalen har fokuserat på förväntningar, nuläge samt inriktning för fortsatt genomförande och uppföljning. - Trafikförvaltningen har bidragit med perspektiv från både styrning och operativt genomförande. <i>Gemensamt arbete</i> - Ett gemensamt arbete har initierats där målbild, utgångsläge och identifierade utvecklingsbehov har tydliggjorts. - Samverkan har skett kring hur uppdraget ska omsättas i praktiskt arbete, inklusive ansvarsfördelning och koppling till befintliga processer. - Arbetet har lagt grund för ökad samsyn kring uppföljningsbehov och önskat framtida

Uppdrag	Status	Kommentar
		arbetssätt. <i>Internt på trafikförvaltningen – kartläggning och GAP</i> - En intern kartläggning har genomförts av nuvarande styrning och arbetssätt inom trafikförvaltningen, med särskilt fokus på uppföljning och kontroll. - GAP-analys har identifierat skillnader mellan nuläge och önskat läge, bland annat kopplat till: - Begränsad styrning i delar av underentreprenadsleden (UE-led). - Behov av mer systematiska och enhetliga uppföljningskontroller. <i>Risikanalys på internt arbetssätt</i> - Trafikförvaltningen har genomfört en riskbedömning av nuvarande interna arbetssätt utifrån uppdragets målbild. - Identifierade risker rör främst: - Bristande transparens och kontroll i delar av UE-ledet. - Otillräcklig uppföljningsstruktur som kan försvåra en tydlig och likvärdig kontroll. - Risikanalysen används som underlag för vidare utveckling av styrning och uppföljning. <i>Delade erfarenheter</i> - Erfarenheter från tidigare och pågående arbete har delats mellan berörda parter, samt kartläggning över branschen rekommendationer och utmaningar. - Fokus har legat på vad som fungerat väl respektive vilka utmaningar som identifierats i nuvarande uppföljningsmodeller. - Dessa erfarenheter utgör ett viktigt inspel i det fortsatta utvecklingsarbetet mot tydligare och mer robusta arbetssätt.
I samråd med Fastighets- och servicenämnden utreda krav på lärlingar i upphandlingar för byggprojekt för att främja kompetensförsörjning Beskrivning Fastighets- och servicenämnden uppdras att i samråd med trafiknämnden utreda krav på lärlingar i upphandlingar för byggprojekt för att främja kompetensförsörjning Beslutat av	 Pågående enligt plan	Tertial 1 2026 <i>Mål och effekter</i> - Främja kompetensförsörjningen i bygg- och anläggningsprojekt inom regionen. - Säkerställa att regionens investeringsprojekt har tillgång till efterfrågad och relevant kompetens över tid. - Bidra till ökad långsiktig robusthet och redundans inom kritiska bygg- och anläggningsspecifika kompetensområden. <i>Gemensamt arbete</i> - Undersöka förutsättningar för ett gemensamt och samordnat arbetssätt mellan

Uppdrag	Status	Kommentar
Nämnd 2026		Region Stockholms förvaltningar som genomför byggprojekt.
Uppdraget beräknas avslutas 2027		• Skapa samsyn kring roller, ansvar och verktyg för att arbeta strukturerat med kompetensförsörjning i investeringsprojekt. • Identifiera möjligheter till gemensamma initiativ gentemot bransch, utbildningsaktörer och andra relevanta parter. <i>Förståelse för branschens utmaningar</i> • Fördjupa regionens samlade kunskap om bygg- och anläggningsbranschens utmaningar kopplat till: ○ Kompetensöverföring mellan generationer och mellan projekt. ○ Tillgång till specialistkompetenser inom utpekade områden. ○ Resursförstärkning i en marknad med hög konkurrens om kompetens. • Använda denna förståelse som underlag för mer träffsäkra krav, dialoger och uppföljning i projektgenomförandet. <i>Dialog</i> • Berörda förvaltningar, både ansvariga och deltagande, inklusive trafikförvaltningen, är idag involverade i uppdraget. <i>Avgränsning</i> • Uppdraget avser kompetensförsörjning kopplat till regionens investerings- och byggprojekt. • Intern kompetensförsörjning för ordinarie linjeverksamhet inom förvaltningarna ingår inte i uppdraget.

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, T1 2026

April 2026

1 Indikatorer beslutade av nämnd

1.1 Inriktningsmål: Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

Under inriktningsmålet "Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv" finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden.

De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna.

Nedan presenteras de indikatorer som är beslutade av nämnd vilka kommer att följas och återslagrapporteras till trafiknämnden löpande under året.

Prognostiserad måluppfyllelse avser helåret och bedöms enligt nedan.



Uppfylls



Osäker



Uppfylls ej

Tabeller: Indikatorer beslutade av trafiknämnden

Nöjda resenärer per trafikslag

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2026	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos -upp- fyllelse	Mål- värde
Nöjda resenärer - tunnelbana (Nämnd)	89%	88%	84%		>=84%
Nöjda resenärer - busstrafik (Nämnd)	76%	75%	72%		>=78%
Nöjda resenärer - pendeltåg (Nämnd)	70%	67%	56%		>=71%
Nöjda resenärer - lokalbanor (Nämnd)	88%	89%	85%		>=87%
Nöjda resenärer - pendelbåt (Nämnd)	97%	97%	97%		>=92%
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik (Nämnd)	95%	95%	92%		>=94%

God tillgänglighet genom tidhållning, turtäthet och god trafikinformation i störda lägen gör resorna med kollektivtrafiken attraktiva.

I ombordundersökningen upplevd kvalitet var andelen nöjda resenärer 80 procent för landtrafiken som helhet vilket är fyra procentenheter högre än för motsvarande period (januari till mars) föregående år. Samtliga trafikslag förutom pendeltåg prognostiseras överträffa mål för helåret.

Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 88 procent vilket är fyra procentenheter högre än målnivån. Det goda utfallet för perioden kan främst härledas till att tunnelbanan har en hög turtäthet, är enkel att använda och löser ett resebehov för många. Operatörsbytet i november 2025 genomfördes utan trafikstörningar och med en fortsatt stabil trafikleverans.

Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 75 procent, vilket är högre än motsvarande period föregående år, men fortsatt under målnivån. Förbättringen jämfört med föregående år förklaras främst av att utfallet då påverkades negativt av två utmanande trafikstarter. Att målet för perioden inte är i paritet med årets målnivå beror på flera faktorer. Kraftiga snömängder i januari och bristande snöröjning påverkade busstrafiken i flera kommuner, med inställda och försenade avgångar som följd. Detta hade särskilt stor påverkan i avtalsområde E37C (Huddinge, Botkyrka Söderort). I E42 (Bromma, Sollentuna, Solna och Sundbyberg) genomfördes dessutom trafikförändringar på linjerna 124, 156, 515 och 517, utan trafikförvaltningens godkännande vilket ledde till minskat utbud och försämrad kundnöjdhet.

Ytterligare påverkan kommer från efterverkningar av tidigare trafikstarter (E45HN, Handen, Nysäshamn och E45T, Tyresö), tillfälliga trafiklösningar vid Slussen (E36C, Nacka och Värmdö) samt fortsatt låga resultat i E31 (Sigtuna, Upplands Väsby och

Vallentuna). Sammantaget har detta resulterat i lägre andel nöjda resenärer.

Samtidigt är variationen mellan avtalsområden stor, där flera områden överträffar målet, inklusive större avtalsområden. Trenden är positiv och i takt med genomförda åtgärder såsom förbättrad punktlighet, återställd trafik och införande av elbussar, bedöms förutsättningarna goda att nå helårsmålet.

Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 67 procent vilket är en betydande förbättring mot utfallet motsvarande period föregående år, men under årets uppsatta målnivå. Det låga utfallet för pendeltågstrafiken är till följd av bland annat utmaningar kopplade till fordon samt brister i delar av infrastrukturen som påverkar avgångar och punktligheten negativt. Förvaltningen fortsätter dialogen och arbetet med externa intressenter för att säkerställa snabba insatser vid störningar och fortsatt strategisk samverkan.

För *lokalbanor* är andel nöjda resenärer 89 procent vilket både är högre än årets målnivå och utfallet för samma period föregående år. Det goda utfallet kan främst härledas till bra trafikleverans för Tvärbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan.

Andelen nöjda resenärer med *pendelbåt* uppgår till höga 97 procent vilket är i paritet med utfallet samma period föregående år, trots smärre förseningar till följd av den kalla vintern. När det gäller *allmän skärgårdstrafik* är andelen nöjda resenärer fortsatt god med ett utfall för perioden om 95 procent, detta trots att det under perioden både har varit inställda bryggor på grund av ett historiskt lågt vattenstånd, och mycket is.

Punktlighet per trafikslag¹

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2025	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos -upp- fyllelse	Mål- värde
Punktlighet - lokalbanor (Nämnd)	93%	92%	93%		>=96%
Punktlighet - pendelbåt (Nämnd)	99%	98%	97%		>=94%
Punktlighet - skärgårdstrafik (Nämnd)	97%	97%	98%		>=93%
Punktlighet - särskilda persontransporter (Nämnd)	95%	93%	94%		>=94%
Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig (Nämnd)	46%	44%	39%		50%

Punktligheten för *lokalbana* är 92 procent ackumulerat vilket både är lägre än föregående års utfall och årets målnivå. Periodens utfall har påverkats negativt av både fordonsfel samt infrastruktureller störningar. För att stärka kollektivtrafikens leveransförmåga samt säkerställa en mer stabil fordonsutsättning pågår ett arbete för att utveckla en effektivare samverkan mellan fordonsleverantörer, trafikutövare och trafikförvaltningen. Parallellt fortsätter arbetet med att förtydliga arbetssätt inom ramen för underhållsavtalen, där en förbättrad struktur och tydligare ansvarsfördelning förväntas ge positiva effekter på tillgängligheten i fordonsflottan.

Avseende punktligheten för både *pendelbåt* samt för *skärgårdstrafik* är utfallet fortsatt väl över målnivå trots en vinter med mycket is och istidtabell. Detta kan främst förklaras av effektiv planering och aktiva insatser för att hålla farleder och rännor öppna, vilket har säkerställt en stabil trafikering.

Punktligheten för *särskilda persontransporter* understiger både årets målnivå samt föregående års utfall. Utfallet kan främst förklaras av bristande tidspassning under årets början till följd av framkomlighetsproblem kopplade till otillräcklig snöröjning. I övrigt är tidspassningen generellt mycket god, vilket till stor del kan härledas till nuvarande avtal som möjliggjort fler tillgängliga leverantörer för färdtjänstresor.

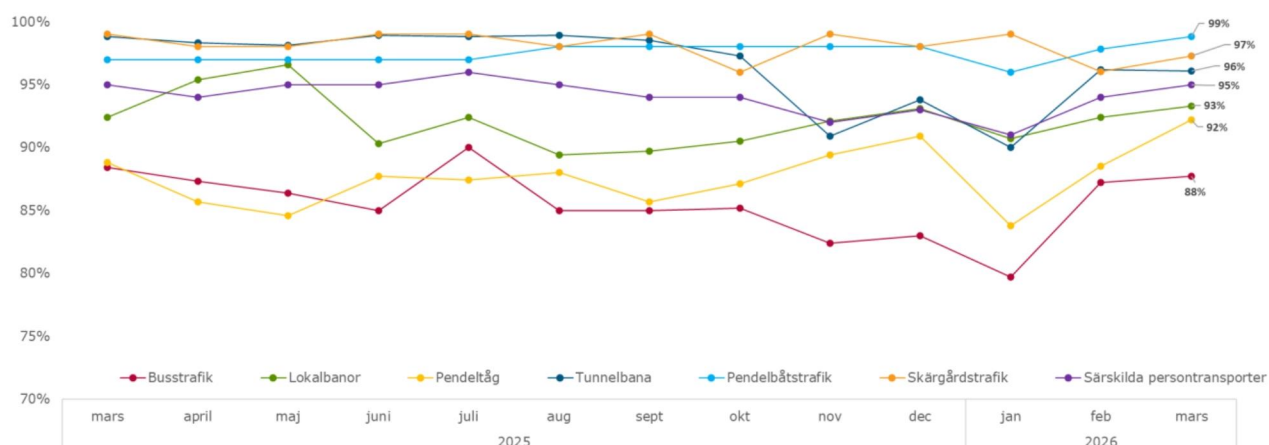
För *andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig* är utfallet för perioden 44 procent vilket är lägre än årets målnivå men högre än samma period föregående år. Andelen länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig, det vill säga att de kan lita på att komma fram i tid med SL, har ökat under de senaste två åren.

I mars uppgav 46 procent att de kan lita på att komma fram i tid, vilket motsvarar den högsta nivå som uppmättes under 2025.

¹ Punktlighet för tunnelbana, pendeltåg, och buss redovisas i trafikförvaltningens tertialrapport och alltså inte i denna bilaga

Det finns samtidigt tydliga skillnader mellan olika trafikslag. Resenärer som främst använder tunnelbanan uppvisar en högre grad av upplevd pålitlighet (59 procent), följt av bussresenärer (45 procent), medan pendeltågsresenärer har lägst nivå (33 procent).

Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag



Antal påstigande per trafikslag

Antal påstigande per trafikslag Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2025	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos -upp-fyllelse	Målvärde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag på land (tusental) (Nämnd)	2 635	2 547	2 498		2 466
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - tunnelbana (Nämnd)	1 100	1 054	1 016		>=1 014
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - busstrafik (Nämnd)	980	951	956		>=938
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - pendeltåg (Nämnd)	354	339	324		>=337
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - lokalbanor (Nämnd)	206	203	202		>=177
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten (tusental) – (Nämnd)	379	888	945		>=7 000
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - pendelbåt (tusental), (Nämnd)	309	703	818		>=5 200
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - skärgårdstrafik (tusental), (Nämnd)	70	185	127		>=1 800

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land till och med mars uppgår till 2 547 000 vilket är en minskning med 16 procent jämfört med 2019, det vill säga jämfört med nivån innan pandemin. Resandet har stabiliserats runt 85 procent av nivån före pandemin (2019) vilket är i linje med målnivåer enligt verksamhetsplan 2026.

Aktuell prognos för landtrafiken uppgår till 2 427 000 vilket är cirka två procent högre än för resandet 2025. Antalet genomsnittligt påstigande per månad varierar med tid på året. Målvärden i tabellen ovan avser helår vilket innefattar säsongsmässigt lågt resande under sommarmånaderna. Samtidigt är det i nuläget svårt att prognostisera i vilken utsträckning planerade avstängningar kommer att påverka resandet under sommarperioden.

Genomsnittligt påstigande för *tunnelbana* är 1 054 000 för perioden, vilket är högre samma period föregående år. Periodens utfall kan främst härledas till fortsatt utökad trafik i och med ny tidtabell i december 2025, T26, samt stabil trafikleverans med färre antal inställda avgångar.

Det genomsnittliga påstigande för *busstrafiken* är 951 000 för perioden vilket är lägre än samma period föregående år. Vinterns utmaningar, med inställda och försenade bussavgångar, har haft en negativ påverkan på resandet. Under januari och i början av februari var resandet lägre än under motsvarande period 2025, trots att även

föregående år präglades av utmaningar i trafikstarten avseende både E37C (Huddinge, Botkyrka, Söderort) samt E36C (Nacka och Värmdö). Därutöver är februari historiskt sett en månad med lägre resande, bland annat till följd av sportlov.

Trots en svag start och ett lågt resande i januari och början av februari bedöms helårsmålet kunna uppnås. Bedömningen grundas på den positiva trend som noterades under tertial 3 2025, vilken förväntas återkomma under 2026 och då redan under tertial 2.

Under april planeras linje 743 (Skäcklinge-Liljeholmen) och linje 745 (Uttran - Liljeholmen) att åter tas i trafik. Linjerna har tillhört E37C (Huddinge, Botkyrka, Söderort) och har varit indragna sedan 2023, och återinförandet bedöms få en positiv effekt på resandet. Även återläggningen av trafiken på linjerna 124, 156, 515 och 516 kommer påverka resandet i positiv bemärkelse.

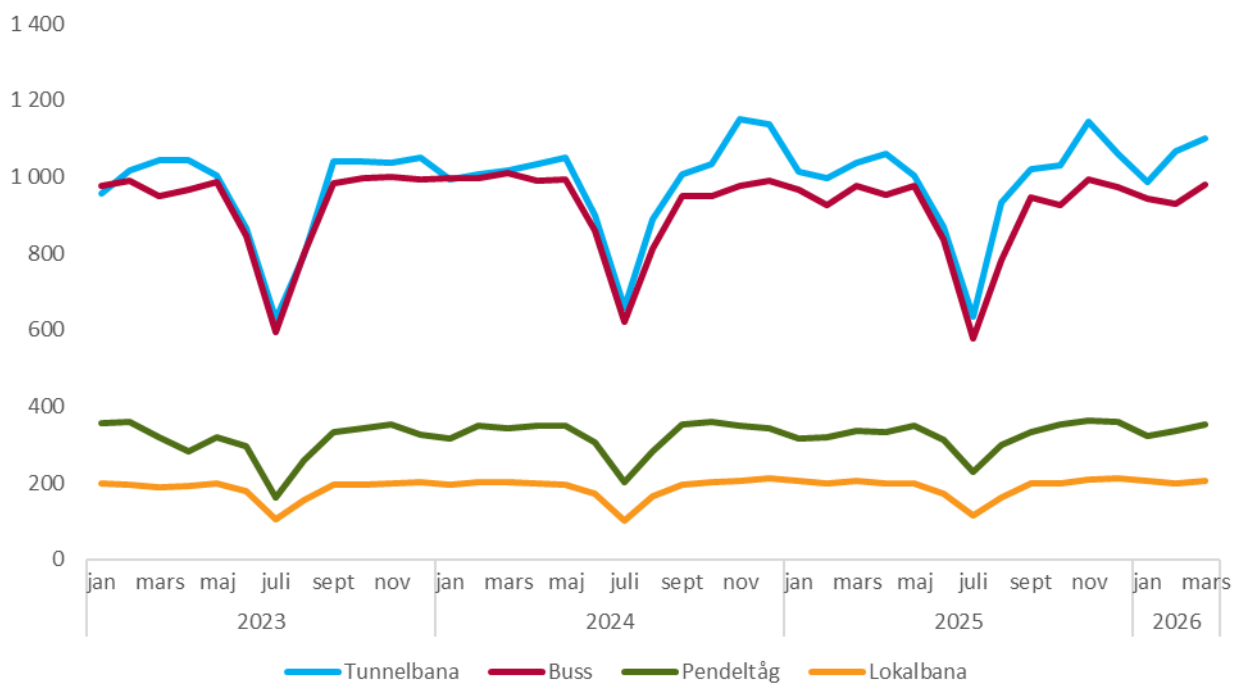
För *pendeltåget* är det genomsnittliga påstigande om 339 000 för perioden vilket är högre än för samma period föregående år. Detta trots fortsatt utmaningar till följd av infrastrukturfel som har påverkat bland annat punktligheten negativt. Förvaltningen upprätthåller därför en fortsatt dialog och samverkan med externa aktörer i syfte att säkerställa snabba åtgärder vid störningar samt att stärka den långsiktiga och strategiska samverkan.

Genomsnittligt påstigande för *lokalbanor* är 203 000 för perioden vilket är högre än för samma period föregående år. Det goda utfallet kan härledas till bättre trafikleverans med färre antal inställda avgångar på de större banorna såsom Tvärbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan.

Periodens utfall för *pendelbåt* är 14 procent lägre än föregående period. Minskningen kan främst härledas till flytt av trafiken på Linje 83 till Waxholmsbolagets trafik, utebliven trafik på Linje 84 under istidtabell (trafiken åter igång från 9 mars) och istidtabell på Linje 80 samt Linje 89 vilket medför färre avgångar och då även lägre resande.

För *skärgårdstrafik* är utfallet högre än föregående period vilket främst beror på fortsatt god utveckling som främst kan härledas till att SL-taxan gäller på samtliga WÅAB-avgångar från Strömkajen.

Diagram 2: 2023–202603, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag, exklusive pendelbåts- och skärgårdstrafiken.



INVESTERINGSUTFALL 2026 TRAFIKNÄMNDEN
Investeringar >50 mkr <100 mkr



Period 2026-04-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2026 jan-apr	Prognos 2026	Budget 2026	Avvikelse 2026	Upparbet- ningsgrad 2026 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2026	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
503500 - Infrastruktur för digitalisering av reklamator konceptstationer	5,6	79,0	7,4	71,6	75%	21,6	98,8	28,8	98,8	75%
503430 - Elektrifiering Tomtebodas bussdepå	4,6	50,9	68,1	-17,2	7%	12,8	82,4	88,5	98,6	14%
501816 - RB - Ny likriktarstation Experimentalfältet	1,8	7,3	5,3	2,0	34%	12,3	98,6	54,8	98,6	22%
504008 - RB Uppgradering signalsystem Mörby - Näsbypark	0,9	5,9	4,5	1,4	20%	0,9	95,0	95,5	95,0	1%
503995 - European Rail Traffic Management System (ERTMS) X60B	0,0	26,4	37,2	-10,8	0%	0,0	94,5	94,5	94,5	0%
503241 - Elektrifiering Tyresö bussdepå	1,3	1,3	0,0	1,3	0%	78,9	78,9	74,8	94,4	105%
503242 - Elektrifiering Handen bussdepå	2,0	2,0	0,0	2,0	0%	68,4	68,4	69,6	92,9	98%
500995 - TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	4,6	8,8	11,0	-2,3	41%	11,1	15,3	35,6	83,3	31%
502013 - (SpvC) A36 fordon 2 st	0,0	0,0	2,9	-2,9	0%	80,0	81,9	82,9	80,0	96%
503243 - Elektrifiering Jordbro bussdepå	0,1	1,3	0,0	1,3	0%	61,5	62,7	64,3	78,8	96%
501038 - RB Signal: Ställverk 95 Stockholms Östra	1,0	2,4	1,0	1,4	96%	66,6	72,0	72,0	72,0	93%
502095 - RB Flytt av TLC till annan fastighet	0,7	1,9	0,0	1,9	0%	75,1	76,3	73,3	70,8	102%
503415 - Brandskyddsåtgärder Liljeholmen Bussterminal	14,4	41,5	37,4	4,0	38%	34,1	66,3	68,9	70,0	50%
504007 - RB Uppgradering signalsystem Stockholm Östra - Mörby	0,0	5,3	2,4	3,0	2%	0,0	66,4	49,9	66,4	0%
503244 - Elektrifiering Ösmo bussdepå	1,4	3,0	0,0	3,0	0%	44,5	46,2	48,3	55,8	92%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB, färdtjänst	38	237	177	60	22%	568	1 104	1 002	1 250	57%