

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Delårsrapport

Augusti 2026

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens 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.....	19
2.3 Uppdrag.....	19
2.4 Intern kontroll.....	20
2.4.1 Arbetet med intern kontroll.....	20
2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller.....	20
2.4.3 Försäkran.....	23
3 Verksamhet.....	24
3.1 Produktivitet.....	24
4 Personal.....	25
4.1 Uppföljning avsatta medel.....	25
4.1.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö.....	25
4.1.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning.....	26
4.1.3 Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm.....	26
4.2 Helårsarbeten.....	27
4.2.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år.....	27
4.2.2 Prognos i jämförelse med budget.....	27
4.3 Sjukfrånvaro.....	27
5 Ekonomi.....	28
5.1 Resultat.....	29
5.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år.....	29
5.1.2 Prognos i jämförelse med budget.....	29
5.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	30
5.1.4 Konsultkostnader.....	30
5.1.5 Administrativa kostnader.....	31
5.1.6 Säsongsvariationer.....	31
5.2 Åtgärder för ett resultat i balans.....	31
5.3 Investeringar.....	32
5.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk.....	32

5.3.2	Investeringsutfall i jämförelse med budget.....	32
5.3.3	Årets prognos i jämförelse med budget.....	33
5.3.4	Ny- och ersättningsinvesteringar.....	34
5.3.5	Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt.....	35
5.3.6	Driftsatta investeringsobjekt.....	42
5.3.7	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr.....	42
5.3.8	Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar.....	43

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE

Förvaltningen har sedan årsskiftet arbetat med implementering av en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA) inom ett samlat arbetssätt och struktur. Parallellt med implementeringen har även en genomlysning av samtliga projekt i verksamheten, i enlighet med den nya modellen, genomförts. Målet med arbetet har varit att utvärdera nuläget i projekten och ta fram samordnade prognoser för projektens slutförande.

Genomlysningen slutfördes under september och resultatet för respektive investeringsprojekt presenteras i denna delårsrapport under kapitel "5.3.5 Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt". En detaljerad sammanställning av genomlysningen som helhet kommer även att redovisas i en separat promemoria.

I den separata promemorian redovisas ett antal utmaningar som påverkar såväl projektens ekonomi som genomförande. Utmaningarna är i huvudsak strukturella och återfinns i varierande omfattning inom förvaltningens samtliga projekt. Dessa utmaningar påverkar projektens förutsättningar för framdrift, kostnadsutveckling och måluppfyllelse, vilket ställer ökade krav på styrning, samordning och uppföljning.

Utmaningarna har sin grund i bristande projekteringsunderlag, förseningar i de tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna, val av paketering och upphandlingsstrategier, tidigare beslutade optimeringar och besparingar, hävningar av entreprenadkontrakt och en underskattning av tid och resurser gällande driftsättningsfasen.

Med utgångspunkt i det arbete som genomförts med den nya ekonomistyrningsmodellen har förvaltningen under hösten 2025 initierat en översyn och ekonomisk analys av verksamhetens stabs- och stödfunktioner. Översynen omfattar både de centrala stabs- och stödfunktionerna och staberna i de byggande avdelningarna. Resultatet av översynen ska visa vilka besparings- och effektiviseringsmöjligheter som finns, och vilka ekonomiska effekter de kan komma att ge. Målet är i slutänden ett kostnadsläge som är hållbart över tid och att resurser används där de behövs mest.

TUNNELBANA TILL BROMMA FLYGPLATSOMRÅDE

Arbetet med lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde startade i början av år 2025 och slutförs under 2026.

Under maj månad inleddes den andra samrådsaktiviteten vilken även innehöll tre torgmöten dit allmänheten bjöds in. Torgmötena möjliggjorde en direkt dialog med intresserad allmänhet och bedöms varit uppskattade. Arbeta med sammanställning av inkomna synpunkter i samrådsredogörelse pågår.

Fortsatta analyser och därefter ett underlag för beslut om fortsatt arbete tas fram under hösten 2026.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Projektet står fortsatt inför ett antal utmaningar som påverkar framdriften, bl.a. de mer strukturella utmaningarna med bristande projekteringsunderlag, förseningar i de tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna, val av paketering och upphandlingsstrategier, tidigare beslutade optimeringar och besparingar, hävning av entreprenadkontrakt och en underskattning av tid och resurser gällande driftsättning.

Ett led i att stärka projektets styrning och möjliggöra ökad parallell produktion har en intern omorganisation initierats med tydligare ansvarsfördelning och mandat. Den nya organisationen träder i kraft den 1 oktober.

Projektet arbetar med kompletterande åtgärder för att hantera fukt, kondens och inläckande vatten i tunnarna. Vidare har projektets utredningar av fastigheten Hamnvakten visat att byggnadens skick är i väsentligt sämre än förväntat, vilket i sin tur innebär behov av omfattande åtgärder inom kommande entreprenaden.

Efter hävningen av entreprenadkontraktet i Sickla har förvaltningen genomfört besiktning och värdering och upphandlat två entreprenader. Under hösten fortsätter arbete med anläggningsentreprenaden och entreprenaden för norra entrén. Parallellt med detta arbetar förvaltningen med att utreda de juridiska och ekonomiska konsekvenserna av hävningen.

Sommaravstängningen i Kungsträdgården genomfördes enligt plan och trafikstart kunde ske den 17 augusti. I Sofia har arbetsområdet överlämnats till bygg- och installationsskedet, och förberedande installationsarbeten har påbörjats.

Betongarbetena i Hammarby kanal fortskrider enligt plan och förberedelser pågår för kommande installation av hissar, rulltrappor samt tekniska system. Projektering och planering för installationsarbeten fortsätter.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Projektet står fortsatt inför ett antal utmaningar som påverkar framdriften, bl.a. de mer strukturella utmaningarna med bristande projekteringsunderlag, förseningar i de tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna, val av paketering och upphandlingsstrategier, tidigare beslutade optimeringar och besparingar och en underskattning av tid och resurser gällande driftsättning.

Tunneldrivningen i Hagastaden är avslutad. Mark-, VA-, kanalisation- och betongarbeten pågår i färdigställda delar, och fokus ligger nu på bygg- och installationsarbeten.

För sträckan Södra Hagalund–Arenastaden har samtliga sprängningsarbeten i tunnarna avslutats. Betongarbetena fortskrider med god framdrift, men projektet ligger efter i tidplanen till följd av tidigare förseningar.

Ett viktigt fokusområde är planering och samordning för att möjliggöra parallellt arbete mellan efterföljande entreprenörer och pågående anläggningsarbeten. Samordningen mellan BEST- (bana, el, signal och tele), bygg-, installations- och anläggningsentreprenaderna är därför omfattande.

Inom BEST har sommarens arbeten i trafikförvaltningens befintliga anläggningar

genomförts enligt plan. Arbetena övergår nu till den nya anläggningen, vilket ställer höga krav på planering och samordning då flera arbeten pågår parallellt.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Projektet står fortsatt inför ett antal utmaningar som påverkar framdriften, bl.a. de mer strukturella utmaningarna med bristande projekteringsunderlag, förseningar i de tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna, val av paketering och upphandlingsstrategier, tidigare beslutade optimeringar och besparingar, hävning av entreprenadkontrakt och en underskattning av tid och resurser gällande driftsättning.

Bygg- och installationsarbetena fortskrider samtliga rulltrappor har installerats och arbetet med stomkomplettering samt uppförande av biljetthallar pågår. Utredning avseende inläckage och nödvändiga åtgärder inom bygg- och installation samt bana, el och signal fortsätter.

Återfyllningen vid Veddestauppgången har slutförts och har överlämnats så att exploatörer kan starta sina arbeten. Installation av PFAS-anläggning och förlängning av VA-ledning är upphandlade och genomförs under hösten.

Inom Bana och El har makadamisering och spårläggning i Järfällatunnelns dubbelspårstunnel färdigställt. Samtidigt hanteras ett omfattande antal frågeställningar kopplade till 400 V-systemet, vilket påverkar flera entreprenader.

Inom signalentreprenaden pågår arbete med kraftförsörjning i verkstadsmiljö. Produktionen på plats är tillfälligt pausad på grund av logistikutmaningar och planeras att återupptas under vintern 2026.

Arbetet med förfrågningsunderlag för entreprenaden Betongtunnel Veddesta fortsätter, med fokus på kontraktsstruktur, administrativa föreskrifter, tidplan och samordning med övriga entreprenader.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

Betongtunneln under Kvicksundsvägen har färdigställt och entreprenören har avetablerat sig. Inom tunneln pågår fortsatt arbeten inom berg, anläggning och installation, inklusive asfaltering av servicetunnel, åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt färdigställande av portar till uppställningshallen. Vid Örbyleden pågår återställnings- och avetableringsarbeten.

Sommarens avstängning mellan Hökarängen och Farsta strand har genomförts enligt plan och spåranläggningen har återlämnats till trafikförvaltningen. Genomförda arbeten omfattar bland annat bullerskärm, vändbrygga och signalinstallationer.

Inom delprojekt Hus har samtliga byggnader överlämnats till trafikförvaltningen. Tillägsarbeten avseende sprinkler, brandlarm och belysning i befintlig uppställningshall har färdigställt och anläggningarna tagits i drift. Formell överlämning planeras till den 5 oktober.

Utbyggnaden av Bana-, El-, Signal- och Tele-anläggningen i anslutningsspår och uppställningshall fortskrider enligt plan. Arbeten pågår även med anslutningen av spårssystemet till Högdalsdepån. För att möjliggöra inkopplingen kommer den östra kurvan i depån att stängas av fem veckor under september och början av oktober.

FORDON

Den 28 augusti levererades det sista av de 20 fordonen, varav 16 är avsedda för nya tunnelbanan. Betalningar för fordonen fortsätter enligt överenskommen betalplan med trafikförvaltningen.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Projektet befinner sig i den initiala planerings- och projekteringsfasen. Arbetet har under perioden omfattats i huvudsak av planprocess, miljötillståndsprövning samt framtagande av järnvägsplan. Detaljplanerna och miljödomen för linjen och depå har vunnit laga kraft. Järnvägsplanen planeras att fastställas i november och bedöms vinna lagakraft i december.

Därutöver bedrivs förberedande arbeten i enlighet med beslut fattade inom kontrollstation 3.1. För att ge ändamålsenliga förutsättningar för projektets fortsatta genomförande. Arbetet med kontrollprogrammet för vattenverksamheten pågår och den första infiltrationsanläggningen för arbetstunneln i Älvsjö har färdigställts i enlighet med miljödomen.

Under perioden har nyttjanderättsavtal tecknats med Stockholms stad, Svenska Bostäder och Locum avseende tillfälliga markanspråk på fastigheten Gångaren 12 vid S:t Görans sjukhus.

Bygghandlingsprojekteringen för tunnlar och stationer bedrivs fortsatt huvudsakligen i fas 2, vilket omfattar framtagande av bygghandlingar och förfrågningsunderlag för berg- och anläggningsentreprenader. Parallellt har planeringen för kommande förfrågningsunderlag avseende bygg- och installationsarbeten påbörjats. En dialog har även inletts kring processer för integration, provning och överlämning mellan projektets olika delprojekt.

Byggarbetena fortskrider enligt plan. Förberedande arbeten pågår vid station Östbergahöjden, startgropen för tunnelbormmaskinen (TBM) samt i Liljeholmen. Entreprenaden för Fridhemsplan har tilldelats. På Årstafältet har produktionen av geokonstruktioner inletts. Vid arbetstunneln i Älvsjö har spontningsarbetena slutförts och borrhning för foder- och dubbrör pågår. Jetinjektering påbörjades i juni och ridåinjektering i juli. Etableringsarbeten har även inletts för arbetstunneln i Liljeholmen, medan kontraktet för arbetstunneln i Årstaberg tecknades den 17 juni.

DEPÅ OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Systemhandling Östra Älvsjödepån avslutades under perioden och förfrågan om leverantör för bygghandlingsprojektering för depåns första entreprenad - berg och anläggning - skickades ut 8 juni.

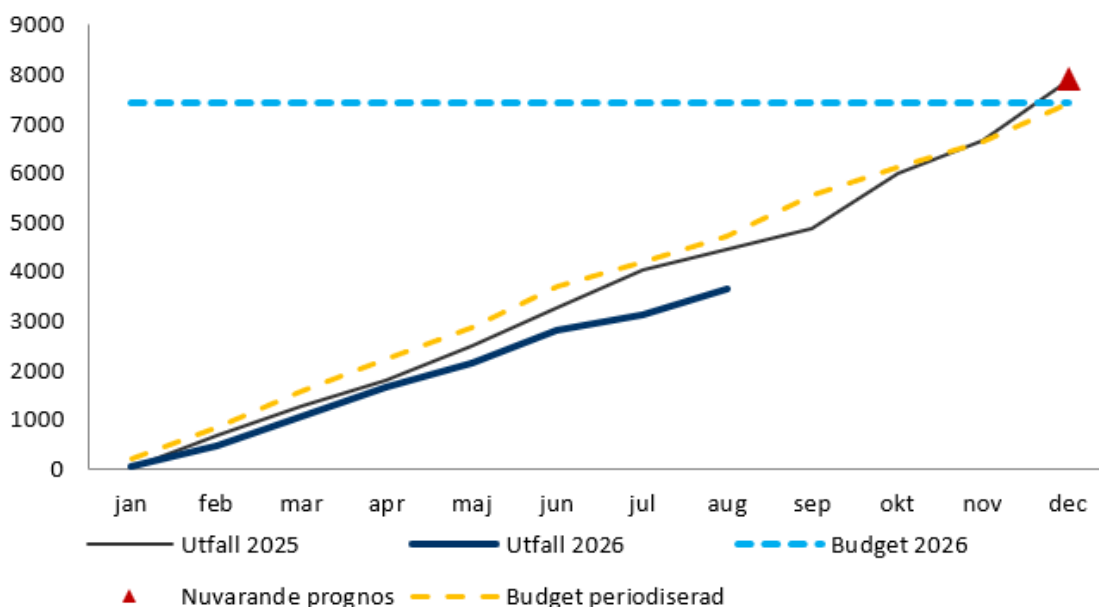
Förvaltningen har nått en överenskommelse med Stockholms stad om inriktning för arbete med skydds- och kompensationsåtgärder i Hagsåtraskogen enligt Miljödom och Järnvägsplan. Samverkansavtal med Bevego avseende anpassning av deras verksamhet har tecknats. Stockholms stad har nått överenskommelse om avflyttning med kvarvarande hyresgäster på fastigheten Leverantören 2. Nyttjanderättsavtal med Trafikverket rörande den delen av fastigheten Norrmalm 5:1, som kommer att överföras till Depån när Regeringen fattar erforderligt beslut, har tecknats. Även bytesavtal avseende den permanenta markåtkomsten för depån har tecknats.

För trafiksystemet pågår arbetet med underlag till upphandling i form av kravställning och avtalsutformning. Under juni hölls leverantörmöte för att input gällande hur marknaden förhåller sig till förvaltningens tekniska kravställning. För den tänkta inkluderingen av drift- och underhållsdelar i trafiksystemsupphandlingen pågår det ett utredningsarbete om omfattning och avtalstider tillsammans med trafikförvaltningen, vilket trafikförvaltningen även presenterat som ett informationsärende till Trafiknämnden.

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 augusti 2026 uppgår till 3 644 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.



Figur 1 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 innebär 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 ramen för Stockholmsförhandlingen har tilläggsavtal tecknats under åren 2017, 2021 och 2025. Det senaste tilläggsavtalet tillkom efter en förhandling som genomfördes under 2025. Förhandlingen resulterade i en överenskommelse om ett belopp om 4 090 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Beloppet grundar sig på den nulägesrapport som förvaltningen presenterade och 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.



Figur 2 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 verksamhetsåret. 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.

Då förvaltningens projekt befinner sig i ett byggskede är potentialen till nya åtgärder liten. Fokus är därför att tillse att de projekterade lösningarna genomförs och att krav enligt riktlinjer med mera följs. Under 2026 har förvaltningen intensifierat samarbetet med trafikförvaltningen inför överlämningen av tunnelbanan. En viktig del av överlämningen är att tydliggöra uppfyllandet av de krav som ställs i såväl riktlinjer som strategiska dokument. Bland de viktiga strategiska dokumenten finns RUFs 2050, Regionalt trafikförsörjningsprogram och Trafikplan 2050. Under perioden har förvaltningen arbetat med att sammanställa måluppfyllelsen utifrån dessa dokument.

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

Förvaltningen har tagit fram en samordnad prognos för tid kopplat till projekten inom Stockholms- och Sverigeförhandlingen. Prognosen har arbetats fram i enlighet med den nya ekonomistyrningsmodellen TKI-RA. Målet bedöms därmed vara uppfyllt.

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 framtagna 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 delåret arbetat med trafikförvaltningen i flertalet aktiviteter, och under perioden har fyra nya beredningsgrupper med representanter från respektive förvaltning startat sitt arbete mot trafikstart. 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

Under planering och projektering har förvaltningsgemensamma typlösningar, mallar och tekniska beskrivningar utgjort underlag, där erfarenheter från genomförda entreprenader inom Stockholmsförhandlingen har integrerats. För Gul linje till Älvsjö har därutöver en typstation utvecklats som används i fem av sex stationer, och projektspecifika typlösningar har tagits fram inom flera teknikområden.

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

Inom arbetet med Gul linje till Älvsjö arbetar projektet aktivt med sin klimatstrategi för att minska projektets klimatpåverkan. Arbetet omfattar bland annat framtagande av projektspecifika typlösningar för att reducera mängder samt utveckling av krav på klimatförbättrad betong genom anpassad kravställning och emissionskrav. Kravnivåer och mervärden integreras successivt i förfrågningsunderlagen.

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. Översynen visade att det inte finns behov av att behålla de strategiska områdena som en separat styrningsnivå, då förvaltningens långsiktigt prioriterade aktiviteter samt verksamhetsårets fokusområden redan tydligt framgår i förvaltningens målkarta. Utifrån resultatet av översynen bedöms målet som uppfyllt.

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

Förvaltningen har under året arbetat aktivt för att främja parallell projektframdrift och säkerställa smidiga överlämningar mellan projekt och sidoentreprenader genom löpande samordning, planering och dialog.

Inom ramen för detta kommer även förvaltningens Avdelning söder genomföra en omorganisation i syfte att skapa tydligare ansvarsfördelning, stärka samordningen mellan funktioner och förbättra förutsättningarna för effektiv projektstyrning. Den nya organisationen bedöms bidra till ökad projektframdrift genom kortare beslutsvägar, ett mer effektivt resursutnyttjande och förbättrad samverkan mellan berörda funktioner.

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, inom det pågående utredningsuppdraget kring bemanning. Uppdragets fas 1 har slutförts och fas 2 har startat och följer tidplanen med planerat slutförande vid årsskiftet. 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 redovisar i samband med tertialuppföljningen en reviderad prognos som avviker från tidigare bedömning. Den förändrade prognosen påverkar förutsättningarna för att uppnå regionfullmäktiges mål om en långsiktigt hållbar ekonomi och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med ekonomisk uppföljning och styrning.

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.

Inom ramen för genomfört arbete och den nya ekonomistyrningsmodellen har förvaltningen under hösten initierat en samlad genomlysning av stabs- och stödfunktioner. Genomlysningen omfattar hela förvaltningen, både de centrala stabsfunktionerna och staberna i de byggande avdelningarna. Resultatet ska visa vilka besparings- och effektiviseringsmöjligheter som finns och vilka ekonomiska effekter de skulle kunna ge. Målet är i slutänden ett kostnadsläge som är hållbart över tid och att resurser används där de behövs mest. Förvaltningen arbetar även aktivt för att öka andelen tillsvidareanställda i förhållande till inhyrda konsulter.

Indikator (rapporteras per tertiäl)	Utfall	Utfall fg år	Prognos- uppfylle se	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska (Regionfullmäktige)					Enligt budget 2 026

Kommentar

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

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

Förvaltningen har under våren och sommaren infört en ny ekonomistyrningsmodell, som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA) inom ett samlat arbetssätt och struktur. Tertialets investeringsprognos är lagt efter denna nya ekonomistyrningsmodell.

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 har arbetats in i förvaltningens upphandlingsdokument och upphandlingsmallar för kommande upphandlingar. Förvaltningen tagit fram en utökad samverkansmodell, Samverkan nivå 3, som syftar till att ytterligare stärka samarbete, effektivitet och gemensamt ansvarstagande mellan beställare och entreprenör. Modellen kommer att tillämpas i samtliga kommande upphandlingar inom projektet Gul linje till Älvsjö.

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



Kommentar

Genom implementeringen av TKI-RA har förvaltningen stärkt ansvarstagandet i organisationen genom en tydligare ansvarsfördelning i verksamheten. För att främja ett lösningsorienterat arbetssätt inom kontraktens ramar har leverantörsteam införts, vilket stärker samverkan och den gemensamma hanteringen av projektens utmaningar. Den nya paketerings- och upphandlingsstrategin för avdelning Väst bidrar till att på ett så effektivt sätt som möjligt arbeta mot målen inom kontraktsformernas ramar. Målet bedöms uppfyllas per helår.

Vidare har förvaltningen etablerat leverantörsteam för att stötta och stärka i arbetet med de leverantörer där det behövs, i teamen finns stöd från såväl ledning som relevanta stödfunktioner.

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

Under delåret har ledningen arbetat med delmålet genom att implementera förvaltningens nya ekonomistyrningsmodell, TKI-RA. Modellen syftar till att stärka transparens och öppenhet samt skapa goda förutsättningar för att genomföra tunnelbaneutbyggnaden på ett effektivt sätt.

Som en del av implementeringen har förslag på nya rapporteringspaket tagits fram med fokus på tydlig och transparent information. Ledningen har även sett över mötesstrukturer med parterna för att säkerställa ändamålsenliga forum för dialog, uppföljning och informationsutbyte. 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

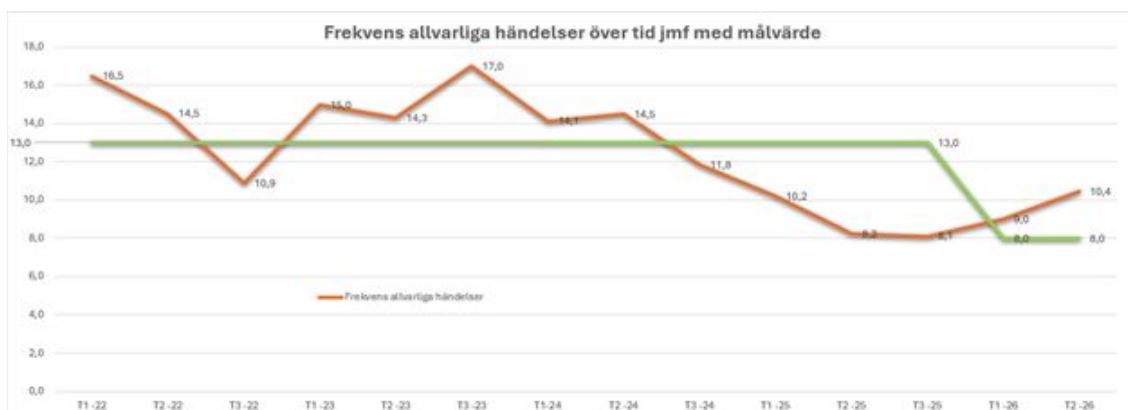
Förvaltningen har ett lokalt mål beslutat, "Säker och socialt hållbar arbetsmiljö med systematiskt arbete, riskhantering och lärande". För 2026 har förvaltningen beslutat två delmål som är fokus för verksamhetsåret.

Antal allvarliga händelser per miljon arbetade timmar ska vara < 8.



Kommentar

Utfall för delåret är 10,4 allvarliga händelser per en miljon arbetade timmar. Målet uppfylls inte. Förvaltningen fortsätter arbeta aktivt under 2026 för att förebygga olyckor.

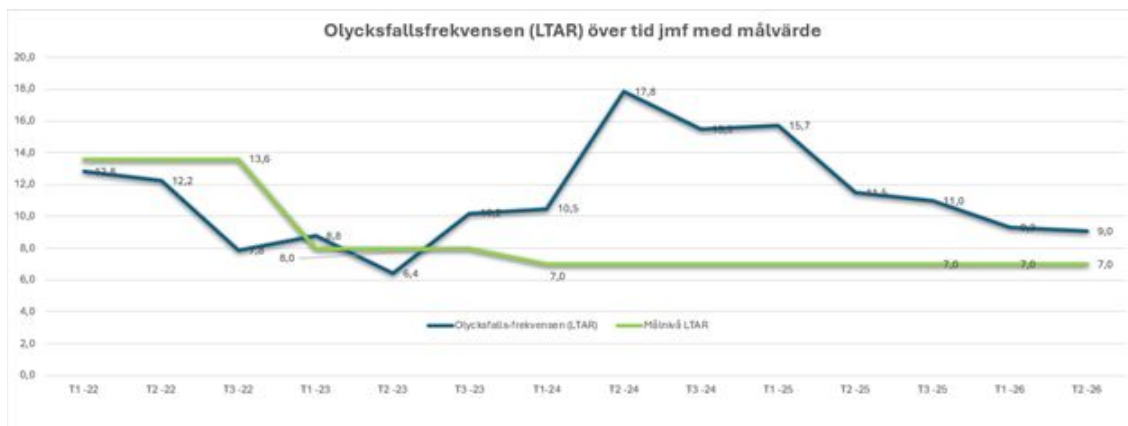


Antal olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar (LTAR) ska vara < 7.



Kommentar

Utfall för delåret är 9 frånvaroolyckor per en miljon arbetade timmar. Målet uppfylls inte. Förvaltningen fortsätter arbeta aktivt under 2026 för att förebygga olyckor.



2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare



Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro (Regionfullmäktige)	2,1 %	1,5 %			<6 %

Kommentar

Andelen sjukfrånvaro uppgår under delåret till 2,1%, vilket uppfyller målvärdet för indikatorn.

2.3 Uppdrag

Ej tillämpligt för förvaltningen.

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

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

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

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

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

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.

2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller

Riskbedömning handlar om hur risker för verksamheten identifieras, värderas och hanteras. Inom Region Stockholm används följande riskkategorier:

- Strategiska risker
- Ekonomiska risker
- Operativa risker
- Regelefterlevnadsrisker

Förvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera, hantera och följa upp risker i verksamheten. Förvaltningschefen beslutar vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan och som därmed ska ingå i förvaltningens plan för intern kontroll. Kontroller och åtgärder kopplade till dessa risker följs upp löpande i förvaltningens ledningsgrupp. Övriga identifierade risker och tillhörande åtgärder hanteras som en integrerad del av den operativa verksamheten.

Samtliga risker kopplas till ett av regionfullmäktiges mål och kategoriseras utifrån fastställda riskområden. Uppföljning av arbetet med internkontroll sker i samband med tertialrapportering, delårsrapportering och verksamhetsberättelse och rapporteras i enlighet med regionens anvisningar.

Genom förvaltningens löpande arbete med att identifiera, värdera och följa upp risker kan nya risker tillkomma under verksamhetsåret, samtidigt som risker kan omvärderas eller tas bort när de inte längre bedöms vara relevanta.

Förvaltningens uppdrag är inte årsbaserad utan projekten löper på enligt fastställd tidplan vilket gör att majoriteten av riskerna behöver hanteras under flera år.

Inför rapportering av delår 2026 har Förvaltningens ledningsgrupp genomfört en riskworkshop med anledning av införandet av ny ekonomistyrningsmodell. Förvaltningen har därav genomfört ett omtag i de redovisade riskerna i internkontrollplanen.

Nedan redovisade risker har tagits bort från förvaltningens internkontrollplan och i enlighet med ny ekonomistyrningsmodell flyttats till projektens riskregister. Därav redovisas inte projektrisker i förvaltningens internkontrollplan.

Jämfört med föregående rapportering har 12 väsentliga förändringar skett där nedan redovisade risker har tagits bort från förvaltningens internkontrollplan;

- *Införande av digitalt manöversystem för blå linje innebär att vi inte kan färdigställa trafikstart enligt beslutad tidplan för Nacka Söderort*
- *Överklagande av järnvägsplan/detaljplan och miljödom (Sverigeförhandlingen)*
- *Bristande implementering av nya/förändrade krav från myndigheter eller i lag och förordning*
- *Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall i stället för biprodukt (Sverigeförhandlingen)*
- *Projekten erhåller miljödom avseende grundvatten påverkan som är för strikt*
- *Förseningar och fördröjningar på grund av resursbrist hos entreprenörer*
- *Förseningar i avtalsförhandlingar om markåtkomst/försenat tillträde till ytor/utrymmen*
- *Leverantören klarar inte av att möta både trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas behov av signalåtgärder på grön linje före stoppet för förändringar av grönt signalsystem 2030*
- *Bristande kravuppfyllnad*
- *Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag,*
- *Övertagande av anläggningen försenas*
- *Samsyn och plan teknisk integration saknas med TF*

De högst värderade riskerna för delåret 2026 redovisas nedan i enlighet med Regionens riskkategorier. Se vidare uppföljning av riskerna i Stödet.

FINANSIELLA RISKER

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.

REGELEFTERLEVNADSRISKER

Bristande följsamhet mot delegations – och beslutsordningen

Risk att beslut tas utanför mandat, som saknar erforderlig delegation. Bristande följsamhet kan leda till att beslut fattas på fel nivå, att beslut inte är rättsligt giltiga eller att verksamheten agerar i strid med interna regelverk och externa krav.

Bristande följsamhet i uppförandekod (mutor och jäv)

Risk för oegentlighet i beslutsfattande där medarbetare och chefer inte följer organisationens uppförandekod, riktlinjer eller regelverk avseende mutor, jäv, bisysslor, representation och andra situationer där opartiskhet eller integritet kan ifrågasättas.

Risk oegentlighet pga. hög koncentration av konsulter i organisationen

En hög koncentration av konsulter ökar risken för intressekonflikter, jäv, vänskapskorruption och otillbörlig påverkan. Detta kan leda till ekonomiska felaktigheter och förtroendeskada. Den höga konsultandelen innebär även en utmaning i att säkerställa att regionens och förvaltningens styrande dokument och riktlinjer är kända och efterlevs i organisationen.

OBLIGATORISKA RISKER

Utöver de risker ovan som förvaltningen har identifierat finns även en obligatorisk risk ”Risk för oegentlighet och välfärdsbrott” från Regionen som förvaltningen har riskbedömt enligt givna anvisningar.

Risken innebär oönskat beteende i form av exempelvis korruption, muta, trolöshet mot huvudman, bedrägeri, jäv, förskingring och otillåten påverkan. I den verksamhet som förvaltningen bedriver hanteras stora värden inom infrastruktur och upphandling varför det finns en principiell risk för oegentligheter och välfärdsbrott. Under 2025 stärkte förvaltningen sitt systematiska arbete i enlighet med regionens budgetuppdrag för 2025. Under 2026 har förvaltningen fortsatt stärka det systematiska och förebyggande arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott. Arbetet drivs av ett tvärfunktionellt nätverk.

2.4.3 Försäkran

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

3 Verksamhet

3.1 Produktivitet

Under perioden beslutades och påbörjades införandet av förvaltningens nya ekonomistyrningsmodell TKI-RA, som skapar en tydligare koppling mellan tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar. Som en del av implementeringen har förvaltningen utvecklat arbetet med prognoser, riskhantering och intern kontroll för att stärka styrning, uppföljning och resursutnyttjande.

Jämfört med föregående år har uppföljningsprocesserna integrerats och ansvarsfördelningen utvecklats, vilket har effektiviserat rapportering och beslutsfattande. Åtgärderna bedöms bidra till ökad produktivitet genom bättre planering, mer träffsäkra prognoser och ett mer systematiskt arbetssätt. Effekterna förväntas öka i takt med att modellen etableras fullt ut i verksamheten.

Under perioden har förvaltningen utvecklat ett resurseffektivt arbetssätt genom att återanvända tunnelvatten för bevattning av återställningsytor efter utbyggnaden av depån i Högdalen. Genom att använda regn- och tunnelvatten istället för dricksvatten har verksamheten minskat resursförbrukningen och tagit tillvara en befintlig resurs som annars inte skulle nyttjas.

Åtgärden bidrar till ökad produktivitet genom att stödja återställningsarbetet på ett mer kostnads- och resurseffektivt sätt samtidigt som miljöpåverkan minskar. Lösningen har implementerats på flera platser och bedöms ha potential att införas vid ytterligare återställningsprojekt där förutsättningarna är lämpliga.

Arbetssättet följs upp genom kontroll av vattenkvalitet samt uppföljning av återställnings- och skötselinsatser. Initiativet är ett exempel på hur verksamheten arbetar med kontinuerliga förbättringar och innovation för att effektivisera verksamheten och stärka hållbar resursanvändning

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

4 Personal

Förvaltningen hade vid augusti månads slut 596 medarbetare varav 128 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.

4.1 Uppföljning avsatta medel

4.1.1 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 tertial två har arbetet med att ta fram chefs- och medarbetarstöd för stärkt balans och stressreglering påbörjats 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 har också deltagit 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 bjöds alla anställda in till en föreläsning av en av tunnelbanans konstnärer. Nätverket

har under andra tertialet fortsatt att erbjuda trivselaktiviteter som stick-aw, bokklubb och sticklingbytarveckor.

4.1.2 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 inleddes ett arbete för att säkerställa en systematisk och trygg bemanningsplanering och hantering av anställda under kompetensväxlingen. Arbetet bedrevs i dialog med RLK:s HR-avdelning och syftade till att tillvarata och vidareutveckla befintliga anställdas kompetens. Som del av resultatet har ett internt bemanningsforum med representation av RLK:s HR funktion etablerats under tertial 2.

Under tertial två har också förvaltningens chefsträffar setts över med målet att stärka chefsgruppen och det gemensamma uppdraget samt dela viktiga erfarenheter. Chefsträffarna genomförs nu med nytt syfte och innehåll.

4.1.3 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.

4.2 Helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos år	Budget år
Närvaro	99	107	-8	13,8 %	109	107
Frånvaro	27	22	5	28,6 %	22	22
Extratid	0	0	0	0 %	0	0
Totalt	127	129	-2	17,6 %	131	129
Varav avtalad tid	127	129	-2	17,6 %	131	129

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

4.2.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

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

4.2.2 Prognos i jämförelse med budget

4.3 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år
Procentuell sjukfrånvaro totalt	2,11	1,54
- varav kvinnor	3,12	2,19
- varav män	0,37	0,57
Fördelat på period		
1 - 14 dagar	0,98	0,86
15 - 90 dagar	0,57	0,48
91 - dagar	0,55	0,21

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

Den totala procentuella sjukfrånvaron har ökat jämfört med samma period föregående år.

Med anledning av den ökade sjukfrånvaron har det förebyggande arbetsmiljöarbetet fortsatt genom hållbar arbetsgivare i samverkan med cheferna. Fokus har legat på uppföljning av sjukfrånvaro, dialog om arbetsbelastning samt hälsofrämjande insatser för att öka frisknärvaron.

5 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden och upparbetar sedan 2020 anläggningen inom AB SL. Efter trafikstart övergår ansvaret för drift och förvaltning till trafikförvaltningen, som då belastas med drift- och avskrivningskostnader samt lån och dess räntekostnader för regionens andel av utbyggnaden.

För att tydliggöra ansvarsförhållanden inom AB SL samt säkerställa en ändamålsenlig struktur utifrån aktiebolagsrättsliga och redovisningsmässiga krav bildades dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB, som varit i drift sedan den 1 oktober 2021.

SL Nya Tunnelbanan AB köper in de tjänster som krävs för utbyggnaden och säljer dem vidare till AB SL i takt med att anläggningen upparbetas. Dessa interna transaktioner påverkar inte det konsoliderade resultatet. SL Nya Tunnelbanan AB har även möjlighet att sälja byggtjänster till externa parter. Sådana övriga intäkter redovisas tillsammans med tillhörande övriga kostnader. Ersättningen baseras på verifierad självkostnad med ett påslag om 22 procent på entreprenad- och projekteringskostnader för att täcka byggherrekostnader.

Redovisningen i detta kapitel är konsoliderad. Förvaltning för utbyggd tunnelbana, AB SL:s bolagsdel och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas därmed som en gemensam enhet, där interna transaktioner elimineras. Om inget annat anges benämns den konsoliderade verksamheten "förvaltningen".

En utredning som genomfördes 2023 visar att det, utöver ett fåtal särskilda kostnadsslag, inte finns några väsentliga kostnader hänförliga till tunnelbaneutbyggnaden som inte kan inkluderas i anläggningens anskaffningsvärde.

Förvaltningen har sedan årsskiftet arbetat med implementering av en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA) inom ett samlat arbetssätt och struktur. Parallellt med implementeringen har även en genomlysning av samtliga projekt i verksamheten i enlighet med den nya modellen genomförts och presenteras i kommande kapitel. Målet med arbetet har varit att utvärdera nuläget i projekten och ta fram samordnade prognoser för projektens slutförande.

5.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Anslag	291	291	0	2,7 %	437	437
Övriga bidrag	3	2	1	-82 %	9	3
Övriga intäkter	3	11	-8	-88 %	19	16
Verksamhetens intäkter	297	304	-7	-8,8 %	464	456
Personalkostnader inkl inhyrd personal	0	-0	0		0	-0
Lämnade bidrag	-3	-2	-1	-82 %	-9	-3
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0		0	0
IT- och telekostnader	-0	0	-0		0	0
Övriga kostnader	-3	-10	7	-88,5 %	-19	-15
Verksamhetens kostnader	-6	-13	7	-85,8 %	-28	-19
Avskrivningar	0	0	0		0	0
Finansnetto	-240	-291	51	20,9 %	-437	-437
Resultat**	50,6	0	50,6		0	0

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

5.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Verksamhetens intäkter består av anslag som erhållets om en tolfedel per månad av den beslutade budget, övriga bidrag redovisas i takt med att motsvarande lämnade bidrag betalas ut till Trafikverket för bytespunkt Barkarby samt övriga intäkter, som utgörs av extern försäljning, med motsvarande övriga kostnader.

Finansnettot består av ränteintäkter om 18 miljoner samt 258 miljoner i räntekostnader. Räntekostnaderna är hänförliga till Regionens lån till investeringsverksamheten och täcks av de erhållna anslagen för att göra Regionens finansieringsform kostnadsneutral jämfört mot andra finansiärer som finansierar utbyggnaden med bidrag.

5.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Övriga bidrag förväntas öka med 6 miljoner jämfört med budget till följd av motsvarande förväntad ökning av kostnader för lämnade bidrag till Trafikverket för Bytespunkt Barkarby. Övriga intäkter förväntas öka med cirka 3 miljoner till följd av ökningen av övriga kostnader om motsvarande belopp jämfört med budget.

5.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Summa personalkostnader	0	-0,2	0,2		0	-0,3
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	-0,2	0,2		0	-0,3

* mkr

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

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

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

Prognos i jämförelse med budget

5.1.4 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	0	0	0	0 %	0	0
IT	0	0	0	0 %	0	0
Övriga	1	0	1	0 %	1	0
Summa externa konsultkostnader	1	0	1	0 %	1	0

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Konsultkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen men vissa interna elimineringar gör ibland att mindre belopp syns i tabellen ovan.

Prognos i jämförelse med budget

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

5.1.5 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

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

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

Prognos i jämförelse med budget

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

5.1.6 Säsongsvariationer

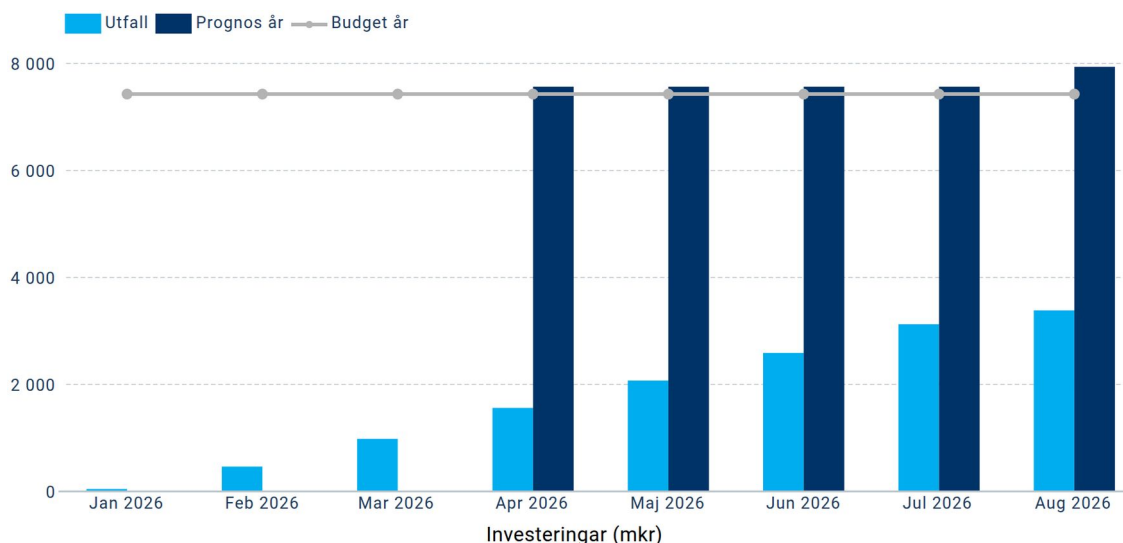
Kostnader för utbyggnaden av tunnelbanan är kärnverksamhet och ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen. Därmed finns inga väsentliga säsongsvariationer i resultaträkningen.

5.2 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.

5.3 Investeringar



5.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk

Förvaltningen har sedan årsskiftet arbetat med implementering av en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA) inom ett samlat arbetssätt och struktur. Parallellt med implementering har även en genomlysning av samtliga projekt i verksamheten i enlighet med den nya modellen genomförts och presenteras i kommande kapitel. Målet med arbetet har varit att utvärdera nuläget i projekten och ta fram samordnade prognoser för projektens slutförande

Reglering av risker gjordes i tilläggsavtalet 2025, vilket grundar sig på nulägesrapporten 2024 och motsvarar förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall per augusti 2024. Framtida externa och finansiella risker ingår inte i finansieringen för utbyggnaden av tunnelbanan.

Investeringsplaner görs i löpande utfall och dagens priser. Stockholmförhandlingen och Sverigeförhandlingen exklusive Fordon för Stockholmförhandlingen har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 1%. Detta för att relatera indexutvecklingen till ett byggindex snarare än KPI utveckling. Historiskt sett har FUT indexkorg utvecklats över år med ett snitt på cirka 1% högre än KPI. Fordon i Stockholmförhandlingen har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 0%.

Prognosförändringar som uppstår lyfts till den partsammansatta styrelsen för beslut kring hantering.

5.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

Årets nyanskaffning för investeringsobjekten per augusti uppgår till 3 644 miljoner kronor, vilket motsvarar en upparbetningsgrad mot budget om 49 procent. Den lägre upparbetningen jämfört med prognosen beror främst på eftersläpning i faktureringen från entreprenörerna samt vissa periodiseringseffekter.

Värdet för årets redovisningsmässiga nyanskaffning av samtliga materiella anläggningstillgångar uppgick till 3 369 miljoner kronor. Tillkommande är 277 miljoner kronor avser fordonsförvärv, inom objektet fordon, där medel överförts till trafikförvaltningen som genomför förvärvet. Tillägg i anläggningen som trafikförvaltningen bekostar uppgår till 2 miljoner kronor och ryms inom trafikförvaltningens budget.

Tunnelbana till Nacka Söderort har något lägre upparbetningsgrad som beror på lägre upparbetning och förseningar i projektet. Tunnelbana till Arenastaden har en upparbetning som ligger på 52% men upparbetning beräknas överstiga årets budget beroende på ökade utgifter för projektet inom berg och anläggning till följd av förseningar och forceringskostnader. Tunnelbana till Barkarby ligger högre än periodiserad budget beroende på högre entreprenadkostnader för året. För Tunnelbanan till Älvsjö avser en större del av avvikelserna en senareläggning av markåtkomsten, vilket medfört att kostnaderna har förskjutits fram i tiden.

I miljoner kronor	Årets utfall	Årets budget	Upparbetningsgrad
Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 283	2 866	45%
Tunnelbana till Arenastaden**	735	1 406	52%
Tunnelbana till Barkarby	699	1 021	68%
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	238	616	39%
Fordon	283	437	65%
Tunnelbana till Älvsjö	348	953	37%
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	42	90	47%
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	16	25	64%
Summa	3 644	7 412	49%

* *Investeringsplanen och prognosen är uppräknad till dagens prisnivåer och en prognosticerad Indexutveckling enligt Konjunkturinstitutets skuggindex och prognos plus en procent då utvecklingen av kostnader inom utbyggnaden är historiskt högre än KPI.*

***Station Södra Hagalund ingår från och med år 2026 i objektet Tunnelbana till Arenastaden i enlighet med Stockholmsförhandlingens tilläggsavtal 2025.*

5.3.3 Årets prognos i jämförelse med budget

Årets prognos uppgår till 7 920 miljoner kronor vilket motsvarar en prognosticerad upparbetningsgrad mot budget på 107 procent. Årets prognos överskrider budgeten med 508 miljoner kronor. Det beror främst på merkostnader till följd av hävda kontraktet och hålla tidplan för utbyggnaden av Tunnelbana till Barkarby. Tunnelbana till Arenastaden förväntas ha en högre produktionstakt och forcering för att hålla tidplan och ökade utgifter på grund av sämre berg än prognosticerat. Vidare ökar prognosen för Depå Älvsjö på grund av tidigareläggning av utgifter hänförlig till markåtkomst. Årsprognos Tunnelbana till Nacka och Söderort är lägre än årets budget som beror på lägre upparbetning på grund av förseningar i projektet.

I miljoner kronor	Årsprognos	Förändring mot årets budget
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 583	-283
Tunnelbana till Arenastaden	1 598	193
Tunnelbana till Barkarby	1 502	481
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	480	-136
Fordon	467	30
Tunnelbana till Älvsjö	1 007	54
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	260	170
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	23	-2
Summa	7 920	508

5.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (mkr)	Utfall ack. innev. år	Prognos innev.år	Budget innev. år	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	3 644	7 920	7 412	508	49,16
Ersättningsinvesteringar					0
Totalt investeringar	3 644	7 920	7 412	508	49,16

5.3.5 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. Resultatet av den genomlysning som därefter genomförts i förvaltningens projekt presenteras nedan.

Investeringsplanen har uppdaterats utifrån nya bedömningar av tidplanerna, vilka ligger till grund för den prognostiserade slutkostnaden och dess effekter. Prognosen inkluderar från denna rapportering även en bedömning av projektens risker.

Stockholmsförhandlingen

TUNNELBANA TILL NACKA SÖDERORT

Tid

I enlighet med parternas gemensamma avtal är trafikstart för tunnelbanan till Nacka Söderort Q2 2030, vilket historiskt utgjort grunden för förvaltningens prognoser.

Förvaltningens sammantagna bedömning, baserad på projektets nuvarande planeringsförutsättningar och den genomlysning (TKI-RA) som genomförts under året, är att trafikstart för projekt Nacka Söderort beräknas till Q1 2032. Bedömningen utgår från ett troligt framdriftsscenario. Denna bedömning har beaktats vid utvärdering av kostnad och risk, som tillsammans utgör grunden för slutkostnadsprognosen.

Tidsförlängningen är till följd av ett antal strukturella utmaningar såsom bristande projekteringsunderlag, förseningar i de tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna, val av paketering och upphandlingsstrategier, tidigare beslutade optimeringar och besparingar, hävning av entreprenadkontrakt och en underskattning av tid och resurser gällande driftsättning.

Projektets tidplan har särskilt utmanats till följd av förseningar i berg- och anläggningsentreprenaderna som i sin tur lett till kedjeeffekter i efterföljande skeden och entreprenader. Ett utökat behov av förstärkningsåtgärder i befintlig fastighet Hamnvakten 7 och vidare har det kompensatoriska arbetet med att förhindra inläckage (dropp och fukt) varit mer omfattande än tidigare beräknat vilket i sin tur lett till kedjeeffekter i förhållande till de olika entreprenaderna.

Slutkostnadsprognos för investeringen mot föregående prognos

Tunnelbana till Nacka Söderort har ett utfall för året per augusti på 1 283 miljoner kronor. Föregående prognos för året är 2 678 miljoner kronor och ny prognos är 2 583 miljoner kronor. Årsprognosen är lägre med en avvikelse på 95 miljoner kronor. Avvikelsen mot föregående prognos beror på en lägre bedömd upparbetning för året. Detta beror bland annat på lägre framdrift på grund av hävning av CRTG i Sickla.

Slutkostnadsprognosen för investeringen uppgår till 34 109 miljoner kronor vilket är en avvikelse på 4 547 miljoner kronor mot föregående prognos. Avvikelsen beror på en justering av basprognos, inkludering av risk i prognos samt indexuppräknings av prognosen.

Ökningen av slutkostnadsprognosen till följd av justering av basprognos uppgår till 1 035 miljoner kronor och beror främst på följande anledningar, förlängt behov av förvaltningens byggledningsorganisation med anledning av tidsförskjutningar i projektet, vilka kan härledas till utdragna arbeten inom tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna. Prognosförändringen består även av ökade kostnader på grund av hävningen, utökat behov av kompensatoriska åtgärder med inläckage (dropp och fukt). Därtill har ökade kostnader för samordning, projektavslut och överlämning i samband med den gemensamma trafikstarten med trafikförvaltningen föranlett en justering av prognosen.

Ökningen av slutkostnadsprognosen till följd av inkludering av risker i prognos uppgår till 2 685 miljoner kronor. De risker som inkluderas i prognosen utgörs av en samlad bedömning och värdering av identifierade risker, i kombination med en post för oförutsedda risker, som består av kvarvarande och okända risker i relation till den fas som projektet befinner sig i. De största riskerna som inkluderas i prognosen är hänförliga till följd effekter av förseningar i projektets tidigare berg- och anläggningsentreprenader. Förseningarna medför påverkan på efterföljande och angränsande entreprenader genom förskjutningar i tidplanen samt avvikelser från planerade produktionsförutsättningar. Följdeckterna kan sammantaget påverka projektets framdrift, genomförande och möjligheten att upprätthålla planerade leveranstider. Särskilda övriga utmaningar som påverkar projektets framdrift är pågående oenigheter och kontraktstvister, behov av kompletterande dräneringsåtgärder, stillestånd och utökat behov av förstärkningsåtgärder i befintlig fastighet Hamnvakten 7, hanteringen av hävning CRTG, kvalitetsbrist i handlingar från projektör samt paketering av upphandling inte möter de behov av parallell framdrift som uppstått i projektet.

Ökningen av slutkostnadsprognos till följd av indexuppräknings uppgår till 827 miljoner kronor. Investeringsprojektet har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 1%.

Finansiering

Ovan redovisas en jämförelse av investeringsprognosen mellan tertial ett och två. Till de finansierande parterna rapporteras avvikelser mot avtalad finansiering avseende såväl totala utgifter som kostnader. Slutkostnadsprognos för samtliga utgifter och kostnader uppgår till 34 655 miljoner kronor. Vilket är en avvikelse mot total finansiering inklusive medfinansiering om 5 037 miljoner kronor.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Tid

I enlighet med parternas gemensamma avtal är trafikstart för tunnelbanan till Barkarby Q4 2027, vilket historiskt utgjort grunden för förvaltningens prognoser.

Förvaltningens sammantagna bedömning, baserad på projektets nuvarande planeringsförutsättningar och den genomlysning (TKI-RA) som genomförts under året, är att trafikstart för projekt Barkarby beräknas till Q4 2028. Bedömningen utgår från ett troligt framdriftsscenario. Denna bedömning har beaktats vid utvärdering av kostnad och risk, som tillsammans utgör grunden för slutkostnadsprognosen.

Tidsförlängningen är till följd av ett antal strukturella utmaningar såsom bristande projekteringsunderlag, förseningar i de tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna, val av paketering och upphandlingsstrategier, tidigare beslutade optimeringar och besparingar, hävning av entreprenadkontrakt och en underskattning av tid och resurser gällande driftsättning.

Projektets genomförande och tidplan har i betydande omfattning påverkats till följd av hävningen i Barkarby. Detta medfört följd effekter i efterföljande projektfaser och angränsande entreprenader. Därutöver har anläggningen omfattade problem med inläckage av vatten, vilket ökat behovet av kompletterande bygg- och dräneringsåtgärder som påverkat projektets framdrift.

Slutkostnadsprognos för investeringen mot föregående prognos,

Tunnelbana till Barkarby har ett utfall för året per augusti på 699 miljoner kronor. Föregående prognos för året är 1 143 miljoner kronor och ny prognos är 1 502 miljoner kronor. Årsprognosen är 359 miljoner kronor högre jämfört med föregående prognos. Avvikelsen beror på inkludering av risk i årsprognos.

Slutkostnadsprognosen för investeringen uppgår till 9 778 miljoner kronor vilket är en avvikelse på 1 031 miljoner kronor mot föregående prognos. Avvikelsen beror på en justering av basprognos, inkludering av risk i prognos samt indexuppräknings av prognosen.

Slutkostnadsprognosen har ökat med 573 miljoner kronor till följd av en justering av basprognosen och beror främst på följande anledningar. Justeringen omfattar kostnadskonsekvenser kopplade till ett förlängt behov av byggledningsorganisation. Det förlängda resursbehovet har uppstått med anledning av tidsförskjutningar i projektet, vilka kan härledas till utdragna arbeten inom tidigare berg- och anläggningsentreprenader. Prognosförändringen består även av ökade kostnader till följd av utmaningar och kompensatoriska åtgärder med inläckage. Prognosen har justerats till följd av ett större tids- och resursbehov än tidigare bedömt för driftsättning samt för de aktiviteter som krävs för samordning, projektavslut och överlämning i samband med den gemensamma trafikstarten med trafikförvaltningen.

Ökningen av slutkostnadsprognosen till följd av inkludering av risker i prognos uppgår till 420 miljoner kronor. De risker som inkluderas i prognosen utgörs av en samlad bedömning och värdering av identifierade risker, i kombination med en post för oförutsedda risker, som består av kvarvarande och okända risker i relation till den fasen som projektet befinner sig i. De största riskerna som inkluderas i prognosen är hänförliga till följd effekter av förseningar i projektets tidigare berg- och anläggningsentreprenader med anledning av hävning. Förseningarna medför påverkan på efterföljande och angränsande entreprenader genom förskjutningar i tidplanen samt avvikelser från planerade produktionsförutsättningar. Följd effekterna kan sammantaget påverka projektets framdrift, genomförande och möjligheten att upprätthålla planerade leveranstider. Särskilda övriga utmaningar som påverkar projektets framdrift är tex. behov av kompletterande dräneringsåtgärder och kvalitetsbrist i handlingar från projektör.

Ökningen av slutkostnadsprognos till följd av indexuppräknings uppgår till 38 miljoner kronor. Investeringsprojektet har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 1%.

Finansiering

Ovan redovisas en jämförelse av investeringsprognosen mellan tertial ett och två. Till de finansierande parterna rapporteras avvikelser mot avtalad finansiering avseende såväl totala utgifter som kostnader. Slutkostnadsprognos för samtliga utgifter och kostnader uppgår till 9 943 miljoner kronor. Vilket är en avvikelse mot total finansiering inklusive medfinansiering om 2 504 miljoner kronor.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Tid

I enlighet med parternas gemensamma avtal är trafikstart för tunnelbanan till Arenastaden Q4 2028, vilket historiskt utgjord grunden för förvaltningens prognoser.

Förvaltningens sammantagna bedömning, baserad på projektets nuvarande planeringsförutsättningar och den genomlysning (TKI-RA) som genomförts under året, är att trafikstart för projekt Arenastaden beräknas till Q4 2029. Bedömningen utgår från ett troligt framdriftsscenario. Denna bedömning har beaktats vid utvärdering av kostnad och risk, som tillsammans utgör grunden för slutkostnadsprognosen.

Tidsförlängningen är till följd av ett antal strukturella utmaningar såsom bristande projekteringsunderlag, förseningar i de tidigare berg- och anläggningsentreprenaderna, val av paketering och upphandlingsstrategier, tidigare beslutade optimeringar och besparingar samt en underskattning av tid och resurser gällande driftsättning.

Projektets tidplan har särskild utmanats till följd av förseningar i berg- och anläggningsentreprenaderna, omtag i upphandling och av att bergförhållandena på vissa delar visat sig sämre än vad som förutsattes i planeringsskedet som i sin tur lett till kedjeeffekter i efterföljande skeden och entreprenader.

Slutkostnadsprognos för investeringen mot föregående prognos

Tunnelbana till Arenastaden har ett utfall för året per augusti på 735 miljoner kronor. Föregående prognos för året är 1 604 miljoner kronor och ny prognos är 1 598 miljoner kronor. Årsprognosen är i nivå med föregående prognos.

Slutkostnadsprognosen för investeringen uppgår till 12 112 miljoner kronor vilket är en avvikelse på 1 635 miljoner kronor jämfört med föregående prognos. Avvikelsen beror på en justering av basprognos, inkludering av risk i prognos samt indexuppräknings av prognosen.

Slutkostnadsprognosen har ökat med 422 miljoner kronor till följd av en justering av basprognosen och beror främst på följande anledningar. Justeringen omfattar kostnadskonsekvenser kopplade till ett förlängt behov av byggledningsorganisation. Det förlängda resursbehovet har uppstått med anledning av tidsförskjutningar i projektet, vilka kan härledas till utdragna arbeten inom tidigare berg- och anläggningsentreprenader. Prognosen har justerats till följd av ett större tids- och resursbehov än tidigare bedömt för driftsättning samt för de aktiviteter som krävs för samordning, projektavslut och överlämning i samband med den gemensamma trafikstarten med trafikförvaltningen.

Ökningen av slutkostnadsprognosen till följd av inkludering av risker i prognos uppgår till 1 055 miljoner kronor. De risker som inkluderas i prognosen utgörs av en samlad bedömning och värdering av identifierade risker, i kombination med en post för oförutsedda risker, som består av kvarvarande och okända risker i relation till den fasen som projektet befinner sig i. De största riskerna som inkluderas i prognos är hänförliga följd effekter på grund av förseningar i berg- och anläggningsentreprenaden. Vilket gäller såväl effekten av svaga bergförhållanden samt pågående oenigheter och kontraktstvister, som indirekta effekter där entreprenören påverkar övriga entreprenörers tillgång till arbetsområden och möjligheter att genomföra sina arbeten enligt plan. Övriga väsentliga risker avser förseningar, brister i projekteringen och logistiska utmaningar, vilka till stor del bedöms vara kopplade till berg- och anläggningsentreprenaden.

Ökningen av slutkostnadsprognos till följd av indexuppräknings uppgår till 158 miljoner kronor.

Finansiering

Ovan redovisas en jämförelse av investeringsprognosen mellan tertial ett och två. Till de finansierande parterna rapporteras avvikelser mot avtalad finansiering avseende såväl totala utgifter som kostnader. Slutkostnadsprognos för samtliga utgifter och kostnader uppgår till 12 333 miljoner kronor. Vilket är en avvikelse mot total finansiering inklusive medfinansiering om 2 670 miljoner kronor.

DEPÅ HÖGDALEN

Projekt Depå Högdalen har ett utfall för året per augusti på 238 miljoner kronor. Föregående prognos för året är 345 miljoner kronor och ny prognos är 480 miljoner kronor. Årsprognosen är högre än föregående prognos med en avvikelse på 135 miljoner kronor. Avvikelsen mot föregående prognos beror på inkludering av risk.

Slutkostnadsprognosen för investeringen uppgår till 5 617 miljoner kronor vilket är 142 miljoner kronor lägre jämfört med föregående prognos. Avvikelsen beror på justering av basprognos, inkludering av risk i prognos samt indexuppräknings av prognosen.

Slutkostnadsprognosen har minskat med 258 miljoner kronor till följd av en justering av basprognosen. Förändringen beror på en mindre justering av i utfall mot prognos samt omfördelning av centrala stabskostnader.

Slutkostnadsprognosen har en ökning av risker som redovisas i prognosen och uppgår till 115 miljoner kronor. De risker som inkluderas i prognosen utgörs av en samlad bedömning och värdering av identifierade risker, i kombination med en post för oförutsedda risker, som består av kvarvarande och okända risker i relation till den fasen som projektet befinner sig i.

Investeringsprojektet har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 1%.

FORDON

Fordon har ett utfall för året per augusti på 283 miljoner kronor. Föregående prognos för året är 487 miljoner kronor och ny prognos är 467 miljoner kronor. Årsprognosen är lägre än föregående prognos med en avvikelse på 20 miljoner kronor, främst på grund av periodisering.

Slutkostnadsprognosen för investeringen uppgår till 1 439 miljoner kronor vilket är 6 miljoner kronor lägre jämfört med föregående prognos.

Sverigeförhandlingen

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Tid

I enlighet med parternas avtal är byggtiden nio år från dess att järnvägsplan vunnit laga kraft. Tidplanen för projektet bygger på att parallella processer som projektering, upphandlingar och byggande löper enligt lagd planering. Projektets tidplan exkluderar eventuell tid för överprövningar.

Förvaltningens sammantagna bedömning, baserad på projektets nuvarande planeringsförutsättningar och den genomlysning (TKI-RA) som genomförts under året, är att trafikstart för projekt Älvsjö beräknas till Q2 2037. Bedömningen utgår från ett troligt framdriftsscenario. Denna bedömning har beaktats vid utvärdering av kostnad och risk, som tillsammans utgör grunden för slutkostnadsprognosen.

Under 2026 har förberedande arbeten påbörjats. Genomförande av projektet planeras till perioden 2027 till 2035, därefter vidtar tid för testning, provning överlämning och driftsättning. Denna senareläggning beror på att plan- och tillståndsprocessen har krävt mer tid samt att provning, testning och idrifttagning av anläggningen har reviderats med hänsyn till beslutet att tågen ska vara autonoma och att plattformsavskiljande väggar har införts.

Slutkostnadsprognos för investeringen mot föregående prognos

Tunnelbana till Älvsjö har ett utfall för året per augusti på 348 miljoner kronor. Föregående prognos för året är 1 002 miljoner kronor och ny prognos är 1 007 miljoner kronor. Årsprognosen är i nivå med föregående prognos.

Slutkostnadsprognosen för investeringen uppgår till 27 071 miljoner kronor vilket är en avvikelse på 8 216 miljoner kronor jämfört med föregående prognos. Avvikelsen beror på justering av basprognos, inkludering av risk i prognos samt indexuppräknings av prognosen.

Ökningen av slutkostnadsprognosen till följd av justering av basprognos uppgår till 2 540 miljoner kronor. Den största anledningen till justeringen beror på ökade kostnader för projektledning i prognosen samt ökade kostnader för berg och anläggning samt bygg och installation. Justeringen i prognosen beror på att projektet nu har kommit längre, vilket har gett en tydligare bild av entreprenadindelningen och de gränssnitt som behöver hanteras. Förvaltningen har även kunnat dra lärdomar från de andra projekten, vilket har bidragit till en bättre förståelse av behov och omfattning. Detta har även gjort att prognoser för markåtkomst, skadehantering samt tillfällig vistelse har kunnat sänkas.

Ökningen av slutkostnadsprognosen till följd av inkludering av risker i prognos uppgår till 4 165 miljoner kronor. De risker som inkluderas i prognosen utgörs av en samlad bedömning och värdering av identifierade risker, i kombination med en post för oförutsedda risker, som består av kvarvarande och okända risker i relation till den fasen som projektet befinner sig i. Eftersom projektet har påbörjat de förberedande

arbetena men ännu inte upphandlat eller påbörjat de större entreprenaderna har en post för oförutsett om 2 615 miljoner kronor inkluderats i prognosen. De största andra riskerna som inkluderas i prognos kopplar till osäkerheter kring projektets förutsättningar, kravställning från aktörer och bristande kvalitet i projekteringsunderlag vilket kan leda till omprojektering i byggskedet. En central risk är även att tillstånds- och prövningsprocessen tar länge tid än förväntat eller förseningar i avtals- och markåtkomst.

Ökningen av slutkostnadsprognos till följd av indexuppräknings uppgår till 1 511 miljoner kronor. Investeringsprojektet har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 1%.

Finansiering

Ovan redovisas en jämförelse av investeringsprognosen mellan tertial ett och två. Till de finansierande parterna rapporteras avvikelser mot avtalad finansiering avseende såväl totala utgifter som kostnader. Slutkostnadsprognos för samtliga utgifter och kostnader uppgår till 27 087 miljoner kronor. Vilket är en avvikelse mot total finansiering inklusive medfinansiering om 10 631 miljoner kronor.

DEPÅ, FORDON OCH TRAFIKSYSTEM ÄLVSJÖ

Tid

Se avsnitt Tid Tunnelbana till Älvsjö

Slutkostnadsprognos för investeringen mot föregående prognos

Projekt Depå, Fordon och Trafiksystem Älvsjö har ett utfall för året per augusti på 42 miljoner kronor. Föregående prognos för året är 268 miljoner kronor och ny prognos är 260 miljoner kronor. Årsprognosen är i nivå med föregående prognos.

Slutkostnadsprognosen för investeringen uppgår till 8 615 miljoner kronor vilket är en avvikelse på 2 670 miljoner kronor jämfört med föregående prognos. Avvikelsen beror på justering av basprognos, inkludering av risk i prognos samt indexuppräknings av prognosen.

Slutkostnadsprognosen har ökat med 275 miljoner kronor till följd av en justering av basprognosen. Den största anledningen till justeringen beror på ökade kostnader för projektledning i prognosen samt ökade kostnader för bygg och installation för depån och tunnelinstallationer. Justeringen i prognosen beror på att projektet nu har kommit längre, vilket har gett oss en tydligare bild av detaljeringen och de gränssnitt som behöver hanteras. Vi har även kunnat dra lärdomar från de andra projekten, vilket har bidragit till en bättre förståelse av behov och omfattning.

Ökningen av slutkostnadsprognosen till följd av inkludering av risker i prognos uppgår till 1 335 miljoner kronor. De risker som inkluderas i prognosen utgörs av en samlad bedömning och värdering av identifierade risker, i kombination med en post för oförutsedda risker, som består av kvarvarande och okända risker i relation till den fasen som projektet befinner sig i. De största riskerna som inkluderas i prognos är ändrade eller sent tillkommande krav som kan medföra omtag i projektering och genomförande av depåanläggningen, samt komplex avtalshantering med systemleverantören till följd av förseningar eller förändringar i angränsande

entreprenader.

Ökningen av slutkostnadsprognos till följd av indexuppräknings uppgår till 1 060 miljoner kronor. Investeringsprojektet har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 1%.

Summering och nästa steg

Förvaltningen har utifrån ny ekonomistyrningsmodell (TKI-RA) presenterat resultatet av den genomlysning som genomförts.

Med utgångspunkt i det arbete som har slutförts genomför förvaltningen översyn av den egna organisationen i syfte att identifiera möjligheter till effektivisering och därigenom bidra till att uppnå målet att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan.

Projekt Nacka Söderort har initierat en omorganisation för att skapa bättre förutsättningar för parallell produktion och därmed bidra till stärkt projektstyrning och till ökad framdrift. Förvaltningens samtliga utbyggnadsgrenar utreder fortsatt möjligheten till partiell öppning i syfte att belysa och utvärdera samtliga relevanta alternativ och handlingsvägar efter den genomlysning av tid som genomförts.

Utöver detta har förvaltningen initierat en översyn och ekonomiska analys av stabs- och stödfunktioner. Resultatet som ska presenteras till ledningsgruppen ska visa vilka besparings- och effektiviseringsmöjligheter som finns och vilka ekonomiska effekter de skulle kunna ge. Målet är i slutänden ett kostnadsläge som är hållbart över tid och att resurser används där de behövs mest.

Resultatet av genomlysningen (TKI-RA) lyfts nu i enlighet med gällande avtal till parterna inom Sverige- och Stockholmsförhandlingen för vidare hantering.

Investeringsplanen inom utbyggnaden av tunnelbanan är över den avtalade finansieringen för objekt inom Sverige- och Stockholmsförhandlingen. Detta innebär att ett fortsatt genomförandebeslut med utökad budget för objekten inom Stockholmsförhandlingen kommer att behövas inför 2027.

5.3.6 Driftsatta investeringsobjekt

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

5.3.7 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
--------------------	---------------	---------------------------	--------------------------------------	--	-----------------------------------

5.3.8 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Medfinansier	Investeringsobjekt	Erhållit likvid- mässigt under året	Resultatfört under året
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Nacka och	1 764	

Medfinansier	Investeringsobjekt	Erhållet likvid-	Resultatfört
	Söderort		
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Arenastaden	816	
Stockholmsförhandlingen	Tunnelbana till Barkarby	677	3
Sverigeförhandlingen	Tunnelbana till Älvsjö	486	
Järfälla kommun	Tunnelbana till Barkarby (Veddestauppgången)	0	
Totalt medfinansiering av investeringar		3743	3

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