

Datum för justering: 2026-09-29
Datum för anslag: 2026-09-30

Jakop Dalunde (MP)
Anna Malm Kelfve (M)

§ 162

Delårsrapport 2026

TN 2026-0005

Sammanfattning

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

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande daterat den 16 september 2026
- Delårsrapport per augusti 2026, förvaltning för utbyggd tunnelbana, inklusive bilagor
- Delårsrapport per augusti 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. Daniel Adborn (L) Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.
4. Karl Henriksson (KD) Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsgång

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

Därefter ställer ordförande 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 och 6 nej-röster och 4 som avstår beslutar trafiknämnden att avslå Moderaternas, Kristdemokraternas och Liberalernas förslag till tilläggsbeslut (voteringsprotokoll, bilaga 2).

Beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Delårsrapport per augusti 2026, inklusive bilagor, för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna godkänns.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

Ordförande Jakob Dalunde (MP) anmäler för Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Centerpartiet ett särskilt uttalande (bilaga 3).

Anna Sehlin (V) anmäler för Vänsterpartiet ett särskilt uttalande (bilaga 4).

Anna Malm Kelfve (M) anmäler för Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna ett särskilt uttalande (bilaga 5).

Samuel Stephan (SD) anmäler för Sverigedemokraterna ett särskilt uttalande (bilaga 6).

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.

Deltar inte

Samuel Stephan (SD) meddelar att Sverigedemokraterna inte deltar i beslutet.

Skickas till

Regionledningskontoret

Vid Protokollet
Sebastian Sohlberg

Moderaterna
Kristdemokraterna
Liberalerna

Särskilt uttalande
2026-09-29

Diarienummer
TN 2026-0005

Trafiknämnden
Ärende 4

Delårsrapport 2026

Trafikförvaltningen uppvisar ett starkare ekonomiskt resultat än förväntat. En avgörande förklaring är det statliga stöd som regeringen aviserade under våren. Enligt trafikförvaltningens prognos kan stödet innebära ett ekonomiskt tillskott på 441 miljoner kronor. Det är sannerligen ett välkommet tillskott, men det är också pengar som bör användas – inte läggas på hög.

Resenärer väljer kollektivtrafiken när det finns en buss, ett tåg eller en båt att resa med. Därför är det häpnadsväckande att vänsterstyret hittills endast har aviserat 28 miljoner kronor för utökad trafik. Det innebär att bara en mindre del av tillskottet går tillbaka till resenärerna. Det är en prioritering som är svår att förstå. När allt fler prövar kollektivtrafiken borde politikernas främsta ambition vara att se till att så många som möjligt fortsätter att köpa periodbiljett även när det statliga stödet upphör. Det är beklagligt att vänsterstyret inte har gjort några sådana satsningar.

Stockholms kollektivtrafik behöver fler avgångar. Sambandet är inte särskilt komplicerat: när bussen går kan resenären resa. När avgången dras in försvinner den möjligheten. Efter år av nedskärningar borde varje nytt ekonomiskt utrymme användas för att återställa trafikutbudet och återupprätta resenärernas förtroende för SL.

Ett starkt SL kräver fler resenärer. Trots denna insikt har vänsterstyret bedrivit en politik som snarare har fått motsatt effekt. SL:s framtidsutsikter är beroende av att resandet upprätthålls och ökar, vilket i sin tur påverkar förutsättningarna för framtida investeringar.

Vänsterstyrets styrning av SL har dessutom präglats av omfattande problem inom investeringsverksamheten. Saltsjöbanan kräver återigen ytterligare hundratals miljoner kronor. Tvärbanans Kistagren har blivit sinnebilden för en investering där både kostnader och tidplan gång på gång har reviderats. Det handlar inte längre om enstaka avvikelser, utan om återkommande och strukturella problem med kostnadskontrollen. Nu beräknas slutkostnaden för tunnelbaneutbyggnaden uppgå till 99,8 miljarder kronor. Det innebär att 22,9 miljarder kronor i dagsläget saknas för att färdigställa utbyggnaden. Finansieringen av utbyggnaden till Barkarby sinar dessutom vid årsskiftet.

Särskilt uttalande
2026-09-29

Diarienummer
TN 2026-0005

Vår utgångspunkt är enkel: kollektivtrafikens resurser ska i första hand användas för att erbjuda en attraktiv, pålitlig och tillgänglig kollektivtrafik. När staten nu skjuter till betydande resurser borde det vara ett tillfälle att vända utvecklingen efter år av nedskärningar.

Stockholmarna behöver inte ett SL som samlar pengar på hög. De behöver en kollektivtrafik som kommer när den ska och går dit de behöver.

Trafiknämnden
2026-09-29

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
Embla Löfquist (S)	Ja
Stefan Wanngård-Johansson (S)	Ja
Nina Unesi (S)	Ja
Alexander Petersson (S)	Ja
Michaela Haga (C)	Ja
Magnus Persson (C)	Ja
Anna Sehlin (V)	Avstår
Lina El Yafi (V)	Avstår
Daniel Dronjak (M)	Nej
Ina Djurestål (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

Delårsrapport 2026, Förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Mittenkoalitionen vill tacka FUT för ett gediget arbete med den genomlysning som lett till att det nu finns en realistisk slutkostnadsprognos för tunnelbanans utbyggnad. I den delårsrapport för FUT som Trafiknämnden idag har hanterat visar prognosen att slutkostnaden för färdigställande av den utbyggda tunnelbanan är 18 miljarder högre än vad som tidigare redovisats, samt förskjutningar i färdigställandet på ett till två år. Det är mycket allvarligt att vi återigen tvingas hantera fördyringar och förseningar i tunnelbaneutbyggnaden. Samtidigt är det nödvändigt att vi nu och framöver utgår från en realistisk kostnadsprognos.

Hösten 2019, inför förhandlingarna om tilläggsavtalet 2021, redovisade förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana ett bedömt behov av ytterligare finansiering på ca 18 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. I förvaltningschefens bedömning ingick en rimlig framtida avsättning för projektrisker på cirka 20 procent eller 6 379 miljoner kronor i prisnivå 2016. Vidare ingick i bedömningen en finansiell risk beroende på index som då beräknades till 2 585 miljoner kronor. Med ett tilläggsavtal med tillskott på drygt 9 miljarder kronor av det bedömda behovet på 18 miljarder valde således parterna att ingå avtal exklusive riskavsättning. I stället avtalades om arbetsformer för riskhantering.

I och med 2025 års förhandling har det blivit tydligt för Region Stockholm som part att risker och index återigen inte har hanterats på ett fullgott sätt. Utifrån utfallet av förhandlingen blev det uppenbart att beräkningen av risker och index måste göras på ett tydligare sätt för att den verkliga kostnadsbilden ska kunna presenteras och hanteras. Både Trafiknämnden och Stockholms- och Sverigeförhandlingarnas styrelser har under våren fått

2026-09-29

Miljöpartiet 

Socialdemokraterna 

Centerpartiet 

information om den fördjupade analysen och att den skulle presenteras i slutet av september/början på oktober.

De ursprungliga avtalen mellan parterna i Stockholms- och Sverigeförhandlingen tog varken höjd för projektrisker eller byggindex utöver KPI. Det är inte så staten normalt hanterar stora infrastrukturprojekt. Detta är också något som Region Stockholm tillsammans med flera kommuner återkommande har kritiserat, inte minst i förhandlingarna 2025. Vi kan bara beklaga att staten inte har velat hantera detta i tidigare förhandlingar. Nu måste parterna återigen, i enlighet med avtalet, i god anda sätta sig ner och hitta en lösning för tunnelbanans utbyggnad.

Den nya tunnelbanan har stor betydelse för Stockholmsregionens tillgänglighet och tillväxt och är en förutsättning för bostadsbyggande och företagsinvesteringar. Mittenkoalitionens fasta övertygelse är att de projekt som nu är i slutskedet måste färdigställas. Det första steget är att under hösten fatta liknande beslut som fattades i samband med senaste förhandlingsomgången för att säkerställa likviditet för genomförandet av projekten.

Trafiknämnden
Ärende 4

Delårsrapport 2026

Vi i Vänsterpartiet tackar för informationen i delårsrapporterna från trafikförvaltningen respektive förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Avseende förvaltningen för utbyggd tunnelbanans rapport är vi mycket tacksamma för det arbete som har gjorts för att göra en realistisk tidsplan och kostnadsprognos för de objekt som ingår i Stockholms- respektive Sverigeförhandlingen. Vi beklagar djupt att avtalen ingicks och har omförhandlats utan att hänsyn tagits till skillnaden mellan konsumentprisindex och byggbranschens entreprenadindex samt att det inte lagts in en realistisk riskpott. Nu måste alla parter ta sitt ansvar och vi förutsätter att Region Stockholm inte framöver ingår liknande avtal utan riskpott och relevant index.

Delårsrapport 2026

Delårsrapporten beskriver flera allvarliga regelefterlevnadsrisker. Förvaltningen konstaterar uttryckligen risk för mutor och jäv samt att en hög koncentration av konsulter ökar risken för intressekonflikter, jäv, vänskapskorruption och otillbörlig påverkan. Det anges också att detta kan leda till ekonomiska felaktigheter och förtroendeskada.

Därtill konstateras att verksamheten hanterar stora värden inom infrastruktur och upphandling och därför har en principiell risk för bland annat korruption, mutor, trolöshet mot huvudman, bedrägeri, jäv och otillåten påverkan.

Mot den bakgrunden är redovisningen otillräcklig. Riskerna nämns, men rapporten ger inte en tillräckligt tydlig bild av hur omfattande de bedöms vara, om några konkreta misstankar eller avvikelser har identifierats, vilka delar av organisationen som är särskilt utsatta eller vilka kontroller som faktiskt har genomförts med anledning av riskerna.

Det räcker inte att konstatera att det finns risker och därefter hänvisa till generella rutiner och interna revisioner. När det handlar om investeringar på så stora belopp och omfattande relationer med konsulter och entreprenörer måste kraven på transparens och uppföljning vara betydligt högre.

Vi anser därför att det behövs en fördjupad och konkret redovisning av arbetet mot jäv, korruption och andra oegentligheter. Den bör bland annat redovisa vilka kontroller som genomförts, resultatet av dessa, identifierade avvikelser, hur konsultberoendet påverkar riskbilden samt vilka ytterligare åtgärder som vidtas.

Vi kan mot denna bakgrund inte ställa oss bakom ett godkännande av rapporten i dess nuvarande form. Sverigedemokraterna deltar inte i beslutet.

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Delårsrapport

Augusti 2026



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.....	28
2.2.3	Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	30
2.2.4	Kompetensförsörjningen är långsiktig.....	36
2.3	Intern kontroll.....	38
2.3.1	Arbetet med intern kontroll	38
2.3.2	Risker, åtgärder och kontroller	39
2.3.3	Försäkran	39
3	Verksamhet	41
3.1	Resande i kollektivtrafik	41
3.1.1	Utfall i jämförelse med budget och föregående år	41
3.1.2	Prognos i jämförelse med budget.....	43
3.2	Produktivitet	43
4	Personal.....	44
4.1	Uppföljning avsatta medel	44
4.1.1	Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö	44
4.1.2	Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning.....	44
4.1.3	Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm.....	45
4.2	Helårsarbeten.....	45
4.2.1	Utfall i jämförelse med budget och föregående år	46
4.2.2	Prognos i jämförelse med budget.....	46
4.3	Sjukfrånvaro	47
5	Ekonomi	48

5.1	Resultat	48
5.1.1	Utfall i jämförelse med budget och föregående år	49
5.1.2	Prognos i jämförelse med budget.....	52
5.1.3	Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	54
5.1.4	Konsultkostnader	55
5.1.5	Administrativa kostnader.....	55
5.1.6	Säsongsvariationer	56
5.2	Åtgärder för ett resultat i balans	56
5.3	Investeringar	57
5.3.1	Investeringsplanens genomförbarhet och risk	57
5.3.2	Investeringsutfall i jämförelse med budget.....	73
5.3.3	Årets prognos i jämförelse med budget	74
5.3.4	Ny- och ersättningsinvesteringar	76
5.3.5	Driftsatta investeringsobjekt.....	81
5.3.6	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥ 100 mkr.....	82
5.3.7	Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar	83
6	Nämnd-/styrelsebehandling	84

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 en tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik och med en långsiktigt hållbar ekonomi. Nytänkande och satsningar på en utvecklad kollektivtrafik är viktiga ledstjärnor i det arbetet.

Omvärld i förändring ställer nya krav

En omvärld präglad av snabba förändringar och stor osäkerhet ställer nya krav på hur kollektivtrafiken planeras, utvecklas och finansieras.

Omvärldsutvecklingen påverkas av geopolitisk instabilitet, ekonomisk osäkerhet, ökande cyberhot, förändrade och mer varierade resebehov, klimatförändringar samt nya politiska krav och regelverk. Samtidigt skapas nya möjligheter genom Stockholmsregionens starka innovationskraft, den snabba utvecklingen inom artificiell intelligens, automation och digitalisering samt nya regelverk. Dessa kan bidra till effektivare arbetssätt, bättre beslutsunderlag och förbättrade möjligheter att utveckla kollektivtrafiken och möta framtida behov.

Ett förändrat klimat och behovet av omställningen inom transportsektorn påverkar i allt större utsträckning kollektivtrafikens förutsättningar. Den varma sommaren har synliggjort hur höga temperaturer kan påverka kollektivtrafikens drift, infrastruktur och resenärsmiljöer. Kollektivtrafiken behöver därför både anpassas till ett förändrat klimat och utvecklas för att bidra till omställningen av transportsektorn.

Det säkerhetspolitiska läget fortsätter att påverka kollektivtrafikens förutsättningar. Geopolitiska spänningar skapar osäkerhet kring energimarknader, leveranskedjor och tillgång till kritiska resurser. Samtidigt har kollektivtrafiken en viktig roll för samhällets funktion både i vardagen och vid större störningar, kriser eller höjd beredskap, vilket ökar kraven på robusthet.

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).

De ekonomiska förutsättningarna påverkas av osäkerhet kring räntor, energipriser och framtida villkor för exempelvis skatter och biodrivmedel. Samtidigt ökar behoven av investeringar i infrastruktur, ny teknik och omställning. Detta ställer högre krav på långsiktig planering, prioriteringar och ett effektivt resursutnyttjande.

Ökad elbilsanvändning, nya mobilitetstjänster och försök med autonoma lösningar i regionen förändrar konkurrenssituationen för kollektivtrafiken. Distansarbete och studier är etablerade, samtidigt som befolkningstillväxten dämpas och andelen äldre ökar i regionen. Detta skapar nya och mer varierade behov av mobilitet. Samtidigt växer antalet besökare i regionen, vilket ökar behovet av effektiva transporter till arenor och populära turistmål. Utvecklingen innebär att kollektivtrafiken i allt högre grad behöver utvecklas som en del av ett större system för att bidra till hållbar mobilitet och fortsatt vara ett attraktivt och pålitligt transportalternativ.

Artificiell intelligens skapar nya möjligheter att utveckla verksamheten, förbättra beslutsfattandet och öka produktiviteten. Samtidigt ökar beroendet av digital infrastruktur och därmed exponeringen för cyberhot. Hoten mot samhällsviktig verksamhet ökar och blir alltmer avancerade, vilket kräver kontinuerlig utveckling av skyddsåtgärder och kompetens.

Nationella och EU-gemensamma politiska beslut och regelverk får allt större påverkan på hur kollektivtrafiken styrs, organiseras och upphandlas. Det innebär ökade krav på verksamheten men kan också skapa tydligare ramar, förenkla arbetssätt och ge bättre förutsättningar för utveckling. Utvecklade arbetssätt och nya digitala verktyg skapar också möjligheter till effektivare processer och bättre beslutsstöd.

Omvärldsförändringarna innebär även nya krav på trafikförvaltningens kompetensförsörjning. För att möta utvecklingen behövs stärkt kompetens inom områden som ny teknik, artificiell intelligens, cybersäkerhet, energieffektivisering, data och analys.

Tillfällig taxejustering i kollektivtrafiken

Den 26 maj aviserades en nationell satsning på kollektivtrafiken som innebär att priset på månadskort halveras under perioden 1 juli till 31 december 2026.

Trafikförvaltningen behöver kunna möta efterfrågan med tillräcklig trafik, vilket kräver resurser i form av fordon, personal och energi. Trafiknämnden beslutade vid ett möte 4 juni att trafikförvaltningen ges i uppdrag att se över och optimera trafikutbudet. 100 mkr avsattes till utökad trafik under perioden 1 juli – 31 december, och 50 mkr avsattes till underhåll av CAF-fordonen inom spårväg.

Från den 1 juli gäller halverat pris på 30-dagarsbiljetten inom både SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik. Trafikförvaltningen ser initiativet som en unik möjlighet att analysera priselasticitet och påverkan på resandet med kollektivtrafiken. Åtgärder som

gör kollektivtrafiken mer attraktiv i förhållande till andra färdmedel är i grunden positiva. Samtidigt saknas tidigare motsvarande satsningar i denna omfattning, vilket gör det svårt för förvaltningen att bedöma hur den tidsbegränsade prisreduktionen kommer att påverka resandet och resmönstren på längre sikt.

Inför och i samband med prissänkningen har breda försäljningskampanjer genomförts i olika kanaler. Kampanjerna har varit mer säljdrivna än vanligt och riktats till resenärer som reser sporadiskt, i syfte att snabbt få fler att prova periodbiljetten. Målet är att både öka försäljningen på kort sikt och att få fler att resa regelbundet på lång sikt. Under sensommaren genomfördes ytterligare en kampanj, som senare kompletteras med riktad kommunikation för att uppmuntra till fortsatt resande och övergång till prenumerationsbiljett, även när priserna har återgått till ordinarie nivåer.

Ökat resande och förbättrad nöjdhet

Allt fler reser kollektivt i Stockholmsregionen och flera indikatorer och verksamhetstal kopplade till resenären visar på förbättringar under perioden. Genom satsningar på ett ökat trafikutbud har fler fått möjlighet att resa kollektivt. Med anledning av prissänkningen på 30-dagarsbiljetten förstärks busstrafiken ytterligare under hösten, utöver tidigare beslutade trafikförändringar. Förstärkningarna gäller under perioden för den tillfälliga taxesänkningen och införs successivt, dels från 17 augusti i samband med hösttidtabellen, dels under september. Totalt uppgår antalet extrainsatta avgångar med anledning av prissänkningen till omkring 24 000.

För perioden januari till juli har resandet ökat med cirka 2 procentenheter jämfört med samma period föregående år, och även antalet valideringar uppvisar en återhämtning. Resandestatistik liksom övriga indikatorer redovisas genomgående med en (1) månads fördröjning i rapporteringen, men sent inkommen statistik gällande augusti, som är den första månaden efter sommarperioden och innefattar det ordinarie pendlarresandet, visar att resandet ökade med 6 procent för den enskilda månaden jämfört med samma månad i fjol. Som ett kompletterande mått kan nämnas utvecklingen av antalet valideringar² i kollektivtrafiken, som ökade med 9 procent i augusti enskild månad.

81 procent³ av resenärerna i Stockholms län är nöjda med sin resa med kollektivtrafiken vilket är en förbättring med tre procentenheter jämfört med samma period föregående år. Förbättringen gäller samtliga trafikslag och innebär även att målnivån 80 procent uppnås. 75 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 har en relativt hög nivå av trygghet medan tunnelbana och pendeltåg har en lägre nivå.

² Valideringar – Avser antal validerade biljetter i spärrar, valideringsstolpar, bussar etc

³ Ackumulerat juli 2026, redovisning av indikatorerna i detta stycke sker med en (1) månads fördröjning.

Utveckling av kollektivtrafiken – möjligheter och tillkommande krav

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 2026 har gemensamma arbetssätt för trafikstarter och operatörsövertaganden vidareutvecklats och tillämpats i pågående uppdrag. Åtgärder har även vidtagits för att stabilisera pendeltågssystemet inom ramen för det befintliga nödavtalet, som ingicks och förlängdes under 2025. Detta sker i nära samverkan med Trafikverket samt genom förstärkt koordinering av trafikinformation. Inom ostsektorn pågår bland annat förberedelser inför trafikstart i bussterminalen i Katarinaberget, med fokus på att säkerställa trafikleverans och upprätthålla kundnöjdhet. Utvecklingen följs upp genom återkommande analys av kundnöjdhet, utförd trafik och punktlighet. Flera åtgärder är påbörjade men befinner sig ännu i ett tidigt skede. Mot bakgrund av arbetets komplexitet bedöms effekterna uppstå successivt över tid.

Vid trafiknämndens sammanträde i september 2025 (TN 2025-0726) beslutades att avtalsområde E31 (Sigtuna/Upplands Väsby) ska drivas i Egen regi när nuvarande avtal löper ut 2029. Även detta arbete drivs inom ramen för en FC-aktivitet, och en projektorganisation och styrgrupp är etablerade. Under perioden har erfarenheter inhämtats från andra regioner som bedriver busstrafik i egen regi och samverkan har inletts med nuvarande trafikutövare och med fackliga representanter.

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 Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) gått in i en mer intensiv fas, där bland annat gemensamma styrgrupper tillsatts.

Den gröna omställningen fortsätter i hög takt även om det på kort sikt finns utmaningar kopplade till det osäkra omvärldsläget och det utökade trafikutbudet till följd av halveringen av månadskortet. Stigande drivmedelspriser väntas medföra en övergång från drivmedlet HVO till RME inom busstrafiken under resten av året. Trafikförvaltningen fortsätter samtidigt införandet av elbussar inom nya trafikavtal och driver utvecklingen mot en mer förnybar och elektrifierad fordonsflotta inom sjötrafiken och färdtjänsten. Under perioden har även en strategi för utbyggnad av solceller tagits fram och en översyn av hållbarhetsredovisningen genomförs för att göra den mer effektiv och användbar.

Intäkter och resenärer

Under perioden har trafikförvaltningen fortsatt arbetet med att möta behovet av ökad mobilitet, fler resenärer och högre intäkter. För att öka resandet och intäkterna har förvaltningen 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. Viktiga förutsättningar för att lyckas är att erbjuda ett pålitligt och tryggt trafikutbud som motsvarar resenärernas behov, samt att tillhandahålla tydlig och lättillgänglig trafikinformation.

Under perioden har försäljningskampanjerna ”Åk med oss i stället”, ”Stockholms puls” och ”Din resa är också andras” genomförts i SL-trafiken och digitala kanaler, liksom en kampanj gällande prenumerationsbiljett.

En ny version av SL-appen har lanserats för att göra det lättare för resenärer att navigera och snabbare hitta relevant information. Bland nyheterna finns en förbättrad kartvy och en tydligare översikt i trafikläget. I höst planeras ytterligare förbättringar då även trafikläget i appen får en mer personifierad och skraddarsydd version där störningar visas för de hållplatser som resenären valt ut.

Flera utvecklingsinsatser kopplade till biljettsortimentet pågår och bland annat har ett förslag på ett pilotförsök med capping⁴ tagits fram som en del av trafikförvaltningens budgetunderlag 2027. En funktion för gemensamt SL- och WÅAB-biljettköp i SL-appen har tillkommit i syfte att underlätta för en sömlös resa, och en översyn av Waxholmsbolagets samlade taxesystem och prissättning pågår.

Arbetet med ett ökat utbud av servicetjänster och intäkter från reklam och kommersiella ytor har fortsatt. Tre nya reklamavtal driftstartades under perioden, avseende resenärsfordon, bussväderskydd samt stationer inom spårtrafiken. 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.

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.

Ekonomi

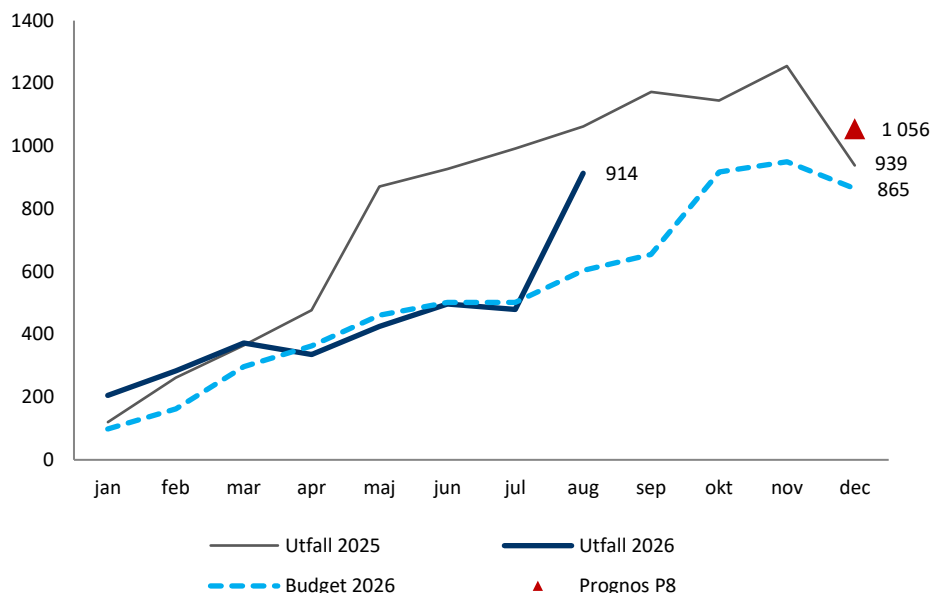
Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i enlighet med Regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om +865 mkr och övriga förutsättningar såsom verksamhetsanslag och taxor. Kommande år förväntas resultatkravet öka. Till det kommer ökade kostnader på grund av det försämrade omvärldsläget samt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

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.

Det ackumulerade resultatet per augusti uppgår till 914 mkr och överstiger periodens budget med 311 mkr. Avvikelsen förklaras av högre bidrag, dels upplupna intäkter avseende statligt bidrag för halverat biljettpris, dels elbusspremier samt lägre kostnader för avskrivningar jämfört med periodens budget. Den positiva avvikelsen motverkas av lägre biljettintäkter till följd av halverat biljettpris för 30-dagars biljetter från 1 juli – 31 december, högre trafik kostnader främst hänförliga till högre index och bränslekostnader till följd av det försämrade omvärldsläget, ökad ersättning i E22-avtalet⁵ efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027 och fler antal resor med färdtjänst samt lägre reklamintäkter. För vidare detaljer avseende det ekonomiska resultatet se avsnitt 5.1.

I prognos per augusti uppgår årets resultat till +1 056 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket överstiger resultatkravet för helåret med 191 mkr. Den positiva avvikelsen beror främst på högre bidrag, dels det statliga bidraget för halverat pris på 30-dagarsbiljetter, dels ett statligt bidrag avseende elbusspremier. Även lägre avskrivningskostnader till följd av förskjutning i aktiveringsplaner påverkar resultatet positivt. Avvikelsen motverkas av lägre biljettintäkter till följd av det halverade biljettpriset, högre kostnader för köpt trafik och högre räntekostnader i finansnettot.

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



Investeringsutfallet är 3 023 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 44 procent jämfört med årsbudgeten på 6 798 mkr.

⁵ Busstrafik Innerstaden och Lidingö.

Årets prognos uppgår till 6 293 mkr och inkluderar C30-optioner om 398 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget. Se vidare kapitel 5.3 investeringar.

Fortsatt beskrivning av verksamheten under delåret 2026 och arbetet framåt finns att läsa i denna delårsrapport med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

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

- I mars förlängdes nuvarande avtal E22 inom busstrafiken (Stockholms innerstad och Lidingö) till augusti 2027 då det nya avtalet E46 får trafikstart med Keolis som fortsatt trafikutövare.
- 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.
- En utredning har tagits fram gällande en plan för införande av plattformsparriärer 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.
- Under våren 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.
- I maj flyttade Trygghetscentralen in i nya och mer ändamålsenliga lokaler, med uppgraderad kapacitet och förbättrad arbetsmiljö vilket medför bättre förutsättningar att hantera ett ökat antal trygghets- och säkerhetsrelaterade händelser samt nya framtida uppdrag.
- Den 26 maj aviserades en nationell satsning på kollektivtrafiken som innebär att priset på månadskort halveras under perioden 1 juli till 31 december 2026. För mer information se kapitel 5 ekonomi.

- Den 30 maj inträffade ett trafikstopp på tunnelbanans röda linje till följd av ett vagnfel på ett tunnelbanetåg. Därefter var det även under en period fortsatta störningar i trafiken orsakade av ett separat tekniskt fel i signalanläggningen mellan Gamla stan och Slussen. Den 18 juni återupptogs trafiken på tunnelbanans röda linje med full kapacitet efter en period med nedsatt hastighet och reducerad trafik.
- Under Almedalsveckan medverkade trafikförvaltningen genom seminarier, rundabordssamtal och möten med forskare, myndigheter, branschföreträdare och beslutsfattare. Bland annat diskuterades trender som formar framtidens kollektiva mobilitet och hur storstadsregionerna förbereder sig för framtidens behov.
- Den elektriska bärplansbåten Nova går nu i linjetrafik igen, mellan Sollenkroka och Möja. Turerna i Waxholmsbolagets trafik är en del i ett forskningsprojekt där test också pågår med ett högeffektivt energilagringssystem som kan möjliggöra snabbbladdning. Energilagret är placerat i Möjaström där det integreras med det befintliga marknätet. Linjen heter 14X och började trafikera den 22 juni. Turerna fortsätter till hösten 2027, men kommer att göra ett uppehåll under vintern.
- Samtliga drift- och underhållsavtal för fastigheter, hissar, rulltrappor och spärrar (UH 2026) har tilldelats, ytterligare ett steg mot ett förstärkt anläggningsägarskap. Uppstartsarbete för avtalet avseende fastigheter har avtalsstart och entreprenörsbyte den 28 september 2026, hissar och rulltrappor har entreprenadstart 1 december 2026 och avtalet för spärrar 15 oktober 2027. Uppstartsarbete pågår även för drift- och underhållsavtalet för bussterminalen i Katarinaberget, med entreprenadstart vid övertagande av anläggningen.
- På Saltsjöbanan har förstärkningstrafiken förlängts mot bakgrund av den högre kundnöjdheten bland de resenärer som använder trafiken. Förstärkningstrafiken är nu beställd till och med 2028.
- Under perioden har den sista elbussen inom befintliga avtal levererats. Leveransen skedde 7 augusti och förväntas bidra till resenärernas upplevelse av en modern och tillförlitlig trafik.
- Sedan 31 augusti trafikeras även tunnelbanans blå linje av fordon av typ C30.
- 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 lovveckorna, och hittills har omkring 86 procent av dessa lösts in.
- Som ett resultat av tidigare mutbrottsmisstankar mot enskilda medarbetare på trafikförvaltningen har Regionstyrelsen i Region Stockholm fattat ett beslut om att

tillsätta en extern granskning av internkontrollen. Granskningen syftar till att identifiera eventuella områden där Region Stockholms och/eller trafikförvaltningens internkontroll kan behöva förbättras samt föreslå åtgärder för att minska risken att Region Stockholm och/eller trafikförvaltningen utnyttjas av personer som agerar i brottsliga syften. Granskningen startades under tertial två.

2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Grunduppgdrag 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).

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.

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 pendelbåttrafiken 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.

2.2 Mål

Målbedömning avser prognos måluppfyllnad helår och utgår från en samlad bedömning av både kvantitativa delar (till exempel indikatorer) och kvalitativa (till exempel uppdrag, aktiviteter, risker eller andra relevanta faktorer till exempel förändrade förutsättningar). Om den samlade målbedömningen avviker från indikatorernas samlade utfall beskrivs detta särskilt.



= Målet bedöms uppnås för året



= Osäkert om målet bedöms uppnås för året



= Målet bedöms inte uppnås för året

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 trafikinämnden ska flexibla nattstopp införlivas i busstrafiken som standard där detta är möjligt och lämpligt. Under perioden har arbetet med att utvärdera effekterna av de flexibla nattstopp som infördes på linjerna 601 och 697 i februari fortsatt, och en översyn och analys av övriga nattlinjer genomförs i syfte att möjliggöra ett bredare införande av flexibla nattstopp till 2027.

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 har syns i SL-trafiken och digitala kanaler.

Under perioden har totalt sex platser i SL:s resenärsmiljöer försetts med nya trygghetskameror. Vid Barkarby pendeltågsstation har äldre kameramodeller ersatts med nya, samt kompletteringar vid områden utan täckning. Övriga fem 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, ordningsvakts- och trygghetsvårdspatruller. Fokus har varit på synlighet ombord på pendeltågen i ytterområdena. Trafikförvaltningen deltar aktivt i den nya regionala samverkansöverenskommelsen med Polisen.

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 51 suicidförsök och flera allvarliga olyckor.

Inom ramen för det strategiska trygghetsarbetet genomförs studier inför nya affärer

gällande trygghetstjänster i kollektivtrafiken. Dessa tjänster ska bidra till att nå de övergripande målen med att öka den upplevda tryggheten och skydda SL:s egendom och verksamhet. Aktuella studier är:

- Trygghetsvårdstjänster: Berett inför beslut i trafiknämnden oktober 2026
- Samverkansöverenskommelser genom IOP (idéburet offentligt partnerskap): Beredning pågår inför beslut hösten 2026
- Upphandling pågår efter tidigare genomförd och beslutad studie för skyddsvaktstjänster. Avtalsstart enligt tidsplan kvartal ett 2027
- Under hösten 2026 planeras för inledning av en strategisk avtalsuppföljning inför möjlig förlängning av avtal för ordningsvaktstjänster

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 under helgnätter. Inom ramen för försöket anpassas även anslutande busstrafik. För genomförandet har trafikförvaltningen avsatt 40 miljoner kronor under 2026. Genomförandet sker enligt principen ”förlängt trafikdygn”, där avgångar lagts till efter respektive före dagens trafikdygn. Pilotprojektet startade enligt plan natten mot den 21 augusti. Trafiken kommer, likt all trafik, att behöva genomföras med ersättningstrafik i de fall Trafikverket genomför banarbeten på berörda sträckor, vilket var fallet på del av sträckorna redan premiärhelgen. Pilotprojektet fortsätter året ut och hela 2027.

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. Under september inleds ett ettårigt pilotprojekt vid stationerna Hägersten, Västertorp och Gärdet där sekundärentréer utrustas med tekniska lösningar för att möjliggöra utökade öppettider utan utökad bemanning.

För resenären är god information om resmöjligheter och hinder en viktig drivkraft för att välja kollektivtrafiken varför fortsatt utveckling av trafikinformationen har varit prioriterat. En ny version av SL-appen har lanserats som gör det lättare för resenärer att navigera och snabbare hitta relevant information. Bland nyheterna finns en förbättrad kartvy och en tydligare översikt i trafikläget. I höst planeras ytterligare förbättringar då även trafikläget i appen får en mer personifierad och skraddarsydd version där störningar visas för de hållplatser som resenären valt ut. Appen vidareutvecklas kontinuerligt och målet är även att få på plats en tyck-till tjänst, så att resenärer med ett lätt knapptryck kan dela sina synpunkter eller lyfta en fråga som berör reseupplevelsen. En första version där resenären kan felanmäla problem i kollektivtrafiken via SL-appen finns tillgänglig i iOS sedan slutet av augusti. Möjligheten i Android-appen kommer cirka två veckor därefter.

Arbetet med att möjliggöra fler tjänster i appen, såsom stöd för anropsstyrd trafik, fortgår. Planen är att senare även införa pushnotiser så att resenären kan bli förvarnad om en bevakad resa förväntas drabbas av störningar. Den tekniska plattformen bedöms i huvudsak fungera stabilt, samtidigt som resenärsupplevelsen följs upp löpande. 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 dialoger förts med andra trafikhuvudmän som gjort piloter, inklusive nordiska partners för att dra lärdom av affärsmodell, integrationsnivå och andra delar.

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 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.

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. Projektorganisation och styrgrupp är etablerade. Under perioden har erfarenheter inhämtats från andra regioner som bedriver busstrafik i egen regi och samverkan har inletts med nuvarande trafikutövare och med fackliga representanter. Projektets arbete inriktas nu på att beskriva hur den framtida verksamheten ska bedrivas, i form av arbetssätt, processer och de systemstöd som krävs. Detta arbete utgör grunden för kommande upphandlingar av bland annat IT, fordon och tjänster. Parallellt pågår en fordonsutredning inför upphandling av bussar samt arbete med förslag till framtida organisation.

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. De utökningar som försenades på grund av fordonsbrist har införts under 2026. Återinförandet av linje 168 och utökningen av linje 833 genomfördes enligt plan och startade den 17 augusti 2026 i samband med hösttidtabellskiftet.

Med anledning av prissänkningen på 30-dagarsbiljetten förstärks busstrafiken

ytterligare under hösten. Fasta förstärkningar genomförs i Stockholms innerstad, Ekerö, Norrort, Norrtälje och Tyresö. Det innebär bland annat tätare trafik på linje 4, 6, 50 och 67 i innerstaden, fler avgångar på 177 och 340 på Ekerö, 610E i Norrort, 639 i Norrtälje samt 801, 873 och 875 i Tyresö. Därutöver placeras extra bussar som kan sättas in efter behov i Södertälje/Nykvarn, Järfälla/Upplands-Bro, Nacka/Värmdö, Huddinge/Botkyrka/Salem samt Handen/Nynäshamn.

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 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. Under våren och sommaren har arbetet med förberedelserna inför trafikstarten av den första etappen av dynamisk trafik i Åkersberga genomförts. Trafikstart inleddes 31 augusti och innebär att närtrafiklinje 968 övergick till ett dynamiskt upplägg.

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.

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 FUT) 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 med en fördjupad rapport i enlighet med detta beslut. Ärendet har redovisats för trafiknämnden i juni 2026.

Parallellt med tunnelbanans utbyggnad fortsätter arbetet med objekten inom Sverigeförhandlingen, Spårväg Syd och förlängningen av Roslagsbanan till city. Spårväg Syd etapp 1 har under perioden haft en kontrollerad upprampning av organisation, och samråd har genomförts gällande sträckan mellan Flemingsberg och Skärholmen. Roslagsbanan till city är i slutskedet av systemhandlingen och arbetar vidare med sammanställning av underlag till kontrollstation 2 som planeras till december i år.

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.

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 hösten 2026 införs en terminsbiljett för studenter. Trafikförvaltningen har avsatt 50 miljoner kronor till ändamålet 2026. I samband med skolstarten tar många barn sina första resor på egen hand i kollektivtrafiken. Nu testas ett nytt arbetssätt för att ge barn en bättre start i kollektivtrafiken, i nära samarbete med trafikentreprenörer. Skolstartsveckan genomförs i Tyresö samt Haninge och Nynäshamn. Föräldrar får information och konkreta råd om hur de kan förbereda sitt barn inför de första resorna. Barn möts av ökad närvaro i trafiken genom skolinformatörer i utvalda områden. Trafikpersonalen får samtidigt stöd i hur de kan bemöta barn och hantera vanliga situationer som kan uppstå när barn börjar resa själva. Informationen sprids via skolor, digitala kanaler, informationsmaterial i trafiken och genom ökad närvaro i trafiken.

Utbyggnaden av pendelbåtstrafiken 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 pendelbåtslinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda-Hägersten och Ropsten-Täby har fortsatt. För linjen Ropsten - Täby (preliminärt L 81) som ingår i upphandlingsprocessen för L 80 förbereds en avsiktsförklaring mellan Region Stockholm och kommunerna Danderyd och Täby. Arbetet fortsätter även med nödvändiga avstämmningar och utredningar inför en avsiktsförklaring mellan Region Stockholm, Stockholm stad och Solna stad när det gäller att införa nya pendelbåtslinjer på Mälaren.

Replipunkterna utgör centrala knutpunkter i skärgårdstrafiken och är avgörande för att trafiken ska fungera effektivt året runt. Ett samarbete kring replipunkter med skärgårdskommunerna i Stockholm Nordost (Norrtälje, Österåker och Vaxholm), Södertörnskommunerna (Värmdö, Haninge och Nynäshamn) och Trafikverket har förts och har mynnat ut i en rapport för replipunkterna som avrapporterades till sjötrafikutskottet i februari 2026. Arbetet med rapporten visar på en gemensam syn gällande förslag på basstandard för replipunkterna.

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 trafiknämnden 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.

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. Utifrån det underlag som tagits fram pågår arbetet med att identifiera möjliga åtgärder för att förbättra färdtjänstresandet i skärgårdsområden. Under perioden har ett insiktsarbete skett om hur behoven kring färdtjänstresandet i skärgården ser ut. Utifrån detta tas förslag fram på hur resandet kan förbättras.

Trafikförvaltningen har i uppdrag att utreda insatser för ökad samplanering inom färdtjänsten i syfte att bidra till ökad resenärsnytta och resurseffektivitet. Samplanering sker i dag främst inom taxi och i begränsad omfattning inom rullstolstaxi. Utredningen kommer att redovisas för färdtjänstutskottet i oktober 2026.

Vid Regionfullmäktige den 24 mars 2026 beslutades om ett nytt uppdrag för trafiknämnden, 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 trafiknämnden.

Nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik uppgår till 81 procent ackumulerat vilket både

är högre än utfallet för motsvarande period föregående år samt årets målnivå. Nöjdheten med resan ökar i juli efter en tillfällig nedgång i juni. Positiva resultat i både tunnelbane- och busstrafiken bidrar till ett starkare samlat omdöme om resan. Mer information finns under respektive trafikslag, samt i bilaga indikatorer beslutade av nämnd.

Nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik är i nivå med samma period föregående år och överstiger årets målnivå. Det nuvarande färdtjänsttaxiavtalet, som trädde i kraft 2023, har bidragit till förbättrad tidspassning och högre kundnöjdhet genom ökad tillgång till leverantörer. Leveransen bedöms fortsatt som trygg och stabil vilket lett till ett ökat resande. Samma förklaring ligger bakom att tryggheten också överträffar mål.

Trygghet ensam - när jag reser kvällar och nätter uppgår till 75 procent, vilket är en ökning jämfört med samma period föregående år men under årets målnivå om 79 procent. Resultatet indikerar en positiv utveckling trots att perioden präglats av vissa större trafikstörningar, vilka även kan påverka resenärernas upplevda trygghet.

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.

Andelen länsinvånare som upplever att kollektivtrafiken är relevant, i bemärkelsen att den kan användas för de flesta resorna, har minskat sedan 2023. År 2024 minskade andelen och denna lägre nivå har kvarstått under 2025 och under första halvan av 2026. I juli uppgår 65 procent av länsinvånarna att de kan använda SL för de flesta resor de gör. Det är samma nivå som i juni och i linje med utfallet under större delen av det senaste året. Upplevd relevans är högre bland kvinnor än bland män och varierar mellan trafikslag.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik (Regionfullmäktige)	81 %	78 %		>=80 %	>=80 %
Nöjda resenärer - särskilda persontransporter (Regionfullmäktige)	91 %	91 %		>=86 %	>=86 %
Trygghet ensam - när jag reser kvällar och nätter (Regionfullmäktige)	75 %	74 %		>=79 %	>=79 %
Trygga resenärer - särskilda persontransporter (Regionfullmäktige)	85 %	85 %		>=79 %	>=79 %

Indikator (rapporteras per tertiäl)	Utfall	Utfall fg år	Prognos- uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Trygghet ombord - jag känner mig trygg när jag reser med den här linjen (Regionfullmäktige)	88 %	87 %		>=87 %	>=87 %
Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör (Regionfullmäktige)	64 %	65 %		>=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. Verksamhetsskydd⁶, säkerhetsskydd och civil beredskap⁷ 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 att området 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 behov som tillgångarna har på kort och lång sikt. Detta ger förutsättningar för en mer långsiktig planering och utgör en grund för prioritering inför investeringsplaneringen.

I arbetet med att effektivisera investeringsarbetet har fokus bland annat legat på att skapa förutsättningar för portföljstyrning genom implementationen av projekt- och portföljstyrningsverktyget Antura, samt upprättade systembeskrivningar och

⁶ Verksamhetsskydd avser, i huvudsak, informationssäkerhet, personsäkerhet, fysisk säkerhet, brandsäkerhet samt arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott.

⁷ Civil beredskap avser krisberedskap och civilt försvar

kravställning i krav- och ändringshanteringssystemet Polarion. Arbetet med en IT-anpassad ÅIP (Åtgärdsvals och investeringsprocess) är slutförd och fastställd i investeringsrådet. Arbetet med etablering sker under hösten.

Trafiknämnden i Region Stockholm tog i april 2026 ett genomförandebeslut för utbyte av hissar och rulltrappor (TN 2025-0873) 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.

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 som trafikförvaltningen har allokerat 10 miljoner kronor för. 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. Den 22 juni startade trafiken för den elektriska bärplansbåten Nova, mellan Sollenkroka och Möja - linje 14X. Turerna i Waxholmsbolagets trafik är en del i ett forskningsprojekt där test pågår med ett högeffektivt energilager, som är i drift sedan början på juli.

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 totalförvarsplaneringen 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. Bland annat har trafikförvaltningen under perioden deltagit i en civilförvarsövning tillsammans med regionledningskontoret, och en reviderad säkerhetsskyddsanalys för AB SL har fastställts.

Ny metod för risk- och sårbarhetsanalys (RSA) används och verksamheten arbetar enligt denna. 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 gett resultat och bidragit till en successivt stärkt förmåga, vilket bland annat följts upp genom verksamhetsuppföljning och revisioner. Under perioden har arbetet även omfattat insatser för att stärka säkerhetskulturen och öka medvetenheten i verksamheten samt förbättra förmågan att ha kontroll över vilken information som hanteras och hur den behöver skyddas. Kravställning, avtalsuppföljning och kontroller av leverantörer har stärkts, liksom samverkan med leverantörskedjan inom exempelvis trafikupphandlingar, som utgör en viktig del i 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.

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. Under året har Handlingsplan för klimatanpassning fastställts i en ny version med mindre revideringar efter intern remiss under våren. Under perioden har finansiering erhållits från rymdstyrelsen för att kunna finansiera ett pilotprojekt, "Från rymden till räls", med syfte att kunna förutse slitage och skador i sin anläggning till följd av varmare somrar och alltmer frekventa värmeböljor.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från Regionfullmäktige.

Punktlighet pendeltåg uppgår till 89 procent vilket är en förbättring med fyra procentenheter jämfört med samma period föregående år, men under årets målnivå. Punktligheten påverkas av flera externa faktorer, och förvaltningen bedriver därför en löpande samverkan med berörda aktörer i syfte att säkerställa snabba åtgärder vid störningar samt att stärka den långsiktiga och strategiska samverkan. Parallellt pågår en översyn av mätetal, mätmetod och målnivåer i syfte att skapa förutsättningar för en mer rättvisande och ändamålsenlig uppföljning av pendeltågstrafikens punktlighet.

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. Mätningen har övergått från manuella stickprov vid utvalda mätpunkter till teknisk mätning via signalanläggningen, som omfattar samtliga avgångar. Samtidigt har kriterierna för en godkänd avgång skärpts, från 60 sekunder tidig till 180 sekunder sen till en snävare intervall på 30 sekunder tidig till 150 sekunder sen. Trafikleveransen bedöms emellertid vara i stort sett oförändrad jämfört med nivåerna före metodförändringen.

Punktlighet buss uppgår till 86 procent, vilket är både lägre än motsvarande period föregående år och årets målnivå. Periodens utfall kan främst förklaras av vinterrelaterade störningar med stora snömängder och bristande snöröjning under årets inledande månader. Därutöver har framkomlighetsutmaningar i gatumiljön påverkat punktligheten negativt, särskilt i större avtalsområden. Under resterande delen av året bedöms en positiv utveckling av punktligheten bland annat till följd av riktade åtgärder inom avtalsområdena E36C (Nacka och Värmdö) och E37C (Huddinge, Botkyrka och Söderort).

Helårsindikatorn fullt tillgänglig linje eller bytespunkt bedöms kunna uppnå mål för helåret vilket hänsyn tagits till i den samlade bedömningen av målet, liksom

punktligheten i övriga trafikslag (se bilaga indikatorer beslutade av nämnd).

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Punktlighet - andel avgångar i pendeltåg som avgår i utsatt tid (Regionfullmäktige)	89 %	85 %		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)	86 %	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. Fortsättningsvis fokuserar trafikförändringsprocessen på att stärka kollektivtrafiken där potentialen för överflyttning från bil till kollektivtrafik är stor. Kollektivtrafikens utbud och kapacitet utvecklas i takt med samhällsutvecklingen och resmönster. Fokus ligger på att använda fordonen effektivt, minska klimatpåverkan och skapa ett bra samspel med annat hållbart resande i hela transportsystemet. Resandeutvecklingen är överlag positiv och flera trafikslag når eller överträffar sina mål.

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 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. Från 17 augusti kan man som resenär ta med

cykel ombord på Lidingöbanan och på de nya tågen på Roslagsbanan. Införandet följs upp löpande för att samla in erfarenheter som kan ligga till grund för fortsatt utveckling av arbetet med kombinerad mobilitet.

Åtgärder för att öka kollektivtrafikens användning och minska behovet av särskilda transporter genomförs, bland annat genom förbättrad tillgänglighet och information till resenärer. 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.

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 resorna. 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.

Hittills under 2026 ligger marknadsandelen (kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna) på 46 procent och målet om 51 procent bedöms inte uppnås för helåret, även om den tillfälliga prisjusteringen av periodkortet kan tänkas bidra positivt det andra halvåret. Orsaker till detta bedöms bland annat vara att bilens attraktivitet gentemot kollektivtrafik har ökat i och med låga drivmedelspriser och en övergång till elbilar, att resor med e-scooter och andra delningstjänster för persontransporter konkurrerar såväl i pris som attraktivitet till exempel för korta resor och nöjesresor. Slutligen bedöms de förändrade resvanor som etablerats efter pandemin bestå i regionen. I syfte att öka marknadsandelen arbetar trafikförvaltningen fortsatt med bland annat försäljningskampanjer, förbättringar av trafikinformation och biljettsortiment, ett ökat utbud av servicetjänster, framkomlighets- och trygghetsåtgärder, förbättrad stabilitet i trafiken samt anpassningar av trafikutbudet i syfte att erbjuda ett effektivt utbud som även lockar fler att resa kollektivt.

Energieffektiviteten inom den allmänna kollektivtrafiken förväntas samtidigt förbättras under året (se målkapitel Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035), vilket hänsyn tagits till i den samlade bedömningen av måluppfyllnaden.

I samband med utvärderingen av den nya godsprissättningen kommer trafikförvaltningen att återkomma till sjötrafikutskottet med en samlad återslagrapportering samt, vid behov, förslag på justerat prisbeslut. Ett informationsärende är inplanerat i trafikinämnden/sjötrafikutskottet under hösten. Detta ärende inkluderar

information om utvärderingen av godstrafikprissättningen samt den kompletterande fraktbidragsöversynen. Underlaget beskriver även föreslagen process för fortsatt indexering av godstrafiktaxan.

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 (RUF 2050) utgör en viktig vägledande grund för trafikförvaltningens strategiska arbete. Regionens trafikförsörjningsprogram 2035 bygger på den regionala utvecklingsplanen RUF 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 kollektivtrafiksysteem. Dokumenten ger vägledning för trafikförvaltningen att kontinuerligt förbättra kollektivtrafikens förutsättningar och därigenom bidra till omställningen mot hållbara transportsätt och ett mer transporteffektivt samhälle.

Den 5 maj 2026, fattades ett beslut i Regionfullmäktige om en ny regional utvecklingsplan, RUF 2060 (RS 2025-0760). 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 RUF 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 tillhandahålla trafikutövaren för driftsättning. Den utbyggda tunnelbanan bidrar till att binda ihop regionen när spårtrafiksystemet utökas. 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.

De två pågående sektorsutredningarna för Norrort (kommunerna Danderyd, Täby Vallentuna, Vaxholm och Österåker) och Norrtälje syftar till att fördjupa kollektivtrafikplanens regionövergripande behovsstyrda inriktning för en geografisk sektor. Samarbete sker med kommunerna och Trafikverket. 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.

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

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 pendelbåttrafiken 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 innebar att fler kärnöar fick en utökning av trafiken på sträckor och tider främst för den bofasta befolkningen.

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 därefter skickades regeringen inför fastställandet av nationell plan för infrastrukturen, vilken nu har beslutats. Fastställandet av länsplanen planeras ske av Regionfullmäktige 17 november 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 exempelvis distansarbete. 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 augusti uppgår till 914 mkr och överstiger periodens budget med 311 mkr. I prognos per augusti uppgår årets resultat till +1 056 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket därmed uppfyller årets resultatkrav. Den positiva avvikelsen mot budget i såväl utfall som prognos beror främst på högre statliga bidrag dels ersättning för halverat biljettpris, dels högre elbusspremier. Avvikelserna motverkas av lägre biljettintäkter till följd av det halverade biljettpriset. Resultatet tyngs också kraftigt av högre bränslekostnader och index i den köpta trafiken samt högre finansnetto, effekter av det försämrade omvärldsläget – 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 budgetunderlaget för 2027 med planår har de ekonomiska förutsättningarna försämrats till följd av ett mer utmanande omvärldsläge genom högre bränslepriser och räntekostnader. Samtidigt ökar kostnader för underhåll och avskrivningar i planåren.

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. 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 långsiktig 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.

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 har fortsatt under året till följd av förskjutningar i rekryteringsplanen. Inom ramen för projektet planerades 273 stycken tjänster att konsultväxlas. Status per sista augusti är 267 tillsatta tjänster.

Två uppdrag från Regionfullmäktige finns kopplade till detta mål. Inom de särskilda persontransporterna har ett arbete genomförts i syfte att förenkla och automatisera tillståndsgivningen av färdtjänsttillstånd. Slutredovisningen presenterades för färdtjänstutskottet i maj 2026 (TN 2026-0332). Inom det andra uppdraget pågår en kompletterande utredning om effektivare utnyttjande av fastighetsbeståndet med andra tillvägagångssätt utöver upphandling.

Trafikförvaltningens prognos av det totala helårsresultatet har vägts in i bedömningen av målet.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från Regionfullmäktige.

Indikator (rapporteras per tertiäl)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska (Regionfullmäktige)	315 mkr	275 mkr		437 mkr	437 mkr
Kommentar: Periodens utfall uppgår till -315 mkr vilket är 21 mkr lägre än budget som är -335 mkr. Avvikelsen beror främst på administrativa kostnader hänförliga till drifttjänster och specialistkonsulter som understiger budget. Prognosen uppgår till -497 mkr och överstiger budget med 60 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-utsläpp⁸, 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. Under perioden har den sista elbussen inom befintliga avtal levererats. Leveransen skedde den 7 augusti och förväntas bidra till resenärernas upplevelse av en modern och tillförlitlig trafik

Ett exempel på åtgärder för energieffektivisering som bereds är uppkopplat stöd till tågförare på Roslagsbanan och tunnelbanan i syfte att förse dem information hur de bäst kör för att nå nästa station med bättre punktlighet. Resultatet blir mindre ryckighet, energieffektivisering med mellan 10-15 procent, minskad känslighet för störningar och förmåga att producera trafik även med svag eldistribution. Ett annat exempel finns inom busstrafiken tänkt att säkra energieffektivitet, bra temperaturupplevelse för resenär och förare samt förlängd räckvidd även kalla och varma dagar.

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.

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

⁸ Indirekta växthusgasutsläpp i värdekedjan från exempelvis inköp (tåg, bussar, byggverksamhet)

miljoner kronor för ökad användning av förnybara drivmedel i sjötrafiken, såsom hydrerad vegetabilisk olja (HVO). Trafikförvaltningen har aktivt omförhandlat befintliga avtal för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen. Sedan den 1 januari 2026 används 100 procent HVO inom sjötrafiken. Miljörapporteringen har dock viss eftersläpning då den följer en annan redovisningsperiod, vilket innebär att en mindre andel diesel MK1 kan förekomma i rapporteringen under året. Denna andel bedöms uppgå till endast någon enstaka procent av den totala årsvolymen. Till följd av det osäkra omvärldsläget och kraftigt ökade HVO-priser bedöms kostnaden överstiga budget.

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 den allmänna kollektivtrafiken minska med knappt 1 procent jämfört med utfallet för 2025. Den främsta orsaken är utfasningen av fossila drivmedel från pendelbåts- och skärgårdstrafiken. Under 2026 förväntas fossila drivmedel fasas ut från passagerartrafiken till sjöss, vilket beräknas leda till en minskning av utsläppen med närmare 50 procent (motsvarande cirka 8 100 ton CO₂) för all sjötrafik. Resultatet påverkas däremot negativt av att det, till följd av ökade drivmedelspriser kopplat till oroligheter i omvärlden, förutspås en övergång från HVO till RME under resten av året. Totalt väntas detta medföra en ökning av utsläppen inom busstrafiken med cirka 16 procent jämfört med 2025, motsvarande cirka 5 800 ton CO₂. Trafikutövarnas val av bränslemix påverkas av pris och utformningen av avtalen.

Energieffektiviteten inom den allmänna kollektivtrafiken förväntas samtidigt förbättras under året. Störst förbättring förväntas inom busstrafiken och lokalbanor, med cirka 9 respektive 12 procent, till följd av fortsatt elektrifiering samt i lokalbanornas fall ökad produktion. Elanvändningen i trafikförvaltningens fastighetsbestånd bedöms minska med cirka 1 procent genom planerade åtgärder inom ramen för handlingsplan för grön omställning. En annan faktor som påverkar utfallet är att redovisningsmetoden för pendeltågstrafikens energianvändning har uppdaterats. Med nya metoden består pendeltågets energianvändning endast av nettoförbrukningen och därmed exkluderas förlustpåslaget som trafikförvaltningen debiteras för av Trafikverket.

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 minskningen av utsläpp av koldioxidekvivalenter. Exempelvis kan den utökade trafiken kortsiktigt leda till en ökning i både energianvändningen och utsläppen. 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
- 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

Inom Program Roslagsbanans utbyggnad har ett pilotprojekt Grön banvall genomförts, som syftar till att anlägga växtlighet på banunderbyggnad för att bland annat gynna biologisk mångfald, motverka oönskad växtlighet samt att stabilisera banans slänter där det finns risk för erosion. Arbetet pågår nu med implementering av kunskaperna i tekniska styrande dokument.

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 har fortsatt under 2026 med ytterligare utbyggnad och utveckling av solenergilösningar. Den 28 mars öppnade den norra entrén i Barkarby vid Veddestabron för pendeltågsresenärer. 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. En plan för solceller (TN 2025-0799) redovisades vid trafiknämnden 16 juni med syfte att föreslå tillvägagångssätt och målsättning för antal installerade solceller. Inom ramen för handlingsplan för grön omställning pågår vidare diverse åtgärder kopplat till energieffektivisering.

Under inledningen av året beslutade EU-rådet och EU-parlamentet en slutlig gemensam överenskommelse om förenklingar av regelverket för företagens hållbarhetsrapportering (CSRD) och tillbörlig aktsamhet (CSDDD). Beslutet innebär minskade administrativa krav och en begränsad tillämpning av regelverket för mindre företag, i syfte att stärka EU:s konkurrenskraft. Sverige arbetar för närvarande med att införliva de nya EU-reglerna i svensk lagstiftning. För AB SL bedöms förändringarna innebära att bolaget inte omfattas av regelverkens direkta krav. Kravet enligt svensk lagstiftning på att upprätta en hållbarhetsredovisning kvarstår dock. Trafikförvaltningen fortsätter arbetet med att förbättra dagens hållbarhetsrapportering i syfte att öka dess kvalitet samt effektivisera tillhörande processer.

I augusti beslutade trafikförvaltningen att påbörja arbetet med att utforma en handlingsplan för minskad klimatpåverkan. Region Stockholm beslutade 2025 om en klimathandlingsplan som omfattar samtliga verksamheter i regionen. Trafikförvaltningen har sedan tidigare en handlingsplan för grön omställning, som omfattar en del av förvaltningens klimatpåverkan. Med en ny handlingsplan för minskad klimatpåverkan utökas omfattningen till att inkludera alla klimatutsläpp. Handlingsplanen kommer att ge en samlad riktning för hur trafikförvaltningen ska bidra till att nå regionens klimatmål. Förslaget till handlingsplan planeras behandlas i trafiknämnden under 2027.

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 Compact⁹ 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 perioden har trafikförvaltningen genomfört ett antal insatser som stärker den sociala hållbarheten i Region Stockholm:

- Kravutveckling, granskning av leverantörskedjor och säkerställande av efterlevnad av uppförandekod vid inköp av elbussar
- Fortsatt branschsamverkan i elbussfrågor
- Uppstart av en kartläggning av bussförarnas arbetsmiljö och arbetsmiljökrav i offentlig upphandling i samverkan med CAMM (Centrum för arbets- och miljömedicin)
- Fortsatt samverkan med funktionshindersorganisationer i samverkansforum
- Uppstart av behovsanalys digitalisering av befintlig tillgänglighetsdatabas
- Uppföljning och granskning 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 och arbetsplatsområden planeras tidigt för

⁹ FN:s Global Compact - Ett internationellt initiativ där företag och organisationer förbinder sig att följa tio principer inom mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption.

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 tre möten genomförts, 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.

I enlighet med ett uppdrag från trafiknämnden 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 lärlingar i upphandlingar för byggprojekt för att främja kompetensförsörjning.

Se vidare bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en attraktiv och inlyssnande arbetsgivare



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

Personalomsättningen ligger kring 8 procent vilket innebär att målet om högst 10 procent uppnås.

Trafikförvaltningen tillhör de 10 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.

Under perioden har trafikförvaltningen träffat framtidens samhällsbyggare på branschdagen Samhällsbyggnad. Denna typ av branschdagar ger 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. Under hösten 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 perioden och ett avdelningsövergripande AI-championnätverk har etablerats för att stödja nya arbetssätt. Allt fler använder AI-verktyg i vardagen och kunskapen har höjts i organisationen.

Studentsamarbeten är en viktig del av trafikförvaltningens långsiktiga kompetensförsörjning. Under 2026 har 14 examensarbeten genomförts i trafikförvaltningens verksamhet, varav 9 presenterades innan sommaren. Projekten spänner över aktuella och verksamhetsnära frågeställningar – från AI och tillgänglighet till hållbart underhåll, resenärsflöden och klimat. Flera arbeten visar redan konkret nytta i verksamheten, och två studenter har gått vidare till visstidsanställning hos trafikförvaltningen.

Se vidare kapitel 4.1 uppföljning av avsatta medel för:

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

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare



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 har mätningar av kandidatupplevelsen av rekryteringsprocesserna påbörjats.

Den interna rörligheten ökar fortsatt vilket är en positiv trend. Mer än var fjärde utlyst tjänst tillsätts med intern kandidat, vilket är gynnsamt både för verksamhet och individ som ges utvecklingsmöjligheter.

Ett arbete pågår för att se vilka åtgärder som kan göras på kort och lång sikt för att lyfta kontorsarbetsmiljön ännu mer.

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 måltalet.

Se vidare kapitel 4.1 uppföljning av avsatta 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-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro (Regionfullmäktige)	2,7%	3,1 %		<6 %	<6 %

2.3 Intern kontroll

2.3.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningens arbete med intern styrning och kontroll utgår från Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2024-0510, RS 2022-0326) samt den övriga styrning som följer av trafikförvaltningens reglemente, uppdrag och delegation. Inga avsteg från riktlinjen har noterats.

Den genomlysning av verksamheten som påbörjades under 2025, Tillsammans 2.0, visar på utvecklingsbehov av arbetssätt, styrning och hur trafikförvaltningen är organiserad. Dessa utgör centrala förutsättningar för en effektiv styrning och kontroll i verksamheten och förändringsarbetet kommer att ske stegvis med start under hösten och planeras att pågå vidare under 2027.

Utvecklingsarbetet med systematisk leverantörs- och avtalsuppföljning har fortsatt i verksamheten utifrån ett riskbaserat arbetssätt. Implementering av systemstöd för att stärka kontroll, uppföljning och samordning fortsätter under året.

I samband med delårsrapporteringen 2026 har avdelningarnas självutvärdering avseende den interna styrningen och kontrollen genomförts som planerat. Utvärderingen visar att trafikförvaltningen i stort har tillräcklig intern kontroll men

pekar samtidigt på utvecklingsområden inom den interna styr- och kontrollmiljön som kräver åtgärd. Roller, ansvar och arbetssätt behöver fortsatt tydliggöras för att skapa en mer enhetlig styrning och det finns behov av mer samordnade arbetssätt för kommunikation och informationsstyrning. Självutvärderingen visar även behov av tydligare digitaliseringsmål och ändamålsenliga strukturer för digitalisering, samt förbättrad avvikelshantering och systematiska kontroller.

Åtgärder för att hantera ovan nämnda förbättringsområden är delvis formulerade och pågående. Ytterligare åtgärder för att stärka den interna styrningen och kontrollen formuleras inom ramen för kommande verksamhetsplaner, till följd av iakttagelser vid intern och extern revision eller inom ramen för verksamhet enligt ordinarie uppdrag. Förundersökningen som tidigare inletts avseende ekonomiska brott i anslutning till externa betalningar pågår. Som ett led i arbetet med att förebygga oegentligheter har en kartläggning av inköps- och betalningsprocessen, från inköp till fakturahantering, med fokus på risken för felaktiga externa betalningar genomförts. Kartläggningens syfte är att bedöma hur styrning, kontroll och uppföljning bidrar till korrekta utbetalningar, regelefterlevnad samt förebyggande av fel och oegentligheter.

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

2.3.2 Risker, åtgärder och kontroller

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både i syfte att fatta välgrundade och riskavvägda verksamhetsbeslut och för att säkerställa måluppfyllelse och leverans enligt uppdrag.

Identifierade risker för 2026 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.

Riskernas värdering är oförändrad jämfört med föregående rapportering med undantag för risk för att biljettintäkter inte når budgeterad nivå, som har sänkts under perioden med anledning att nuvarande bedömning beaktar att statlig subvention ingår i intäktsunderlaget, vilket ger låg sannolikhet att inte nå budgeterad nivå.

Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder i allt väsentligt fortsatt enligt plan.

2.3.3 Försäkran

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

DELÅRSRAPPORT 2026
TRAFIKNÄMNDEN

Diarienummer
TN 2026-0005
RS 2025-1039

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

3 Verksamhet

3.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag¹⁰ jämfört med budget och föregående år, samt prognos.
Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (tusent)	Utfall ack 2607	Utfall ack 2507	Förändr. 2607- 2507	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU	Bokslut 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 363	2 310	2,3%	2 493	2 466	27	2 387
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 872	4 561	6,8%	7 400	7 000	400	7 700
Särskilda persontransporter, resor totalt	2 390	2 274	5,1%	4 212	4 166	46	3 997

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

3.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande¹¹

För perioden till och med juli var antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land 2 363 000 vilket är en ökning om 2 procent jämfört med samma period föregående år, och motsvarar cirka 85 procent jämfört med pre-pandemiska nivåer

Resandet med pendeltåg och tunnelbana ökade båda med cirka 4 procent jämfört med samma period föregående år. Samtidigt ökade resandet med lokalbanorna med cirka 3 procent, medan bussresandet låg kvar på ungefär samma nivå som motsvarande period föregående år. Helårsbudgeten 2 466 tusen motsvarar i genomsnitt 85 procent resande, och innefattar ett normalt säsongsmönster med ett lägre resande under sommarperioden.

Från den 1 juli gäller ett halverat pris på 30-dagarsbiljetten inom både SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik. I juli månad enskilt ökade resandet med fem procent jämfört med samma månad föregående år. Som ett kompletterande mått kan nämnas utvecklingen av antalet valideringar¹² i kollektivtrafiken som i juli månad var 8 procent högre än för föregående år. Den uppskattade effekten av prissänkningen som infördes den 1 juli bedöms, efter justering för den tidigare positiva trenden, uppgå till cirka 5 procentenheter.

Det är fortfarande för tidigt att dra några tydliga slutsatser om utvecklingen under hösten. Perioden utgör fortfarande en sommarperiod, vilket innebär att det ordinarie

¹⁰ Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

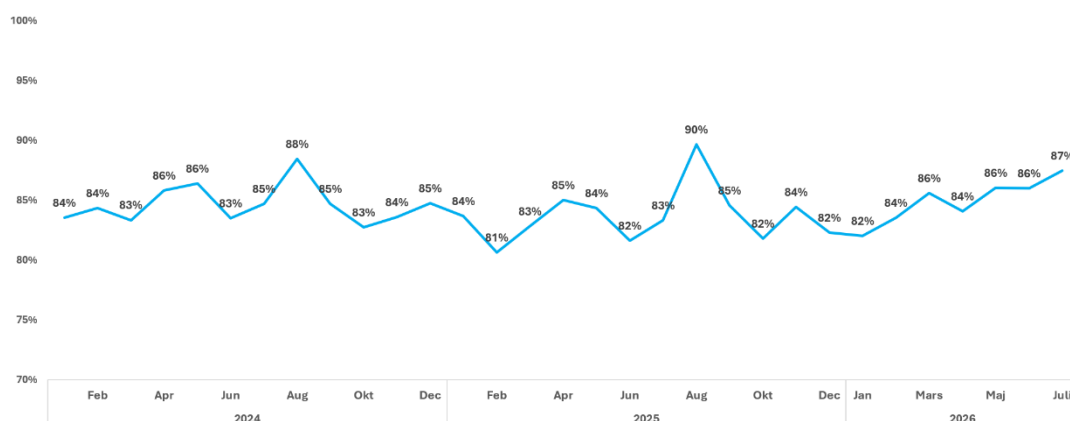
¹¹ Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mått som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 466 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna

¹² Valideringar – Avser antal validerade biljetter i spärrar, valideringsstolpar, bussar etc

pendlarresandet ännu inte har kommit i gång fullt ut. Därtill skiljer sig avstängningar och trafikpåverkande händelser mellan åren, vilket gör direkta jämförelser mindre tillförlitliga. Den övergripande trängselsituationen är också generellt låg under sommarperioden, med undantag för vissa skärgårdslinjer och Spårväg City, där belastningen periodvis är högre. Sammantaget är det därför lämpligt att avvakta ytterligare utfall och analysera utvecklingen när mer data finns tillgänglig.

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

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 augusti visar att resandet motsvarade 95 procent i den enskilda månaden, vilket är en ökning med 6 procent jämfört med samma månad föregående år.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Det ackumulerade utfallet för perioden uppgår till 4 872 000 vilket är en ökning med sju procent jämfört med föregående år. Periodens positiva utfall kan främst härledas till de gynnsamma väderförhållandena, liksom SL-zonen i Waxholmsbolagets trafik och det halverade priset på 30-dagarsbiljetter.

Särskilda persontransporter, resor totalt

Antalet resor under perioden uppgår till 2 390 000, vilket är en ökning med fem procent jämfört med motsvarande period föregående år. Det nuvarande färdtjänsttaxiavtalet, som trädde i kraft 2023, har bidragit till förbättrad punktlighet

och ökad kundnöjdhet genom en större tillgång till leverantörer. Leveransen bedöms fortsatt vara trygg och stabil, vilket ökar resenärernas benägenhet att använda tjänsten.

3.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande

Verksamhetsplan 2026 och dess målnivåer baserades på 85 procent resande av 2019 års nivå. Aktuell prognos för landtrafiken bygger på omkring 87 procent resande jämfört med 2019. Framtagen resandeprognos har baserats på ett flertal faktorer, såsom distansarbete, geopolitiska läget, förändrade resvanor, trafikutbud och befolkningsutveckling.

Resandeutvecklingen visar en fortsatt positiv trend inom samtliga trafikslag jämfört med motsvarande period föregående år. Mot bakgrund av den stabila trafikleveransen inom flera trafikslag i kombination med den tillfälliga prisreduktionen som genomfördes under sommarperioden bedöms resandet fortsätta utvecklas gynnsamt under årets återstående månader. Samtidigt kvarstår osäkerheter kring den långsiktiga effekten av de tillfälligt sänkta biljettpiserna samt hur externa faktorer påverkar resandet. Sammantaget är bedömningen att helårsutfallet kommer att överstiga årets målnivå.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Helårsprognosen bedöms överstiga årets målnivå med cirka fem procent. Samtidigt är resandet inom sjötrafiken i stor utsträckning beroende av säsongvariationer och väderförhållanden, vilket medför en relativt hög osäkerhet i prognosen. Bedömningen är emellertid att resandet kommer att gynnas av att SL-taxan gäller i Waxholmsbolagets trafik samt av de tillfälligt halverade priserna på 30-dagarsbiljetter.

Särskilda persontransporter, resor totalt

Helårsprognosen för särskilda persontransporter bedöms överstiga årets målnivå med drygt 1 procent. Prognosen baseras på en fortsatt god leverans och en stabil utveckling under året, vilket förväntas bidra till att målnivån nås med viss marginal.

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 kan nyckeltalet endast följas upp årsvis. Arbete pågår inom förvaltningen med att utveckla systemstöd och metoder 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. Under hösten kommer några gå en fördjupningsutbildning i ämnet.

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 kommer även genomföras kompetenshöjande insatser inom arbetsrätt och samverkan riktad till HR.

Som tidigare finns det även möjlighet för verksamheterna att göra egna insatser inom områdena psykisk hälsa och stress.

4.1.2 Långsiktig 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). 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. Under hösten kommer dessa, samt även medarbetare och chefer, få möjlighet att genomföra kompetenshöjande insatser som stöd i att kunna driva frågor i verksamheten.

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 perioden 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 genomförs en större riktad insats för alla trafikförvaltningens chefer ”Framtidens ledarskap i en AI-driven era”, med exempel på programpunkter nedan:

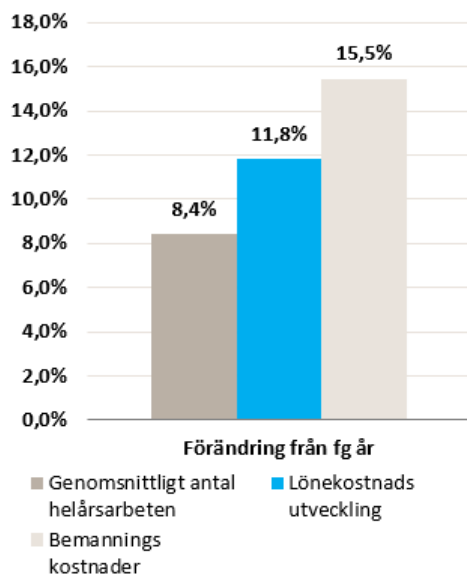
- stärkt förmåga att leda i ett teknologiskt skifte
- verktyg för att leda förändring och skapa förutsättningar för innovation
- förståelse för AI-utvecklingen och vad den innebär för verksamheten
- stöd i att omsätta nya möjligheter till konkret verksamhetsutveckling

4.2 Helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos år	Budget år
Närvaro	964	890	74	8,1%	1 027	1 027
Frånvaro	254	386	-132	8,5%	252	252
Extratid	17	13	4	30,8%	15	15
Totalt	1 235	1 289	-54	8,4%	1 294	1 294
Varav avtalad tid*	1 218	1 276	-58	8,2%	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.

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



4.2.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat med 8 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 235. 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.

4.2.2 Prognos i jämförelse med budget

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

4.3 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall 2607	Utfall fg år
Procentuell sjukfrånvaro totalt	2,73	3,08
- varav kvinnor	4,00	3,84
- varav män	1,45	2,25
Fördelat på period	2,73	3,08
1 - 14 dagar	0,86	1,08
15 - 90 dagar	0,58	0,41
91 - dagar	1,30	1,59

Trafikförvaltningen har en låg sjukfrånvaro och den har sedan föregående år minskat på total nivå. Korttidssjukfrånvaron (1-14 dagar) likväl som den långa sjukfrånvaron (15 dagar och mer) har minskat. Dock har sjukfrånvaro 15-90 dagar ökat med 0,2 procentenheter precis som total sjukfrånvaro för kvinnor.

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 2608	Ack budget 2608	Avvik utf- bu 2608	Ack utfall 2508	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	10 222	10 209	13	9 622	6,2%	15 326	15 313	13	14 433
Biljettintäkter	6 245	6 430	-185	6 307	-1,0%	8 661	9 890	-1229	9 731
Uthyrning fordon	1 063	1 047	16	949	12,0%	1 597	1 568	29	1 446
Uthyrning lokaler	655	663	-8	639	2,4%	993	996	-3	973
Reklamintäkter	263	331	-67	286	-8,0%	451	496	-45	437
Övriga intäkter	1 646	1 062	584	1 455	13,2%	3 711	1 867	1844	2 194
Verksamhetens intäkter	20 094	19 741	353	19 258	4,3%	30 738	30 129	609	29 215
Personalkostnader	-893	-951	58	-774	15,5%	-1 427	-1 463	36	-1 242
Köpt landtrafik (SL)	-9 798	-9 773	-25	-9 734	0,7%	-15 077	-14 781	-296	-14 750
Köpt färdjästtrafik (Ftj)	-917	-881	-36	-828	10,8%	-1 412	-1 367	-45	-1 277
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-430	-377	-53	-339	26,7%	-631	-541	-90	-484
Drift och underhåll	-2 356	-2 394	38	-1 996	18,0%	-3 799	-3 810	11	-3 542
Övriga kostnader	-1 017	-961	-56	-962	5,7%	-1 614	-1 522	-93	-1 535
Verksamhetens kostnader	-15 412	-15 338	-74	-14 633	5,3%	-23 961	-23 484	-477	-22 831
Avskrivningar	-2 914	-2 983	69	-2 777	4,9%	-4 412	-4 557	145	-4 252
Finansnetto	-853	-816	-37	-785	8,7%	-1 310	-1 223	-87	-1 192
Resultat*	914	603	311	1 063		1 056	865	191	939

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

Akkumulerat resultat sammanfattning

Det ackumulerade resultatet per augusti uppgår till 914 mkr och överstiger periodens budget med 311 mkr. Avvikelsen förklaras av högre bidrag, dels upplupna intäkter avseende statligt bidrag för halverat biljettpris, dels elbusspremier samt lägre kostnader för avskrivningar jämfört med periodens budget. Den positiva avvikelsen motverkas av lägre biljettintäkter till följd av halverat biljettpris för 30-dagars biljetter från 1 juli – 31 december, högre trafik kostnader främst hänförliga till högre index och bränslekostnader till följd av det försämrade omvärldsläget, ökad ersättning i E22-avtalet¹³ efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027 och fler antal resor med färdtjänst samt lägre reklamintäkter.

¹³ Busstrafik Innerstaden och Lidingö.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.¹⁴

Prognos sammanfattning

I prognos per augusti uppgår årets resultat till +1 056 mkr att jämföra med årets budget om +865 mkr vilket överstiger resultatkravet för helåret med 191 mkr. Den positiva avvikelsen beror främst på högre bidrag dels det statliga bidraget för halverat pris på 30-dagarsbiljetter, dels ett statligt bidrag avseende elbusspremier. Även lägre avskrivningskostnader till följd av förskjutning i aktiveringsplaner påverkar resultatet positivt. Avvikelsen motverkas av lägre biljettintäkter till följd av det halverade biljettpriset, högre kostnader för köpt trafik och högre räntekostnader i finansnettot.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget samt helårsprognos jämfört med budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.¹⁵

5.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Det ackumulerade resultatet per augusti uppgår till 914 mkr vilket överstiger periodens budget med 311 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 353 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna understiger budget med 185 mkr. Den negativa budgetavvikelsen beror främst på att priset för 30-dagarsbiljetter halverats från 1 juli vilket ger lägre intäkter från denna biljettyp samt påverkar försäljningen av enkelbiljetter och längre periodbiljetter negativt på grund av överströmning till 30-dagarsbiljetten. Den positiva volymeffekten från sänkningen av 30-dagarsbiljetten väger inte upp den negativa prisseffekten. Se vidare bilaga 3. Intäktsbortfallet från sänkningen av biljettpriset finansieras via ett statligt bidrag som bokförs under Övriga intäkter. Resenärsintäkter inom sjukresor fortsätter att öka för att fler resenärer slår i maxtaget för egenavgiften. Budgeten baseras på en resandenivå om cirka 85 procent jämfört med 2019, det vill säga före pandemin. Hittills i år uppgår resandet i genomsnitt till cirka 85 procent.

Övriga intäkter

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

Övriga intäkter¹⁶ överstiger budget med 525 mkr huvudsakligen genom högre bidrag (584 mkr) främst på grund av upplupna intäkter avseende det statliga bidraget för halverat biljettpris¹⁷ (525 mkr)¹⁸ och högre elbusspremier för trafikavtal E22 och E42¹⁹ (63 mkr), uthyrning av fordon (16 mkr), erhållna skadestånd (12 mkr) och högre ersättning från övriga regioner avseende pendeltågstrafiken (12 mkr). Detta motverkas av lägre reklamintäkter (67 mkr) på grund av tidigare förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre intäkter från kontrollavgifter (12 mkr) och lägre uthyrning av verkstadsutrustning (10 mkr).

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader överstiger ackumulerad budget med 74 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna understiger budget med 58 mkr till följd av vakanser (81 mkr) som motverkas av högre kostnader för intag av resurskonsulter (33 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 25 mkr. Busstrafiken redovisar högre kostnader om 52 mkr främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027, men motverkas av lägre kostnader för incitament och ej körd trafik. Tunnelbanetrafikens kostnader ökar med 31 mkr främst på grund av högre kostnader för fordonsleveranser (resultatneutralt mot uthyrning fordon ovan). Pendelbåttrafiken och pendeltågstrafiken har en marginell ökning om 5 respektive 1 mkr. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för lokalbana som understiger budget med 49 mkr främst på grund av billigare ersättningstrafik samt lägre incitament och viten gentemot trafikutövare. De trafikslagsgemensamma kostnaderna är 16 mkr lägre än budget till följd av lägre kostnader för kundtjänst och trygghetsåtgärder. Fram till och med augusti har trafik kostnaderna inte varit högre till följd av det halverade biljettpriset.

Köpt trafik Färdtjänst

Färdtjänsttrafiken överstiger budget med 36 mkr. Den högre kostnaden kommer främst från fler antal resor med taxi.

Köpt trafik WÅAB

Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 53 mkr främst till följd av högre bränslekostnader och index.

¹⁶ Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Posten omfattar eventuella reavinster.

¹⁷ Det halverade biljettpriset avser endast 30 dagarsbiljetter.

¹⁸ Upplupet bidrag avser perioden 1 juli – 31 augusti.

¹⁹ Busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna.

Drift och underhåll

Drift och underhåll understiger periodens budget med 38 mkr. Driftkostnaderna inom anläggning och IT understiger budget med 71 mkr till följd av lägre upparbetningsgrad. Därutöver noteras lägre hyreskostnader med 59 mkr främst på grund för högt budgeterad depåersättning. Avvikelsen motverkas av högre underhållskostnader (58 mkr) främst på grund av tidigare lagda underhållsarbeten och kostnader för berg- och konstruktionsarbeten. Kostnader för el och energi överstiger budget med 28 mkr dels på grund av det kalla vädret i början av året, dels omvärldsläget med högre elpriser som följd. Övrig drift och underhåll överstiger budget med 8 mkr främst till följd av förvärv av reklamvittriner efter de tidigare reklamavtalens utgång. Drift- och underhållstjänster uppgår till 274 mkr för perioden och ligger i linje med budget.

Övriga kostnader

Övriga kostnader överstiger budget med 56 mkr där den negativa budgetavvikelsen främst förklaras av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (63 mkr), högre biogaskostnader för buss (31 mkr), högre kostnader för entreprenadtjänster (30 mkr) högre kostnader för sjukresor (14 mkr) samt högre kundförluster (7 mkr). Dessa motverkas bland annat av lägre kostnader för specialistkonsulter (39 mkr), försäljningskostnader (19 mkr) och licenser (15 mkr).

Periodens utfall av specialistkonsulter är 121 mkr vilket understiger budgeten med 39 mkr, varav 12 mkr avser externa projekt. Debiterad tid uppgår till 109 mkr jämfört med budget 172 mkr för perioden.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna understiger budget med 33 mkr. Avskrivningskostnaderna minskar med 69 mkr främst till följd av förskjutningar i diverse projekt främst avseende utbyggd tunnelbana. Finansnettot ökar med 37 mkr på grund av större låneportfölj och högre räntor än antaget i budget.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år²⁰

Verksamhetens kostnader ökar med 5,3 procent jämfört med föregående år, vilket är högre än periodens budgeterade kostnadsökning (4,8 procent). Kostnaderna för drift och underhåll ökar med 18,0 procent (360 mkr) mot föregående år främst på grund av en högre planerad underhållsnivå. Köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, ökar med 2,2 procent (245 mkr) huvudsakligen inom sjötrafik, färdtjänst, buss och pendeltåg. Högre kostnader för bränsle och index, ökad ersättning för E22-avtalet efter förhandling om trafikstart samt fler antal resor med färdtjänst gör att köpt trafik ökar mer än planerat. Personalkostnaderna ökar med 15,5 procent (120 mkr) främst genom fler antal anställda till följd av att beslutade tjänster, bland annat inom konsultväxlingsprojektet, nu har tillsatts. De högre personalkostnaderna motverkas av högre debiterad interntid (22 mkr). Kategorin övriga kostnader ökar med 5,7 procent (55 mkr) vilket främst beror på högre biogaskostnader för buss (31 mkr),

²⁰ Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

högre volym av kostnadsföringar hittills under året (20 mkr) och högre entreprenadtjänster (12 mkr).

Kapitalkostnaderna ökar med 5,8 procent jämfört med föregående år. Avskrivningarna ökar med 4,9 procent (137 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs samt att leasingavtal för bussar lösts upp. Finansnettot ökar med 8,7 procent (68 mkr) vilket främst beror ombundna lån i ett högre ränteläge samt en något större låneportfölj.

5.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Prognos per augusti uppgår till +1 056 mkr och överstiger budget med +191 mkr. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad.

Verksamhetens intäkter

Biljettintäkter

Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 1 229 mkr.²¹ Avvikelsen beror främst på det statliga beslutet att halvera priset på 30-dagars biljetter mellan 1 juli – 31 december i år. Den negativa priseffekten vägs delvis upp av fler sålda biljetter. Det halverade biljettpriset finansieras av ett statligt bidrag från Naturvårdsverket.²² Under andra halvåret förväntas resandet öka till följd av prissänkningen. Resandeprognosen för helåret uppgår till 86,5 procent vilket är högre än budget på 85,4 procent, till följd av det halverade biljettpriset.

Övriga intäkter

I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna²³ öka med 1 826 mkr mot budget, främst på grund av det statliga bidraget för halverat biljettpris förväntas²⁴ (1 670 mkr) samt att elbusspremier förväntas bli högre än budgeterat (143 mkr). Ökningen beror även på högre intäkter avseende uthyrning av fordon (29 mkr) främst för tunnelbanan. Avvikelsen motverkas av lägre reklamintäkter (45 mkr) på grund av förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre övrig uthyrning av verkstadsutrustning (15 mkr) samt lägre intäkter från kontrollavgifter (9 mkr).

Verksamhetens kostnader

Personalkostnader

²¹ 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.

²² Det statliga bidraget från Naturvårdsverket redovisas under Övriga intäkter.

²³ Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Raden omfattar eventuella reavinst.

²⁴ Det statliga bidraget från Naturvårdsverket ligger inte i budget eftersom beslutet kom i mitten av innevarande budgetår. Det halverade biljettpriset avser 30 dagarsbiljetter.

Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 36 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro som delvis motverkas av inhyrd personal av samma skäl. De lägre personalkostnaderna motverkas av lägre debiterad tid under Övriga kostnader.

Köpt trafik SL

Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 296 mkr främst inom busstrafiken (241 mkr) till följd av en förhandling av E22-avtalet, ökade indexkostnader på grund av det geopolitiska läget samt ökade VBP-kostnader.²⁵ Därutöver sker en ökning inom tunnelbana (59 mkr) främst på grund av högre kostnader för fordonsleveranser (resultatneutralt mot uthyrning fordon ovan). Även pendeltågstrafiken påvisar högre kostnader främst på grund av att en lägre del av underhåll än förväntat bedömts vara investeringsutgifter (44 mkr) och i stället redovisas som kostnader. Utöver dessa ökar bränsleindex inom sjötrafiken (15 mkr). Lokalbana visar lägre kostnader (60 mkr) för förstärkningstrafik inom Saltsjöbanan samt lägre bonus och högre viten. De trafikslagsgemensamma kostnaderna minskar med 2 mkr.

Köpt trafik Färdtjänst

Prognosen för färdtjänsttrafiken överstiger budget med 45 mkr. Avvikelsen beror främst på fler antal resor med taxi.

Köpt trafik WÅAB

Skärgårdstrafikens kostnader förväntas överstiga budget med 90 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på ökade bränslekostnader och index på grund av det geopolitiska läget samt ökad trafikproduktion.

Drift och underhåll

Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 11 mkr, vilket främst beror på lägre hyreskostnader (84 mkr) på grund av för högt budgeterad depåersättning och minskade kostnader för drift (47 mkr) främst på grund av försening av Katarinaberget. De minskade kostnaderna motverkas av ökade kostnader för el och energi (60 mkr) främst på grund av ökade kostnader för drivström inom pendeltågstrafiken och högre elkostnader för tågdriften. Därutöver ökar övriga driftkostnader (52 mkr) främst till följd av ett ökat behov av driftstjänster (44 mkr) och förvärv av reklamvitriner samt ökade underhållskostnader (8 mkr) till följd av nya underhållsavtalet UH2024.

Övriga kostnader

Övriga kostnader beräknas bli 93 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre biogaskostnader för busstrafiken (42 mkr) på grund av lågt antagande i budget, högre entreprenadtjänster i externa projekt (36 mkr), vilka vidarefaktureras samt lägre debiterad interntid (34 mkr) till följd av vakansläget. Därutöver noteras högre kostnader för kundförluster (10 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre

²⁵ VBP = Verifierad Betalande Påstigande

försäljningskostnader (19 mkr), lägre kostnader avseende Mälardalstrafik (13 mkr) till följd av lägre trafik kostnader samt lägre kostnader för licenser (12 mkr).

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna förväntas bli 58 mkr lägre än budget. Avskrivningskostnaderna beräknas bli 145 mkr lägre än budget på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, framför allt gällande utbyggd tunnelbana och ospecificerade investeringar. Vidare prognostiseras finansnettot bli 87 mkr högre än budget till följd av högre räntor än antaget i budget.

5.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2608	Ack budget 2608	Avvik utf-bu 2608	Ack utfall 2508	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU
Personalkostnader	-860	-951	91	-738	16,6%	-1 380	-1 463	83
varav lönekostnad	-579	-636	57	-518	11,8%	-904	-956	52
spec. övertid	-3	-2	-1	-3	3,2%	-4	-4	0
spec. sjuklönekostnad	-4	-1	-3	-4	4,7%	-5	-2	-3
varav PO-pålägg och pensionskostnader	-278	-303	25	-221	26,1%	-443	-467	24
varav förändring sem- och löneskuld	13	15	-1	14	-2,2%	4	0	4
varav övriga personalkostnader	-16	-27	11	-13	25,1%	-37	-40	3
Inhyrd personal	-33	0	-33	-36	-7,3%	-47	0	-47
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-893	-951	58	-774	15,5%	-1 427	-1 463	36

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med periodens budget är kostnaden 58 mkr lägre. Avvikelsen beror främst på vakanser i förhållande till budget som baseras på beslutat antal tjänster. Den positiva avvikelsen motverkas delvis av resurskonsulter som ersätter vakanser vid behov. De lägre personalkostnaderna till följd av vakanser och frånvaro motverkas av lägre debiterad tid av samma skäl, redovisat under Övriga kostnader (se avsnitt 4.1.2).

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 15,5 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 5.1.2 Prognos i jämförelse med budget

5.1.4 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Juridik	-9	-9	0	-42%	-17	-14
PR	-1		-1	0%	-1	
IT	-9	-12	3	-41%	-17	-18
Övriga	-101	-139	38	0%	-208	-217
Summa externa konsultkostnader	-120	-160	40	-8%	-242	-248

Det ackumulerade utfallet för externa konsulter uppgår till 120 mkr vilket understiger budget med 40 mkr främst genom att tjänster kopplat till mottagning av utbyggd tunnelbana ej klassificeras som specialistkonsulter och för hög budget inom teknik- och säkerhetsområdet.

Prognos i jämförelse med budget

Konsultkostnaderna förväntas uppgå till 242 mkr vilket understiger budget med 6 mkr främst till följd av för hög budget inom säkerhetsområdet samt att tjänster kopplat till mottagningen av utbyggd tunnelbana ej klassificeras som specialistkonsulter vilket antogs i budget. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för juridiska tjänster inom införandeprojektet för egen regi.

5.1.5 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	-315	-335	21	15%	-497	-437

Utfallet för de administrativa kostnaderna understiger budget med 21 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till drifttjänster och specialistkonsulter som understiger budget.

Prognos i jämförelse med budget

Helårsprognosen för de administrativa kostnaderna uppgår till -497 mkr och överstiger budget med 60 mkr. Avvikelsen beror främst på att den anmodade nedjusteringen i budgeten inte kan uppnås. Exklusive nedjusteringen understiger prognosen budget med 16 mkr till följd av lägre bemanningskostnader, främst till följd av vakanser och förskjutning inom projektet för nytt affärssystem.

5.1.6 Säsongsvariationer

Några utmärkande säsongsvarierande utfallskategorier inom trafikförvaltningen är biljettintäkter som är lägre under sommaren, likaså kostnaderna för den köpta trafiken. Inom drift och underhåll utförs arbeten ofta i en mer intensiv takt under årets andra halva. Avskrivningarna ökar ofta också framåt hösten efter att årets inventeringsarbete resulterat i nya aktiveringar av pågående projekt. Resultatet utvecklas därmed successivt under året. Budget och prognoser anpassas efter detta i möjligaste mån.

Resultatet är något bättre i början av året på grund av lågt utfall för den köpta trafiken samt inom drift och underhåll. Kostnaderna förväntas öka under andra delen av året. Vad gäller intäkterna förväntas biljettintäkterna bli betydligt lägre under andra halvåret till följd av det halverade biljettpriset. Samtidigt erhålls ett statligt bidrag för att finansiera satsningen vilket leder till högre övriga intäkter under årets andra halva. Även de statliga elbusspremierna bokas till största delen under andra halvåret.

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. Den ekonomiska påverkan från dessa faktorer har inte avtagit sedan bedömningen i tertialrapporten.

Trots den negativa kostnadsutvecklingen bedöms prognosen per augusti överstiga resultatkravet med 191 mkr. Det beror huvudsakligen på att det statliga bidraget för halverat biljettpris överstiger det samlade intäktsbortfallet. Den underliggande prognosen påverkas negativt till följd av det geopolitiska läget inom kostnader för index och bränsle, samt räntekostnader. Se vidare avsnitt 5.1 för beskrivning av avvikelserna mellan prognos och budget.

Det försämrade omvärldsläget påverkar även åren framgent. I budgetunderlag för 2027 har den ekonomiska prognosen försämrats till följd av högre kostnader för bränsle och räntor. På sikt ökar även kostnaderna för underhåll och avskrivningar jämfört med tidigare. I budgetunderlaget för 2027 bedöms i nuläget 251 mkr saknas jämfört med resultatkravet om 923 mkr - ett underskott som ökar till 554 mkr år 2028 och 981 mkr 2029.

5.3 Investeringar

5.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk

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

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.

Samtliga anskaffade fordon (22 stycken X15p) inom ramen för objekt Roslagsbanans utbyggnad är nu godkända för trafik. Fyra fordon har även passerat FTO (final take over).

Säkerhetshöjande åtgärder i Danderyd har färdigställts under andra tertialet och nu kvarstår mindre arbeten längs banan såsom åtgärder av brister i stationsbron i Roslags

Näsby samt åtgärder tillsammans med Trafikverket och Täby kommun vid Arninge station. Dessa åtgärder bedöms bli klara under hösten 2026.

Enlunda bussdepå Ekerö

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

Produktion pågår i form av förberedande arbeten som innebär ledningsomläggning, nedtagning av träd, stubbrytning och jordschaktning. Dessa arbeten fortlöper 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 färdigställas hösten 2026. Bussterminalen planeras att öppnas december 2026. Nya stationsuppgången för pendeltåg invigdes under april månad 2026.

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.

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. Fordonsleveransen färdigställdes under 2025 och den allmänna garantiperioden kommer att avslutas under 2027. Under det första kvartalet 2026 godkändes driftsäkerhetsvalideringen vilket innebär att C30-fordonen presterar väl i trafiken.

Inom ramen för IT-projektet pågår implementering av de landbaserade IT-systemen. Utmaningar med kravställning samt risker som fallit ut rörande vald IT-lösning, har resulterat i att tidplanen har förskjutits. Arbetet planeras att vara färdigställt under 2027.

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 skulle enligt plan övertas i augusti 2026. Under sommaren har de två sista fordonen mottagits och därmed har alla 20 stycken fordon mottagits utav trafikförvaltningen. 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 objektet 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 pågår slutförande av förfrågningsunderlag och upphandlingsdokumentation. Mindre arbeten utförs längs sträckan under 2026 och upphandling av huvudentreprenader planeras ske under hösten 2026 för att starta produktion under våren 2027. För sträckan Ursviks torg till Helenelund har den första entreprenaden upphandlats och arbeten med ledningsomläggningar i Kistagången kommer att pågå under hösten 2026 och våren 2027. Upphandlingar av övriga entreprenader på sträckan pågår från hösten 2026.

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

Program Saltsjöbanan

Objektet omfattar upprustnings- och kapacitetsförstärkande åtgärder för att möjliggöra 12-minuters trafik samt införande av ATC ²⁶(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

²⁶ Automatic Train Control, ATC, är ett samlingsnamn för olika säkerhetssystem för järnväg som kraftigt minskar risken för olyckor som orsakas av handhavandefel från lokföraren.

tågtrafiken mellan Saltsjö-Järsla (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 pågår och färdigställs under kvartal fyra 2026.

Utredningen av buller- och vibrationsåtgärder samt tryckutjämningschaktet vid Slussens slutstation är klar. Åtgärden kommer att genomföras inom objekt Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen. Genomförandet av en tryckutjämningschakt vid slutstation Slussen är ett prioriterat projektmål för Saltsjöbanan, för att möjliggöra en eventuell framtida 10-minuters trafik.

En tidtabellsutredning och simulering av omloppstider färdigställdes december 2025. Resultatet visade att fler investeringsåtgärder behöver utföras på Saltsjöbanan. Omfattningsändringarna som krävs för att uppnå 12-minuters trafik är samtidigheter i Saltsjö-Järsla station och Henriksdal station vilket innebär att två tåg kan mötas samtidigt inne på stationen.

Ett förnyat genomförandebeslut kommer att tas upp i trafiknämnden i september 2026, till följd av en ökad slutkostnadsprognos. Detta beror främst på en försenad tidplan, stora prisökningar samt tillkommande arbeten kopplade till ombyggnation av Henriksdal station.

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. Därefter har planering och förberedelser pågått för nästa komplicerade lyft tillika milstolpe i projektet, nämligen lyft av broklaff som planeras genomföras i början på oktober 2026.

Bron planeras att tas i drift för buss- och sjötrafik (öppningsbar funktion) under andra 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 CCTV27 mot trygghetscentralen återstår. Objektet har kopplingar till IT projektet inom C30 då motsvarande lösning behöver färdigställas där och implementeras i både C20 och C30. Under våren 2026 färdigställdes felrättning av C20 mjukvara.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning

Objektet 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 tunnelbaneentrén Slussen

Objektet omfattar återläggning av Saltsjöbanans slutstation samt ombyggnation av biljetthall Kryssset och biljetthall Norra entrén i Slussens tunnelbanestation.

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.

Stockholm stad inväntar ett beslut som förväntas tas i kommunfullmäktige i september, och avtal mellan parterna kan tecknas efter detta. Ombyggnation av biljetthall Kryssset har färdigställts under 2026 och entreprenadupphandling för biljetthall Norra entrén genomförs under hösten 2026.

²⁷ CCTV (Closed Circuit Television) är en teknik där kameror kommunicerar videobandspelare över privata kablar, vilket säkerställer att åtkomsten till innehållet är begränsad.

Förnyat genomförandebeslut samt godkännande av tilläggsavtal till genomförandeaftalet för Saltsjöbanan ändstation beslutades i Regionfullmäktige 5 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 andra kvartalet 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. Omkopplingsskåpen för blå linje är driftsatta. Driftsättning för blå linje planeras i slutet av 2026. Översyn av cybersäkerhet för det nya datanätet pågår och kan påverka driftsättning. Manöversystemet ska också i sin uppgift utöver att leda och styra trafiken ersätta ett befintligt tidsinformationssystem. Det finns alltid risker förknippade med att byta från ett gammalt till ett nytt system och trafikförvaltningen arbetar löpande med att se över hur dessa risker kan minimeras.

En förskjuten och förlängd projekttidplan genererar en högre prognostiserad totalutgift och objektet planerat att gå upp med ett förnyat genomförandebeslut under 2027.

Effektiv trafikledning

Objektet omfattar en samlokalisering av de olika trafikledningscentralerna till en ny trafikledningscentral samt byggandet av en redundant trafikledningscentral. Under våren genomfördes en slutbesiktning av bygget av den primära trafikledningscentralen. Efter det återstår nu att de tekniska systemen ska komma på plats. Funktionstester med trafikutövare planeras slutet av 2026 fram till våren 2027.

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.

Samtliga kvarvarande åtgärder på anläggningen, vilka har försenats på grund av långa leveranstider på material, är nu genomförda. Objektet kommer att stängas under 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 som syftar till att ersätta befintliga hissar och rulltrappor i SL:s anläggningar med nya och mer driftsäkra samt moderna installationer, i syfte att upprätthålla funktionalitet, tillgänglighet och säkerhet.

Genomförandebeslut fattades av Regionfullmäktige den 21 april 2026. Arbete med att ta fram upphandlingsdokumentation pågår och planeras publiceras under hösten. Objektet beräknas färdigställas och stängas under 2029.

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 denna bakgrund föreligger ett behov av att byta ut samtliga rulltrappor tidigare än planerad livslängd, i syfte att säkerställa fortsatt funktion, kapacitet och driftsäkerhet.

Dessa åtgärder bedöms behöva vara genomförda senast år 2035. Objektet befinner sig för närvarande i planeringsfas. Ett genomförandebeslut planeras att tas i början av 2027.

Brandskyddsåtgärder i Nyboda Bussdepå

Objektet ska utföra brandskyddsåtgärder avseende Nyboda Depå för att möjliggöra eldriven busstrafik i enlighet med inriktningen i kommande trafikavtal E37C.

Upphandling av entreprenadarbeten har genomförts. Tilldelningsbeslut har fattats och entreprenör har utsetts. Arbetena har påbörjats augusti 2026 och färdigställas under 2028.

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 i slutfas av produktionen och slutbesiktning skedde under sommaren för att sedan under hösten överlämnas till förvaltningen med planerad stängning senast december 2026.

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. Nu pågår inmontering av fordonslyftar. Efter detta vidtar injusteringar och samordnad provning av installationer. Arbetet med det nya sprinklersystemet pågår fortfarande. Slutbesiktning planeras i december.

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 hösten 2026. Med anledning av den utdragna upphandlingsprocessen för tvätt- och saneringshallen så har projektets 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. Konstruktionen av tågstyrdon färdigställdes och levererades i maj. Samtliga leveranser till projektet tas omedelbart i trafik vilket gör att aktiveringar av upparbetade investeringsutgifter genomförs med sex månaders intervall. Senaste aktivering fem genomfördes i maj 2026.

Objektet följer tidplanen och de sista två leveranserna av upprustade kretskort kommer levereras under september. Därefter planeras överlämning och avslut av objektet under sista kvartalet 2026.

Brandskyddsåtgärder Tunnelbana

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

I samband med förtydligande av krav från Stockholms brandförvar har framtagna lösningar behövt revideras med utgiftsökningar som följd. Trots vidtagna besparingsåtgärder så ökar objektets totalutgift, främst beroende på indexökning samt ökad materialåtgång och komplexitet i genomförandet för några av stationerna, och förnyat genomförandebeslut planeras i början av 2027.

Banåtgärder Söderströmsbron

Objektet syftar till att upprusta delar av bron och nuvarande fas innefattar återställande av BEST-anläggningen²⁸ i sin helhet. Objektet har uppnått sina leverabler och håller på att avslutas, kvarstående är nu endast slutaktivering.

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 signerades under 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.

I december 2023 lades ett första optionsavrop av fyra fordon av typen X15p. Dessa fyra fordon kommer ersätta fyra X10p fordon som ska fasa 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 hösten.

²⁸ Bana, el, signal och tele.

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. De nya fordonen möjliggör en fortsatt utfasning av X10p-flottan och bidrar till att säkerställa en långsiktigt hållbar fordonsförsörjning för Roslagsbanan. Genom införandet av de nya fordonen kan tio X10p-fordon avvecklas, vilket samtidigt ger tillgång till reservdelar för den kvarvarande X10p-flottan under övergångsperioden.

Optionsavropet av tio X15p-fordon genomfördes i augusti 2025. Under våren 2026 fattade Regionfullmäktige ett förnyat genomförandebeslut i syfte att minska objektets omfattning, genomförandetid och kostnad. I det ursprungliga genomförandebeslutet ingick anpassningar för framtida trafikering till city, där vissa krav baserades på interna riktlinjer. För att uppnå en så homogen fordonsflotta som möjligt och samtidigt säkerställa framtida trafikering enligt gällande myndighetskrav identifierades två områden som möjliga att exkludera ur projektets omfattning: brandsäkerhet och miljörelaterade krav kopplade till köldmedium. Övriga krav på fordonen kvarstår oförändrade.

Under samma period som det förnyade genomförandebeslutet bereddes informerade fordonsleverantören om att EU:s lagkrav Cyber Resilience Act (CRA) kan få en större påverkan på Option 2-fordonen än vad som tidigare bedömts. Då fordonen planeras att släppas ut på marknaden samtidigt som lagstiftningen börjar tillämpas fullt ut den 11 december 2027 krävs en genomlysning av den nuvarande fordonsdesignen. Utredningsarbetet påbörjades under 2026 och flera system har identifierats som kan behöva anpassas för att uppfylla kommande regulatoriska krav.

Konsekvenserna av de identifierade anpassningsbehoven analyseras för närvarande och bedöms vara klara under tredje eller fjärde kvartalet 2026. Det finns i nuläget risk för ökad fordonskostnad, men den fullständiga omfattningen av påverkan är ännu inte fastställd. Objektet kommer att återkomma med en uppdaterad bedömning när konsekvensanalysen har slutförts samt hur det påverkar leveransplanen. Ytterligare 5 fordon föreslås. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas fram och grundar sig i bedömningen att 41²⁹ 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.

²⁹ Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p (10 fordon +5 fordon), Roslagsbanan ersättning X10p (4 fordon) och Program Roslagsbanans utbyggnad (22 fordon).

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, och gick i maj 2026 in i den huvudsakliga utvecklingsfasen, "Preliminary Design Review" (PDR), som följer efter den inledande konceptuella fasen.

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 och därefter gick projektet in i designfas i juni 2026.

Depåprojektet omfattar en ny verkstadshall i Neglinge för de nya X25-fordonen samt nya uppställningsspår för tre museifordon i Storängen. Utskick av förfrågningsunderlag för byggnation avseende uppställningsspår för museifordon i Storängen samt byggnation av Neglinge depå genomfördes juli 2026.

Elkraftprojektet omfattar en uppgradering av driftspänningen från 750 VDC till 1500 VDC för hela Saltsjöbanan inför trafikering av de nya X25-fordonen. Inom ramen för projekt ingår kompletteringar av fördelningsstationer och likriktarstationer, ny kanalisation samt kompletterande skyddsåtgärder för att möta dagens krav för 1500 VDC. Upphandling av entreprenör för nya likriktarstationer samt ny fördelningsstation publicerades i juni 2026. Upphandling av entreprenör för kanalisation planeras att publiceras under september 2026.

Högvärdeskomponenter X60B

Objektet avser inköp av högvärdeskomponenter, däribland boggier, till fordonstypen X60B. Beslut fattades i trafiknämnden i oktober 2019.

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.

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 underhållspaketerna som fanns i E24 ej längre finns. Investeringsutgiften för det lågfrekventa underhållet har ökat med förändringen.

Förnyat genomförandebeslut togs i maj av trafiknämnden. Senaste plan från leverantör innebär förskjutning från i år till nästa år på grund av förseningar. Leverantören arbetar med att komma i kapp utifrån handlingsplan som trafikförvaltningen har begärt via E24C avtalet.

Livstidssäkrande åtgärder X60

Livslängden för järnvägsfordon avser den tidsperiod under vilken ett fordon kan användas säkert och tillförlitligt för sitt avsedda trafikuppdrag, förutsatt att nödvändigt underhåll samt utbyte och modernisering av ingående delsystem genomförs. Den planerade tekniska livslängden för X60 och X60A är till cirka 2037

Fordonens tekniska livslängd är beroende av delsystem med olika livslängdsförutsättningar. Flera delsystem i X60/X60A påverkas av obsolescens, vilket innebär att komponenter och system inte längre kan vidmakthållas på ett ändamålsenligt sätt till följd av bland annat bristande reservdelstillgång eller upphörd tillverkning. Obsolescens i dessa system leder till ökad risk för driftstörningar och avställning av fordon.

Beslut om att inleda genomförandefasen togs i mars 2026 i trafiknämnden. Objektet är under uppstart.

Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå

Entreprenad påbörjad och objektet har haft en försenad start på grund av dubbla överprövningar av upphandlingen vilket påverkar sluttiden. Objektet arbetar för fullt för att hinna klart till driftsättning av nya trafikavtalet E46.

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 publicerades under perioden och produktion planeras starta under hösten 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.

Objektet har genomfört marknadsdialog med flera leverantörer. Parallellt pågår en utredning av frågor kopplade till lokens energisystem, där energiförsörjning via batteri är en förutsättning enligt åtgärdsval och tjänsteutlåtande. En uppdaterad kartläggning har initierats för att analysera eventuella följdinvesteringar relaterade till bland annat brandsäkerhet och batteriladdning. Utredningsarbetet fortgår tillsammans med framtagandet av övriga krav.

Utbyte av 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. Objektet är fullt finansierat av Solna stad.

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. Totalutgiften i objektet är uppjusterad efter succesiv kalkyl inför planeringsbeslut. Objektet arbetar idag med att ta fram en kostnadsoptimerad lösning och inväntar därefter vägvalsbeslut från Solna stad.

Nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten

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

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 första tertialet 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, under våren haft en kontrollerad upprampning av organisation. Nyckelpersoner har anställts och introducerats. 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.

Roslagsbanan till city

Befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till City via Odenplan inom ramen för Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Systemhandlingsprojektering pågår till kvartal tre, 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. Det föreligger också alltså en indexrisk, mellan KPI och utveckling på entreprenadindex,

vilket kan orsaka en kostnadsökning beroende på utfallet av kommande upphandlingar inom 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 Skeppsbrokan

Objektet omfattar uppförandet av en ny färjeterminal på Skeppsbrokan. Färjeterminalen planeras att uppföras av Region Stockholm i egen regi med mark- och vattenanläggning 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 genomförandebeslut togs i Regionfullmäktige i juni 2026, och övriga avtal är signerade enligt plan. Upphandling av entreprenader planeras att påbörjas hösten 2026.

Upprustning av Stadsgårdstunneln, Saltsjöbanan

Upprustningen av Stadsgårdstunneln omfattar nödvändiga bergåtgärder och rivning av kvarlämnad BEST-anläggning³⁰ för att säkerställa krav på fria rummet inför kommande fordonsupphandling och för att höja säkerheten i tunneln.

Framtagande utav ett förfrågningsunderlag är i slutskedet och planeras annonseras i oktober 2026. Entreprenadarbeten planeras att pågå under 2027. Vidare har ett genomförandebeslut mellan trafikförvaltningen och Stockholms stad arbetats fram i syfte att få tillgång till deras ytor för att kunna hantera logistiken via Stadsgårdsleden.

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 det finns risk att

³⁰ Bana, el. tele och signal.

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 utgifter 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 Region 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 verkstadsplatser vilket är behovet för att avlasta befintlig depå samt ta höjd för behovet 2050. Genom objekt Bussdepå Stäket etapp 1 säkerställs att 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

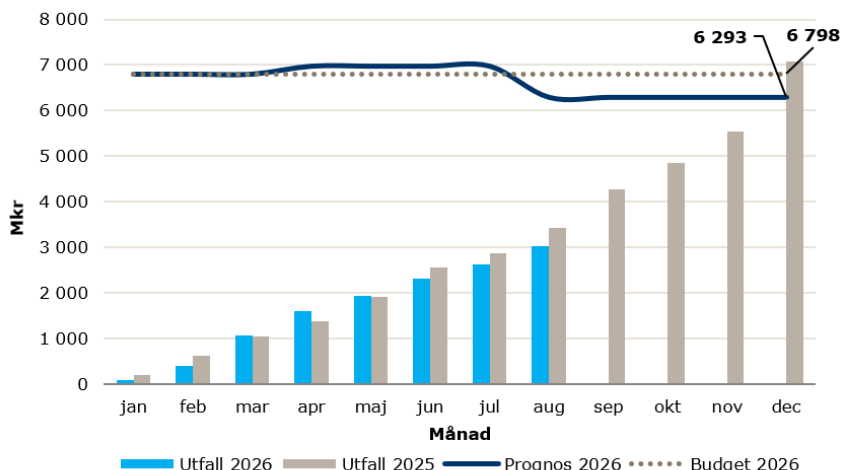
Fördelningsstationen vid Experimentalfältet är en central komponent för att Roslagsbanans elkraftssystem ska klara kapacitetsbehoven fram till mååret 2032 och med tidtabell 4+4S. Kapacitetsbrist råder i nuvarande elkraftssystem. Teoretiska elkraftsanalyser visar att den befintliga kapaciteten på Roslagsbanan redan är fullt utnyttjad för dagens trafik. 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 första tertialet 2026 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.

Under perioden har arbetet fokuserat på fortsatt projekteringsarbete för fördelningsstationen samt planering inför upphandling. Risker som har identifierats rör bland annat marknadssituationen inför upphandling. Detta hanteras genom marknadssdialog samt samordning med övriga likriktarupphandlingar som ska göras av trafikförvaltningen.

5.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

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



Akkumulerat utfall per augusti är 3 023 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 44 procent jämfört med årsbudgeten om 6 798 mkr. Avvikelserna beror främst på att Nockebybanan ersättning till Akka 4 har tidsförskjutningar, Program Tvärbana Norr Kistagrenen där avvikelsen främst beror på en omperiodisering av ekonomisk

osäkerhetspost från 2026 till 2029, Manöversystem röd och blå linje har en ändrad projekttidplan och Enlunda bussdepå Ekerö har en senarelagd produktion. Flertalet specificerade objekt har också mindre avvikelser. Detta motverkas till viss del av C30 optioner och Brandskyddsåtgärder, C30 optioner som har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som redovisas i trafikförvaltningens utfall utan motsvarande budget och Brandskyddsåtgärder där avvikelsen beror på en omfattningsförändring som medför ökad komplexitet.

Accumulerat utfall för medfinansiering är 331 mkr. Budget för året är 754 mkr. Det som hittills erhållits under året kommer från kommuner och genom objekt som ingår i Sverigeförhandlingen. 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 6 293 mkr. Prognosen understiger budget med 505 mkr vilket främst beror på avvikelser i, Manöversystem röd och blå linje, Program Tvärbana Norr Kistagrenen, Nockebybanan ersättning till Akka 4, Bussterminal Slussen, och motverkas till viss del av Brandskyddsåtgärder tunnelbana och C30 optioner³¹. Avvikelser per specificerat objekt med genomförandebeslut över 300 mkr förklaras närmare nedan.

Väsentliga förändringar mellan prognosen per augusti och per april (budgetunderlag trafiknämnden juni) som påverkar förslag till inlämnad investeringsplan 2027–2036

Trafikförvaltningen förslag till investeringsram om 61 425 mkr (budgetunderlag juni) har i förslaget till ny investeringsram utökats med 89 mkr i prognosen per augusti och uppgår till 61 513 mkr.³² Differensen mot tidigare föreslagna investeringsram förklaras närmare nedan.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen totalprognos per augusti 2026 understiger totalprognos per april 2026 med 7 mkr. Omperiodisering av utgifter på grund av att upphandlingar skjutits i tid och produktionsstart bedöms senareläggas. Kopplat till detta har medel periodiserats om för ekonomisk osäkerhet mellan 2026 till 2029 och föreslagen investeringsplan för 2027–2036 ökar med 117 mkr mellan prognoserna.

Bussterminal Slussen totalprognos per augusti 2026 understiger totalprognos per april 2026 med 112 mkr. Detta beror på minskade osäkerheter samt minskat behov av åtgärder inför driftstart. Föreslagen investeringsplan för 2027–2036 ökar med 70 mkr

³¹ Prognosen per augusti inkluderar C30 optioner om 398 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget.

³² Trafikförvaltningen förslag till investeringsram om 61 424,5 mkr och prognosen per augusti och uppgår till 61 513,2 mkr. Differens 89 mkr.

mellan prognoserna på grund av överlämning av anläggningen försenats och vissa kostnader bedöms falla ut under 2027.

Framtida trafikstyrningssystem förslag till investeringsplan 2027–2036 minskar med 300 mkr tiden för genomförandet utökas med tre år från 2035 till 2038.

Spårvägs Syd - fordon och depå totalprognos per augusti 2026 överstiger totalprognos per april 2026 med 237 mkr. Förändringen beror på index, till följd av tidsförskjutningar inom grundobjekt Spårväg syd. Investeringsplanen för 2027–2036 ökar med 204 mkr av samma anledning.

Roslagsbanan till city totalprognos per augusti 2026 överstiger totalprognos per april 2026 med 227 mkr. Förändringen beror på en förskjutning av arbetena framåt i tiden, vilket i sin tur ger en indexpåverkan. Investeringsplanen för 2027–2036 minskar med 708 mkr av samma anledning, det vill säga att arbetena skjuts i tiden.

Ny biljett- och betalutrustning är ett nytt objekt per augusti 2026 och totalutgiften i föreslagen investeringsplan för 2027–2036 om 196 mkr.

Roslagsbanan till city förlänga plattformar och extra uppgång Odenplan och Roslagsbanan till city robusthets- och framtidssäkrande anpassningar är två nya objekt som i föreslaget till investeringsplan för 2027–2036 fått finansiering för ett år för respektive objekt (37 mkr respektive 12 mkr).

Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta bussdepå totalprognos per augusti 2026 överstiger totalprognos per april 2026 med 83 mkr. Avvikelsen beror på att laddinfrastrukturen har flyttats från Fordon & IT system Märsta/Sigtuna. Föreslagen investeringsplan för 2027–2036 ökar med 88 mkr mellan prognoserna av samma anledning.

Brandskyddsåtgärder tunnelbana totalprognos per augusti 2026 överstiger totalprognos per april 2026 med 184 mkr. Vilket främst beror främst på mer omfattande brandskyddsåtgärder på grund av nya förutsättningar samt indexökningar. Föreslagen investeringsplan för 2027–2036 ökar med 208 mkr mellan prognoserna av samma anledning.

5.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1 069	2 200	2 806	-1 737	38%
Ersättningsinvesteringar	1 954	4 093	3 992	-2 038	49%
Totalt investeringar	3 023	6 293	6 798	-3 775	44%

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	Färdig- ställande Prognos (år)
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	88	113	77	36	114%	10 574	10 738	10 738	0	98%	2026
* 10004 - Program Slussen	7	13	16	-3	43%	449	465	465	0	97%	2026
* 15001 - Bussterminal Slussen	42	347	298	49	14%	5 894	6 326	6 464	-138	91%	2026
* 15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	263	391	426	-35	62%	935	1 551	1 551	0	60%	2028
10005 - Program Röda linjens uppradering	65	131	88	43	74%	10 406	10 710	10 706	4	97%	2027
10007 - Program Tvårbana Norr Solnagrenen	3	11	4	7	66%	5 594	5 607	5 604	3	100%	2027
10016 - Program Tvårbana Norr Kistagrenen	131	314	400	-85	33%	5 805	9 140	9 179	-39	63%	2029
10030 - Program Saltsjöbanan	19	36	10	26	196%	1 770	2 164	1 976	189	90%	2028
15003 - Danviksbron	43	95	131	-36	33%	204	358	358	0	57%	2027
** 15007 - C20 - uppradering	1	2	1	1	59%	1 383	1 385	1 387	-2	100%	2026
** 15014 - Livstidsförslängning gröna linjen	13	22	25	-3	52%	358	372	383	-11	93%	2027
** 15015 - Manöversystem röd och blå linje	53	101	170	-69	31%	317	661	541	120	59%	2031
** 15017 - C30 optioner	380	453	55	398	696%	1 418	1 565	1 106	459	128%	2026
15020 - Enlunda bussdepå Ekerö	25	64	152	-89	16%	106	891	778	0	12%	2030
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	74	154	190	-36	39%	646	778	778	0	83%	2027
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	29	43	54	-11	53%	1 464	1 479	1 494	-15	98%	2026
20007 - Utbyggnad av Ålvsjö depå	13	46	83	-37	16%	796	829	864	-36	92%	2026
20010 - Upprustning Södra Götgatan	25	69	75	-7	33%	92	766	766	0	12%	2032
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	71	205	185	20	39%	619	1 007	1 007	0	61%	2028
20018 - Brandskyddsåtgärder tunnelbana	206	334	203	132	101%	548	1 275	851	424	64%	2028
30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	35	36	147	-111	24%	159	407	407	0	39%	2030
30049 - Roslagsbanan ersättning X10p	12	264	321	-57	4%	143	472	472	0	30%	2027
30063 - Roslagsbanan Fordon - Ersättning X10p	2	14	57	-44	3%	328	2 262	1 388	874	24%	2031
30066 - Saltsjöbanan FUT Fordon X25	179	203	214	-10	84%	395	2 096	2 096	0	19%	2030
30070 - Roslagsbanan Elkraft - Ersättning X10p	13	26	52	-26	25%	29	957	1 404	-447	2%	2032
30073 - Roslagsbanan Fx Experimentalfältet - Ersättning X10p	3	9	0	9		3	384	0	384		2030
Övriga specificerade objekt	521	1 027	1 480	-452	35%	9 463	53 088	48 755	4 333	19%	
80000 - Ospecificerade investeringar	706	1 769	1 883	-113	37%						
Totalt	3 023	6 293	6 798	-505	44%	59 899	117 730	111 628	6 102	54%	

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

**) 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 36 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 understiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror främst på att projektets ekonomiska osäkerheter har flyttats fram från 2026 till 2027, då huvuddelen av osäkerheterna bedöms vara hänförliga till 2027.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Bussterminal Slussen

Prognosen för året överstiger budget med 49 mkr. Avvikelsen beror dels på förseningar i Stockholm stads arbeten, vilket har medfört att trafikstarten senarelagts. Samtidigt har den ekonomiska osäkerheten i objektet minskat, liksom trafikförvaltningens behov av åtgärder inför driftstart, i takt med projektets framdrift.

Totalprognosen understiger totalbudgeten med 138 mkr. Avvikelsen förklaras av ett minskat behov av åtgärder inför driftstart samt minskade osäkerheter i och med att objektet närmar sig färdigställande.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen

Prognosen för året understiger budget med 35 mkr. Avvikelsen beror främst på en sänkt prognos för ersättningstrafik under 2026 till följd av förseningar i bussterminal Slussen samt justerad prognos för arbeten som Stockholm stad utför. Därutöver har prognosen justerats utifrån en reviderad bedömning av trafikförvaltningens egna byggarbeten, vilket har medfört att arbeten har förskjutits framåt i tiden.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Program Röda linjens uppgradering

Prognosen för året överstiger budget med 43 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 med förklaring kopplad till förseningar inom färdigställandet av signalrelaterade arbeten som bidrar till projektets förlängning och förlängt bemanningsbehov.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Prognosen för året understiger budget med 85 mkr. Avvikelsen beror främst på en omperiodisering av ekonomisk osäkerhetspost från 2026 till 2029 samt förskjutning av utgifter kopplade till ledningsägare från 2026 till 2027.

Totalprognosen understiger totalbudget med 39 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 26 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 ombedomning 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 36 mkr. Avvikelsen beror främst på långsammare framdrift i pågående produktionsarbeten vilket innebär senare ibruktagnin av bron än estimerat. 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 1 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av mjukvaruuppdatering samt ekonomisk osäkerhetspost från 2025 till 2026 då projekttidplan har omarbetats vid byte av tunnelbaneoperatör. Samtliga 270 C20-fordon är uppgraderade och trafikerar tunnelbanesystemet.

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

Livstidsförlängning gröna linjen

Prognosen för året understiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror främst på en nedjustering av ekonomisk osäkerhetspost för året.

Totalprognosen understiger totalbudget med 11 mkr. Posten för ekonomisk osäkerhet har justerats ned i prognos.

Manöversystem röd och blå linje

Prognosen för året understiger budget med 69 mkr. Avvikelsen beror på en ändrad projekttidplan där arbete med driftsättning av digitaliserat manöversystem på röd linje senareläggs främst beroende av 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 398 mkr och består av den del av projektet som är finansierat av FUT förvaltning för utbyggd tunnelbana och därmed ej finns med i trafikförvaltningens budget för året. Under sommaren har de två sista fordonen mottagits och därmed har alla 20 stycken fordon mottagits utav trafikförvaltningen.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 459 mkr vilket är lika med den del av genomförandebeslutet för objektet 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 89 mkr. Avvikelsen beror på senarelagd produktion på grund av överklagan av upphandling och avvaktan på dom i förvaltningsrätten. Även avsaknad av tillträde till fastigheten för större transporter har gjort att produktionen blivit fördröjd.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B

Prognosen för året understiger budgeten med 36 mkr. Avvikelsen beror på att den tidigare trafikutövaren ej genomfört det lågfrekventa underhållet enligt sin plan, vilket lett till en förskjutning.

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.

Totalprognosen understiger totalbudget med 15 mkr. Projektet är i slutfas och ska stängas under 2026 och befarade osäkerheter har minskat.

Utbyggnad av Älvsjö depå

Prognos för året understiger budget med 37 mkr. Objektet är i slutfas och ska stängas under 2026. Posten för ekonomisk osäkerhet har tagits bort och utgiften har blivit och beräknas bli lägre än vad som tidigare prognostiserats.

Totalprognosen understiger totalbudget med 36 mkr. Avvikelsen beror på den nedjusterade osäkerhetsposten.

Upprustning Södra Götgatan

Prognosen för året understiger budget med 7 mkr. Avvikelsen beror framför allt på justering i en ny betalplan från entreprenör.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Rissne Tunnelbanedepå

Prognosen för året överstiger budget med 20 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 viss del ske i december 2026 som tidigare beräknades ske till fullo under 2027.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Brandskyddsåtgärder tunnelbana

Prognosen för året överstiger budget med 132 mkr. Avvikelsen beror på en omfattningsförändring som medför ökad komplexitet och storlek på vissa stationer i den första etappen, som inte ingick i budgeten.

Nya förutsättningar, den ökade komplexiteten och indexförändringar påverkar även totalprognosen. Nya kalkyler per station och osäkerhetspost är framtagna inför ett kommande förnyat genomförandebeslut och totalprognosen är uppdaterad enligt de nya förutsättningarna. Totalprognosen överskrider totalbudget med 424 mkr.

Nockebybanan ersättning till Akka 4

Prognosen för året understiger budget med 111 mkr. Avvikelsen beror på tidsförskjutningar från 2026 till 2028/2029 på grund av att entreprenaden inte kommer i gång enligt den tidplan som var grund till budget. Förhandlingar har avslutats med Stockholm stad kring ny utformning av depån och kringområdet. Ett tillägg till genomförandeaftalet mellan parterna har skrivits under.

Nytt genomförandebeslut är planerat till i december 2026. Successiv analys är planerad att ske i september 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget

Roslagsbanan ersättning X10p

Prognosen för året understiger budget med 57 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 44 mkr. Avvikelsen beror främst på att fordonsleveransen är senarelagd från 2027–2028 till 2030–2031 på grund av nya

lagkrav (Cyber Resilience Act)³³ 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 att ytterligare avrop om fem X15p-fordon inkluderats i prognosen.

Saltsjöbanan FUT Fordon X25

Prognos för året understiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror på nedjustering av årets bemanningsprognos samt minskat antagande för osäkerhet kopplat till årets fordonsmilstolpar. Kontrakt med fordonsleverantör Skoda Transportation tecknades under kvartal fyra 2025.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p, Roslagsbanan Fs Experimentalfältet - Ersättning X10p och Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet - Ersättning X10p (ospecificerat projekt)

Dessa objekt redovisas totalt då Regionfullmäktiges beslut, RS 2025-1243 splittade dessa projekt. I Investeringsplanen för 2026 var dessa ett och samma objekt.

Prognosen för året understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror till största del på en förskjutning av projektering framåt.

Totalprognosen har minskat med 13 mkr jämfört med totalbudget. Detta beror på att man i och med uppdelningen av projekten kunnat effektivisera och tidigarelägga vissa delar av omfattningen.

5.3.5 Driftsatta investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad har 0 budgeterade X15p-fordon 2026. Leveransen av två stycken fordon budgeterade 2025 har skjutits in i 2026. Båda fordonen är mottagna (22 stycken av 22 stycken mottagna totalt 2026). C30 optioner har 8 budgeterade C30-fordon 2026 varav 7 stycken hittills är mottagna under 2026. För Roslagsbanan ersättning X10p är fyra X15p fordon budgeterade för 2026. Inget fordon har mottagits ännu. I prognosen per augusti prognostiserades tre fordon för mottagande under 2026 och ett fordon är framflyttat att mottagas under 2027.

³³ 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.

5.3.6 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥ 100 mkr

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

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. Utgift beslut Mkr	Total inv. Utgift inv. Objekt Mkr	Datum beslut nämnd/ bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Roslagsbanan Depå – ersättning X10p	Förnyat planeringsbeslut	137	2 213	2026-06-16	RS 2026-12-15
Program Saltsjöbanan	Förnyat genomförandebeslut	2 164	2 164	2026-09-29	RS 2026-11-24 RF 2026-12-08
Roslagsbanan Fordon - ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	2 262	2 262	2026-09-29	RS 2026-11-24 RF 2026-12-08
Fordon & IT-system TO Märsta/Sigtuna	Planeringsbeslut	TBD	1 317	2026-10-21	RS 2026-11-24
Ny biljett- och betalutrustning	Planeringsbeslut	32	196	2026-10-21	RS 2026-12-15
Framtida trafikstyrningssystem	Planeringsbeslut	72	2 258	2026-11-24	RS TBD
Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla-Saltsjö-Järsla	Genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Spårväg syd - fordon och depå	Planeringsbeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Roslagsbanan till city förlängda plattformar och extra uppgång Odenplan	Planeringsbeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Roslagsbanan till city robusthets- och framtidssäkrande anpassningar	Planeringsbeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	Förnyat genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Anskaffning av skärgårdsfartyg	Planeringsbeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat

Hässelbygrenen	Genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Bussdepå Brännbacken etapp 1	Förnyat genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Nockebybanan ersättning till Akka 4	Förnyat genomförandebeslut	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat
Roslagsbanan till city	Genomförandavtal	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat	Ej beslutat

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

5.3.7 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

(MKR)

Medfinansier	Investeringsobjekt	Erhållet likvidmässigt under året	Resultatfört under året
	Flertal objekt		222
Sverigeförhandlingen	Roslagsbanan till city	154	
Sverigeförhandlingen	Spårväg Syd	31	
Solna stad	Ny entré Västra skogen	5	
Stockholms stad	Hissar till Stadshagen	4	
	Saltsjöbanans återbyggnad Sickla-		
Nacka kommun	Saltsjö-Järla	12	
Stockholms stad	Bussterminal Slussen	118	
Järfälla kommun	Barkarby Bussterminal	7	
Totalt medfinansiering av investeringar		331	222

6 Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten för 2026 behandlas i trafiknämnden den 29 september 2026.

Stockholm 2026-09-15

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

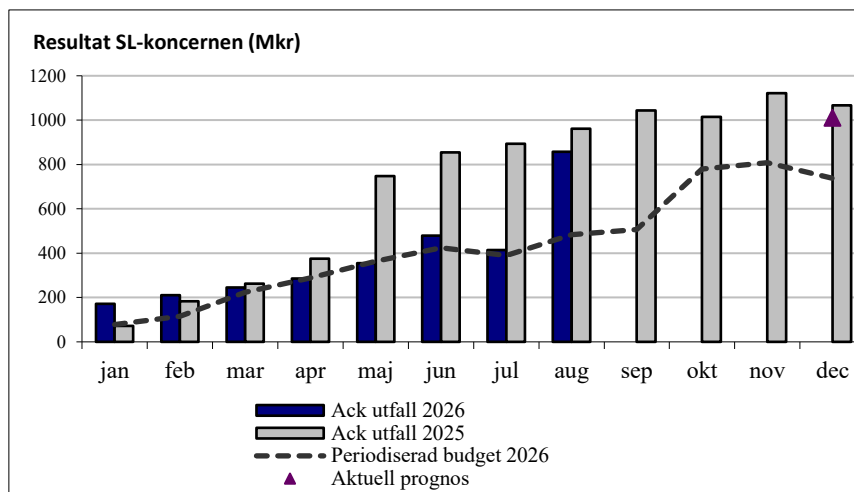
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

Delårsrapport per augusti 2026

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

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2608	Ack budget 2608	Avvik utf-bu 2608	Ack utfall 2508	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU	Utfall 2025	Ack utfall 2608*
Verksamhetsanslag	8 796	8 783	13	8 338	5,5%	13 187	13 174	13	12 508	9 084
Biljettintäkter	6 412	6 542	-130	6 490	-1,2%	8 823	9 968	-1 145	9 922	6 412
Uthyrning fordon	1 063	1 047	16	949	12,0%	1 597	1 568	29	1 446	1 063
Uthyrning lokaler	655	664	-8	640	2,4%	994	997	-3	975	655
Reklam	263	331	-67	286	-8,0%	451	496	-45	437	263
Övriga intäkter	1 237	663	575	1 046	18,3%	3 068	1 237	1 830	1 556	1 237
Verksamhetens intäkter	18 426	18 028	398	17 749	3,8%	28 119	27 440	680	26 843	18 714
Personalkostnader	9	10	-1	15	-43,1%	13	15	-2	26	9
Köpt trafik (AB SL)	-9 800	-9 773	-27	-9 736	0,7%	-15 077	-14 781	-296	-14 753	-9 800
Köpt trafik (WÅAB)	-430	-377	-53	-339	26,7%	-631	-541	-90	-484	-430
Drift och underhåll	-2 206	-2 237	30	-1 861	18,6%	-3 618	-3 568	-50	-3 319	-2 206
Övriga kostnader	-1 627	-1 616	-11	-1 549	5,0%	-2 508	-2 470	-38	-2 169	-1 626
Verksamhetens kostnader	-14 055	-13 993	-62	-13 469	4,3%	-21 821	-21 345	-476	-20 699	-14 054
Avskrivningar	-2 767	-2 838	71	-2 634	5,1%	-4 140	-4 288	148	-4 037	-2 767
Finansnetto	-748	-713	-35	-684	9,3%	-1 147	-1 068	-79	-1 042	-989
Resultat	857	484	373	962		1 011	738	273	1 066	903

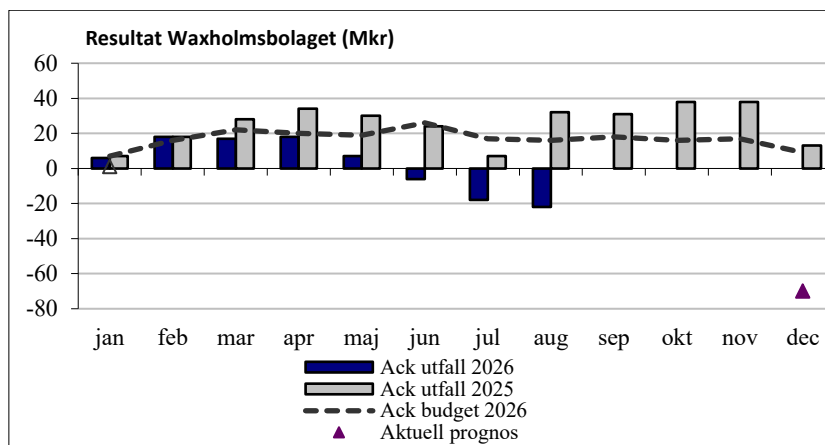
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

*Avser legal SL-koncern (SL inklusive verksamhet avseende utbyggd tunnelbana).

Investeringar SL-koncern, mkr	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 243	4 109	4 506	50%
Ospecificerade investeringar	698	1 716	1 858	38%
SL-koncern totalt	2 942	5 824	6 365	46%
Varav ersättningsinvesteringar	1 614	4 026	3 993	40%

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2608	Ack budget 2608	Avvik 2608	Ack utfall 2508	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR-BU	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	355	352	3	302	17,9%	532	529	3	452
Biljettintäkter	66	62	4	64	3,8%	75	72	3	73
Övriga intäkter	61	55	6	64	-5,0%	73	66	7	81
Verksamhetens intäkter	482	470	13	429	12,4%	679	667	12	606
Personalkostnader	0	0	0	0	-32,6%	0	0	0	0
Köpt trafik	-430	-377	-53	-339	26,7%	-631	-541	-90	-484
Drift och underhåll	-33	-36	4	-24	39,3%	-57	-56	-1	-54
Övriga kostnader	-16	-17	1	-13	22,9%	-24	-26	2	-22
Verksamhetens kostnader	-479	-430	-49	-376	27,4%	-712	-623	-90	-560
Avskrivningar	-21	-21	0	-19	15,2%	-32	-32	1	-28
Finansnetto	-4	-2	-2	-3	14,4%	-6	-3	-3	-5
Resultat	-22	16	-38	32		-70	9	-79	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	2	4	10	24%
Ersättningsinvesteringar	7	51	54	13%
WÅAB totalt	10	55	64	15%

Bilaga 3 – Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

SL-trafiken¹

Utveckling biljettintäkter

Den 1 juli införde regeringen ett tillfälligt statligt stöd till kollektivtrafiken i syfte att stärka hushållens ekonomi, öka kollektivtrafikresandet och minska klimatpåverkan från transporter. Reformen innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter kompenseras för det intäktsbortfall som uppstår vid halvering av priset på månadsbiljetter under andra halvåret 2026.

Från biljettintäkter +116 mkr över budget vid halvårsskiftet, har prissänkningen inneburit ett betydande intäktsbortfall under juli och augusti. Biljettintäkterna i SL-trafiken uppgår ackumulerat till 6 368 mkr, vilket är -122 mkr lägre än budgeterat (-1,9 procent). Av detta har -239 mkr uppstått under månaderna juli och augusti.

Det statliga bidraget administreras av Naturvårdsverket och betalas ut i efterhand. Det inkluderas inte i biljettintäkterna utan hanteras som övrig intäkt. För månaderna juli-augusti har 523 mkr bokförts avseende AB SL.

Försäljningen av 30-dagarsbiljetter har ökat kraftigt då det blivit mer ekonomiskt förmånligt för de som reser mellan 13-25 resor på enkelbiljett att i stället byta till 30-dagarsbiljett. Det gäller även de som har års- och 90-dagarsbiljett där många återlöst sin årsbiljett för att i stället köpa 30-dagarsbiljetter. Den positiva volymeffekten från fler sålda biljetter förmår inte kompensera för den negativa prisseffekten.

Genomsnittligt resandet, mätt som påstigande medelvardag, är något högre än 2025. I förhållande till 2019, det vill säga före pandemin, uppgår det ackumulerat juli till 85 procent. I samband med prissänkningen i juli visar antal påstigande en något större ökning än tidigare. Statistiken pekar på såväl fler nyttjade biljetter som fler unika resenärer.

Liksom tidigare år erbjuds avgiftsfri lovbiljett till ungdomar i syfte att stimulera deras resande med kollektivtrafiken. Totalt har omkring 210 000 värdekoder distribuerats, vilket motsvarar ett försäljningsvärde på cirka 285 mkr. Per augusti har 86 procent av de berättigade laddat ner sin kod, vilket är i nivå med föregående år. Lovbiljetten medför en minskad

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

försäljning inom det ordinarie biljettsortimentet. Trafikförvaltningen ersätter AB SL genom ett koncerninternt köp.

Även Trafiknämndens beslut att erbjuda avgiftsfria biljetter till resenärer med ukrainsk ID-handling ligger fast 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.

Koncernintern handel påverkar jämförelsen med +59 mkr framför allt på grund av att avgiftsfria biljetter till ukrainska medborgare ej budgeteras. Det innebär att biljettintäkter från extern försäljning understiger budget med -182 mkr.

Fusket i trafiken visar fortsatt låga nivåer för året.

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.

Jämfört med motsvarande period föregående år visar biljettintäkterna en minskning med -78 mkr (-1,2 procent).

Analys utfall mot budget

Biljettintäkterna uppgår till 6 368 mkr, vilket är -122 mkr (-1,9 procent) lägre än budget. Det negativa resultatet har uppstått under juli och augusti då prissänkningen i juli har lockat många resenärer att ändra beteende och byta till 30-dagarsbiljett till halverat pris.

De flesta biljettyper påverkas och den procentuella nedgången är ungefär lika stor inom periodbiljetter som enkelbiljetter.

Totalt sett avviker *Periodbiljetter* -93 mkr (-2,4 procent), där 30-dagarsbiljetter står för merparten. I juni månad avvaktade många resenärer med att förnya sin periodbiljett inför prishalveringen 1 juli. Sett till månaderna juli-augusti tillsammans har försäljningen av antal 30-dagarsbiljetter ökat med 85 procent, men priseffekten överstiger volymeffekten med negativ intäktseffekt som följd.

Även inom *korta periodbiljetter* (24-, 72-timmars samt 7-dagarsbiljetter) har troligtvis 30-dagarsbiljetten i viss mån blivit ett alternativ. Intäkterna överstiger dock budget tack vare en större konferens och konserter med

besökare från andra länder samt stor efterfrågan på den rabatterade dygnsbiljetten giltig under World Public Transport Day i våras.

Såväl *90-dagarsbiljetter* som årsbiljetter har tappat biljettintäkter mot budget. I samband med prisjusteringen infördes mer generösa återköpsregler för de resenärer som ville återlösa sin biljett för att i stället köpa de billigare 30-dagarsbiljetterna. Totalt sett har biljetter motsvarande drygt 40 mkr återlösts.

I slutet av förra året lanserades *månadsprenumeration* med möjlighet till utlåning i SL App. Produkten har blivit alltmer populär, framför allt i samband med prisjusteringen. I april var antalet aktiva användare cirka 6 000 stycken vilket under sommaren ökade till 24 300 stycken.

För resenärer som tidigare reste med *enkelbiljett* 13–25 gånger per månad har prissänkningen öppnat möjlighet till oförändrat eller ökat resande till lägre pris. Vid fler än 25 resor var tidigare 30-dagarsbiljett ett mer ekonomiskt val än enkelbiljett. Efter 1 juli krävs endast 13 resor för 30-dagarsbiljett som billigare alternativ. Det innebär att det skett en stor omflyttning från enkelbiljetterna om cirka -30 mkr (-1,2 procent) ackumulerat augusti. Försäljningen av antal enkelbiljetter har minskat med 20-25 procent de senaste månaderna.

I posten enkelbiljetter 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. Det interna köpet är ej budgeterat och om det exkluderas blir biljettintäkterna från externt sålda enkelbiljetter snarare -92 mkr mot budget (-3,8 procent).

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

Förklaringsposter augusti 2026, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2025
Volym (antal biljetter och resande)	1 134	1 198
Pris	-1 257	-1 279
Övrigt	1	4
Summa förklaringsposter	-122	-78

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 +1 134 mkr. Analysen görs utifrån antal biljetter som genererat intäkterna vilket innebär en stor positiv effekt tack

vare betydligt fler 30-dagarsbiljetter. 90-dagarsbiljetter, årsbiljetter och enkelbiljetter har negativ volymeffekt.

Genomsnittligt resande, mätt som påstigande medelvardag, uppgår ackumulerat juli till 85 procent av 2019 års nivå, i nivå med budgeterat resande.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en stor negativ avvikelse mot budget till följd av prisreduktionen på 30-dagarsbiljetter, -1 257 mkr. Här inkluderas även mixeffekter från förändringar i biljettval och andelen biljetter till vuxet respektive rabatterat pris.

Priset för en 30-dagarsbiljett vuxen förändrades 1 juli från till 1 060 kronor till 530 kronor. En enkelbiljett vuxen kostar fortsatt 43 kronor.

Effektivitet

Fusket i trafiken visar fortsatt låga nivåer för året.

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 ekonomiska 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 nya ramavtal för biljettkontroll som trädde i kraft 1 januari 2025 innebär gradvis utökning av antal kontroller under de inledande åren för att successivt kunna möta behovet i trafiken till följd av till exempel pilotprojekt, budgetuppdrag och utbyggnad av linjer. Under 2026 planeras cirka 5,5 miljoner biljettkontroller att genomföras för att utökas ytterligare 2027.

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.

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

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna understiger föregående år med -78 mkr, motsvarande -1,2 procent. Avvikelsen har i sin helhet uppstått under juli och augusti efter att

priset på 30-dagarsbiljetter halverades den 1 juli. Med undantag av 30-dagarsbiljetten är priset för övriga biljetter i sortimentet i stort sett desamma som 2025 då någon generell prisjustering inte genomförts i inledningen av året. Undantaget UL- och Arlandarelaterade biljetter som justerades 8 januari.

Volym

Volymeffekten uppgår till +1 198 mkr jämfört med föregående år, där den ökade försäljningen av 30-dagarsbiljetter står för avvikelsen. Även korta periodbiljetter har en positiv volymavvikelse, om än i mindre omfattning, +29 mkr.

Vädret bedöms ha haft en positiv effekt på biljettintäkterna till följd av svalare temperaturer, fler regndagar och mer nederbörd i inledningen av året. Väderläget förbättrades under andra tertialet men den sammantagna bedömningen är ändå en antagen ökning av kollektivt resande till följd av väder jämfört med 2025. Effekten är naturligtvis svårbedömd.

Pris

Priseffekter står för -1 279 mkr av avvikelsen. I princip hela avvikelsen är en effekt av det halverade priset på 30-dagarsbiljetter. Här inkluderas även mixeffekter som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resandemönster.

Övrigt

Övriga poster överstiger föregående år med +4 mkr vilket är ett netto av flera mindre poster. Intäkter från biljetter med Arlandatillägg är något högre medan intäkterna i samarbetet med Samtrafiken (resplus) är lägre.

Många resenärer har fortfarande kvar ett reskassa-saldo på sina gamla SL Accesskort utan att ha bett om att få det utbetalt. Per sista augusti uppgår SL:s totala skuld mot resenärerna till 209 mkr, en minskning med 7 mkr sedan sista augusti 2025. Skulden minskar när beloppet utbetalas till resenär eller när det har gått 10 år sedan senaste påfyllning utan att resenären bett om utbetalning. Beloppet tas i det senare fallet upp som en intäkt.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)²

Utveckling biljettintäkter

² Bilagan avser bolag 90 Waxholmsbolaget och inkluderar verksamhetsinterna intäkter. Därmed kan siffror skilja sig jämfört med huvuddokumentet.

Biljettintäkterna i skärgårdstrafiken uppgår till 66,0 mkr vilket är +3,6 mkr (+5,7 procent) högre än budget. Jämfört med föregående år är avvikelserna +2,4 mkr (+3,8 procent).

Det är andra året som biljetter i hela SL:s sortiment gäller till Vaxholm under hela året, vilket har påverkat resandet positivt då möjligheten sannolikt har fått större spridning i år. Sommaren har bjudit på bra väder och totalt antal resenärer i skärgårdstrafiken, oavsett om resenären har en SL-biljett eller WÅAB-biljett, har till och med augusti ökat med 19 procent jämfört med motsvarande period 2025. Vaxholm har fått se en kraftig ökning medan andra resmål inte har utvecklats på samma sätt.

Den 1 juli införde regeringen ett tillfälligt statligt stöd till kollektivtrafiken för att täcka intäktsbortfall från en halvering av priset på månadsbiljetter under 6 månader. Det medförde en kraftig ökning av antal sålda 30-dagarsbiljetter samtidigt som den ökning som märkts av taxebiljetter (enkelbiljetter) mot budget mattades av något. Andelen intäkter från 30-dagarsbiljetter är dock fortsatt liten i sammanhanget, cirka 5 procent av de totala biljettintäkterna. Det statliga bidraget inkluderas inte i biljettintäkterna utan hanteras som övrig intäkt. Bokfört per sista augusti avseende juli-augusti uppgår det till 2,1 mkr.

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 +3,6 mkr högre, motsvarande +5,7 procent.

Avvikelsen kommer främst från fler sålda taxebiljetter men även 30-dagarsbiljetter visar en positiv avvikelse tack vare kraftigt ökad försäljning sedan prissänkningen 1 juli. Ungefär 95 procent av de totala biljettintäkterna utgörs av taxebiljetter och drygt 30 procent av alla WÅAB enkelbiljetter säljs via SL:s App.

Prisjusteringen innebär att en WÅAB 30-dagarsbiljett vuxen justeras från 1 060 kronor till 530 kronor, en rabatterad WÅAB 30-dagarsbiljett från 650 kronor till 325 kronor. Priset för taxebiljetter är oförändrat, mellan 61 och 186 kronor för priskategori vuxen, beroende på vilken sträcka det gäller. Taxa 3, vilken är den vanligaste sträckan som bland annat gäller till Vaxholm, kostar 104 kr.

Resandet i skärgårdstrafiken överstiger nivån innan pandemin (2019) med cirka 32 procent.

Analys mot föregående år

Jämfört med perioden januari-augusti 2025 visar ackumulerade biljettintäkter en ökning med +2,4 mkr, motsvarande +3,8 procent.

För 2026 har ingen generell prisjustering gjorts utöver halveringen av 30-dagarsbiljetter 1 juli.

Efter prisjusteringen 1 juli mångdubblades försäljningen av WÅAB 30-dagarsbiljetter, dock står intäkterna från dessa för en mindre del av de totala biljettintäkterna. Totalt såldes drygt 5 000 stycken 30-dagarsbiljetter under juli-augusti jämfört med cirka 740 stycken motsvarande period 2025.

Ökningen av antal resenärer i skärgårdstrafiken uppgår ackumulerat augusti till 19 procent. Beaktas även pendelbåtslinje 83 som under inledningen av 2025 gick på trafik till Vaxholm är ökningen cirka 11 procent. Linje 83 införlivades i Waxholmsbolaget i och med införandet av SL-biljett till Vaxholm våren 2025. Ökningen mellan åren innebär cirka 193 000 fler resenärer.

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

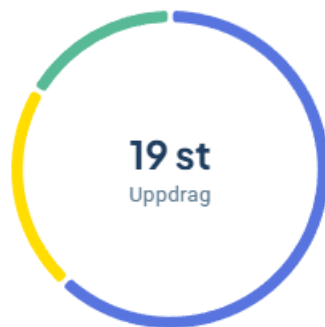
Delår 2026

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	15
1.1.3	Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet	17
1.2	Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	18
1.2.1	Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet	18

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



	Pågående enligt plan	12st (63%)
	Pågående med avvikelse	4st (21%)
	Genomförd	3st (16%)

Trafikförvaltningen har 19 uppdrag från Regionfullmäktige, varav tre bedöms som genomförda, och fyra pågår med avvikelse. 13 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 Diarienummer LS 2017-0621 Löpande Beslutat av Regionfullmäktige 2017 Uppdragstyp Beslut löpande Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Spårväg Syd etapp 1 har under perioden haft en kontrollerad upprampning av organisation. Nyckelpersoner har anställts och introducerats. Utökad samverkan mellan parterna har startats upp och fortlöper enligt plan med god effekt. Objektet arbetar fortsatt 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. Roslagsbanan till city är i slutskedet av systemhandlingen och arbetar vidare med sammanställning av underlag till kontrollstation 2 som planeras till december i år. Den oberoende second opinion-grupp som avropats har kommit igång med sitt arbete. Under perioden har det arbetats intensivt med förberedelserna inför höstens samråd 2. Uppdragen Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan 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. Diarienumr RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Ett samarbete kring replipunkter med skärgårdskommunerna i Stockholm Nordost (Norrtälje, Österåker och Vaxholm), Södertörns kommunerna (Värmdö, Haninge och Nynäshamn) och Trafikverket har förts och har mynnat ut i en rapport för replipunkterna som avrapporterades till sjötrafikutskottet i februari 2026. Arbetet med rapporten visar på en gemensam syn gällande förslag på bas-standard för replipunkterna. Aktörerna har också en samsyn gällande de förslag på ansvarsfördelning av sakområden som lyfts i rapporten. Dialog med Södertörns- och Nordostkommunerna har skett under slutet av våren och ytterligare två avstämningsmöten har planerats in under september månad för ökad förankring och inspel. Bedömningen är att den gemensamma dialogen kommer att pågå under 2026 för att alla parter ska hinna förankra och ha sin interna dialog om de egna förutsättningarna, vilket kan innebära att säkra rätt nivå av hantering av de föreslagna ansvarerna som respektive part har. Konkreta exempel på det är att trafikförvaltningen ansvarar för vädskydd, informationstavlor, säkerställandet av trafiken och byten buss-båt på bästa möjliga sätt. Kommunerna ansvarar för bland annat trafiksäkerhet i replipunkterna och Trafikverket ansvarar för att säkra god standard för de statliga allmänna bryggorna. Uppdraget planeras att återrapporteras i sjötrafikutskottet i slutet av 2026.

Uppdrag	Status	Kommentar
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. Diariennr RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Delår 2026 För linjen Ropsten - Täby (preliminärt L 81) som ingår i upphandlingsprocessen för L 80 förbereds en avsiktsförklaring mellan Region Stockholm och kommunerna Danderyd och Täby. I dialog med de berörda kommunerna fortsätter även arbetet med att reda ut förutsättningar och behov avseende befintliga och nya bryggor. Arbetet fortsätter med trafikanalyser för åren 2032, 2035 och 2045. Analyserna visar nyttor och kostnader för de påtänkta 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 L 86 och L 87, eventuellt Lilla Essingen Primus, Lilla Essingen Lux och eventuellt Kungsholms torg). Avgörande för en attraktiv trafik är att start/målpunkten Gamla Stan (med en angoringspunkt i Munkbrohamnen) etableras. Inom ramen för upphandlingsförberedelserna inom E60 (upphandlingsprocessen för L89 och de planerade pendelbåtslinjerna L86 och L87) fortsätter även arbetet med studien inför upphandling för L86/87. Här behövs fortsatta insatser av de berörda aktörerna bland annat avseende utredningar och kostnadsberäkningar för bryggor, depåhamnar, elektrifiering och fartygsval. Detta sker i samarbete med kommunerna Solna, Stockholm och Sundbyberg samt Stockholms Hamnar. Ansvar i Stockholm 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. Samarbetet mellan trafikförvaltningen och kommunerna pågår och arbetet med att ta fram en avsiktsförklaring fortsätter inom de befintliga arbetsgrupperna och en intern samt extern styrgrupp för uppdraget.

Uppdrag	Status	Kommentar
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. Diarienumr RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Uppdraget är en fortsättning på tidigare arbete med stationernas entréer. Under perioden har förberedelserna inför ett pilotprojekt vid tre tunnelbanestationer genomförts enligt plan. Under september inleds ett ettårigt pilotprojekt vid stationerna Hägersten, Västertorp och Gärdet där sekundärentréer utrustas med tekniska lösningar för att möjliggöra utökade öppettider utan utökad bemanning. Projektet syftar till att pröva förutsättningarna för att hålla sekundärentréerna öppna för både in- och utpassering under samma öppettider som primärentréerna. Erfarenheterna från pilotprojektet kommer att ligga till grund för fortsatt ställningstagande. Pilotprojektet löper vidare under det kommande året och kommer att följas upp och utvärderas.

**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.

Diarienummer

RS 2024-0217

Beslutat av

Regionfullmäktige 2025

Uppdragstyp

Beslut budget

Uppdraget beräknas avslutas
2030

Delår 2026

Arbetet med expressbussarnas framkomlighet bedrivs i huvudsak inom projektet ÅVS Expressbuss 2030. Mållåret 2030 närmar sig, vilket innebär att arbetet med att utveckla och införa länets expressbusslinjer har intensifierats. Inom ramen för de resurser som tilldelats projektet har fokus legat på att öka takten i genomförandet genom tidigare planering, stärkt samordning, tydligare prioriteringar och ett mer proaktivt arbetssätt.

För närvarande pågår utredningsarbete av följande expressbusslinjer:

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

Beslut

- Expressbusslinje E, Vällingby – Sundbyberg – Hagaplan har sedan 16 juni 2026 en politiskt beslutad avsiktsförklaring med tillhörande Genomförandeplan. Ingående parter är Solna, Sundbyberg, Stockholm och Region Stockholm genom trafikförvaltningen. Arbetet med att genomföra genomförandeplanens intentioner har redan initierats och planeras fortsätta under kommande fyra år.

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

- Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö.
- Expressbusslinje H Upplands Väsby – Vallentuna – Arninge.

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. 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, Trafikverket och trafikförvaltningen. Det preliminära resultatet visar att den nya metodiken uppskattas av

Uppdrag	Status	Kommentar
		framför allt länets kommuner. Förvaltningen arbetar med att etablera en formaliserad förvaltningsgemensam process som beskriver hur utveckling och införande av expressbussar ska bedrivas. För traditionella förändringar i busslinjenätet används den etablerade tvååriga trafikförändringsprocessen. Utvecklingen av expressbussar ställer dock delvis andra krav. Detta då expressbussarnas attraktivitet och samhällsnytta är starkt beroende av framkomlighetsåtgärder i vägnätet. Sådana åtgärder planeras och genomförs av kommuner och Trafikverket som i sin tur har sina planeringsprocesser som kan sträcka sig över fyra år eller längre. Ingen väghållare vill påbörja en investeringsprocess om inte utvecklad trafik kan garanteras. <i>Politiska dialogmöten</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 bädda för en snabbare beslutsprocess bjuder projektledningen sedan 2026 in till ett politiskt dialogmöte så snart Genomförandeplan och avsiktsförklaring godkänts av studiens styrgrupp <i>Påstigning alla dörrar (PAD) på linjerna 176 och 177</i> Påstigning vid alla dörrar infördes i slutet av 2025 på expressbusslinjerna 176 och 177 mellan Mörby station och Ekerö. Syftet var att snabba upp påstigningen, förbättra passagerarflödet och höja kundnöjdheten. 30 bussar anpassades för uppdraget och de största knutpunkterna utmed sträckan bemannades upp med kundvärdar för att hjälpa resenärerna. En utvärdering är gjord under senvåren/sommaren 2026 för perioden september 2025-februari 2026. Utvärderingen visar att resenärerna var positiva. De gav ett genomsnittsbetyg på 8,8 av 10 (1031 svar, 96,9% svarsfrekvens). Vid ett eventuellt fortsatt införande av PAD är det viktigt att först göra en bedömning av varje enskild linje och deras förutsättningar samt att vid ett införande jobba med hela paket och inte enbart påstigning vid alla dörrar.

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	Delår 2026 Trafikförvaltningen har genomfört en genomlysning av samtliga stationer och i denna identifierat cirka 300 möjliga placeringar av kommersiell verksamhet, som utretts vidare. Till dags dato har drygt 30 ytor bedömts lämpliga för nya kommersiella lokaler och arbete pågår med plan för utbyggnad av dessa. Ytterligare cirka 10 platser utreds fortfarande. Arbetet fortsätter nu med fortsatt utredning av potentiellt lämpliga ytor, parallellt med planering för godkända ytor. Utöver fasta nya etableringar arbetar även förvaltningen med att utreda mer tillfälliga kommersiella verksamheter. Även dessa behöver uppfylla rådande krav vilket påverkar etableringsmöjligheter. Samtidigt finns olika alternativ som nu provas mot marknadens intresse. Trafikförvaltningen bedömer att det vid årets slut finns en plan för utbyggnad som sträcker sig på ramnivå över 1+3 år. Frågan om finansiering av utbyggnader är öppen och behöver lösas, liksom frågan om allokering av resurser för genomförande och utökad förvaltning. Arbete pågår internt inom förvaltningen. En genomförd internrevision pekar ut otydlighet i gränssnitt internt avseende förvaltning och finansiering av kommersiella lokaler inom förvaltningen. Det interna arbete som pågår utgår från dessa synpunkter och arbetar för ökad tydlighet och transparens i förvaltningens arbete.

Uppdrag	Status	Kommentar
Införa dynamisk trafik för att minska kostnader och öka resenärsnyttan 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. Diarienummer RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Delår 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. Arbetet med att införa dynamisk trafik för att minska kostnader och öka resenärsnyttan fortgår enligt plan. För att integrera dynamisk trafik i SL-trafiken på ett hållbart och kostnadseffektivt sätt bedrivs arbetet huvudsakligen inom två områden: intern organisatorisk och systemmässig utveckling samt fortsatt utveckling och förberedelser inför piloten "Sthlm Nord". De båda områdena är nära sammankopplade. Intern organisatorisk och systemmässig utveckling Under perioden har det strategiska arbetet fortsatt genom flertalet olika aktiviteter. Bland annat har utvärdering och analysarbete av befintlig anropsstyrd trafik genomförts i syfte att bland annat skapa underlag för trafikkoncept, affärsmodell och kravställning. Arbetet förväntas även bidra till en tydligare målbild för den dynamiska trafiken och ge ökad kunskap om konceptets affärsnytta. Målsättningen är att ett första utkast till trafikkoncept och affärsmodell ska vara klart under hösten. Vidare har det tekniska arbetet som infattar kartläggning av marknadens systemlösningar samt en inventering av trafikförvaltningens befintliga systemstöd fortlöpt. Kartläggningen och inventeringen befinner sig i slutfasen och en kravspecifikation för ett framtida systemstöd planeras vara färdigställd under hösten. Pilot "Sthlm Nord" Under våren och sommaren har arbetet med förberedelserna inför trafikstarten av den första etappen av dynamisk trafik i Åkersberga genomförts. Trafikstart är planerad till den 31 augusti och innebär att närtrafiklinje 968 övergår till ett dynamiskt upplägg. Förberedelserna har bland annat omfattat utbildning av berörd personal, trafikledning, införande av systemstöd samt informations- och kommunikationsinsatser. Piloten kommer att ge viktiga erfarenheter av konceptets affärsnytta men även de tekniska och operativa förutsättningarna och utvecklingsarbete av trafikförvaltningens IT-miljö.

Uppdrag	Status	Kommentar
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. Diariennr RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående med avvikelser	Delår 2026 Dialoger med andra trafik huvudmän som gjort piloter har skett, inklusive nordiska partners för att dra lärdom av affärsmodell, integrationsnivå och andra delar. Dessa insikter har använts vid djupgående dialoger om hur ett biljettsamarbete skulle se ut med potentiell mikromobilitetspartner. Uppdraget skulle kunna genomföras i form av en utredning som redovisar bedömda kostnader samt vilka biljettprisnivåer som skulle krävas för att finansiera åtgärden. Detta bedöms utgöra ett viktigt underlag för fortsatt ställningstagande. Trafikförvaltningen tar fram underlag och återkommer. Osäkert om lansering av samarbete kan inledas innan årsskiftet. Teknisk utveckling för att säkerställa att subventionerade biljetter kan säljas hela året ut givet regler om aktivering behöver prioriteras.
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. Diariennr RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Genomförd	Delår 2026 Resultatet i form av tidplan och simuleringar med olika prisnivåer i enlighet med uppdragsformulering har inarbetats i trafikförvaltningens budgetunderlag 2027 (TN 2026-0127) som beslutades i trafiknämnden i juni 2026.

Uppdrag	Status	Kommentar
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. Diariennr RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående med avvikelser	Delår 2026 Trafikförvaltningen har utrett förutsättningarna för att möjliggöra resor i SL-trafiken för personal inom kollektivtrafiken under tjänstgöring samt i anslutning till arbetspassets början och slut. Analysen visar att det finns genomförbara lösningar för tjänsteresor, men att de identifierade alternativen skulle innebära ekonomiska konsekvenser i form av ökade kostnader och/eller minskade intäkter. För resor i tjänsten erbjuder trafikutövarna redan i dag olika lösningar för sina medarbetare, såsom enkelbiljetter, tjänstekort och i vissa fall avlösningssbilar. Trafikförvaltningen har också utrett möjligheten att införa ett särskilt tjänstekort för personal inom SL-trafiken, vilket bedöms medföra minskade biljettintäkter för Region Stockholm. Mot denna bakgrund konstateras att de identifierade lösningarna innebär ekonomiska, skattemässiga och/eller arbetsrättsliga konsekvenser som behöver beaktas. Arbetet med att belysa möjliga lösningar och konsekvenser av dessa fortsätter.
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. Diariennr RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Under perioden har ett insiktsarbete genomförts för att öka kunskapen om färdtjänstresandet i skärgården och de behov som finns hos fastboende resenärer. Möten har genomförts för att tydliggöra uppdragets inriktning och avgränsning. Marknadsdialoger har även förts med leverantörer av båttaxi, och färdtjänsten har genomfört intervjuer med resenärer för att ta del av deras erfarenheter och synpunkter på nuvarande resor. Utifrån det underlag som tagits fram pågår arbetet med att identifiera möjliga åtgärder för att förbättra färdtjänstresandet i skärgårdsområden. Förslag kommer att redovisas i slutet av året.

Uppdrag	Status	Kommentar
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. Diariennr RS 2025-0026 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Under perioden har arbetet med att utreda möjligheter att öka graden av samplanerade resor slutförts. Samplanering sker i dag främst inom taxitrafiken och i begränsad omfattning inom rullstolstaxi. Utredningen omfattar såväl åtgärder inom befintligt trafikhanteringssystem som möjligheter kopplade till det nya trafikhanteringssystem som planeras att införas under 2027-2028. Utredningen kommer att redovisas för färdtjänstutskottet i oktober 2026. Redovisningen utgör slutrapportering av uppdraget, som därmed avslutas.
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. Diariennr RS 2026-0082 Beslutat av Regionfullmäktige 2026 Uppdragstyp Beslut löpande Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Trafiknämndens uppdrag att ta fram förslag på hur arbetsmiljön hos upphandlade operatörer vid behov kan förbättras pågår enligt plan. Under perioden har arbetet gått in i en mer fördjupad fas genom riktade dialoger med trafikutövare och arbetstagarorganisationer. Inom ramen för Trafiksamverkansforum har ett särskilt arbetsmöte/workshop om arbetsmiljö genomförts för erfarenhetsutbyte och identifiering av utvecklingsområden, utifrån respektive aktörs ansvar och roll i arbetsmiljöarbetet. Parallellt har den externa utredningen om bussförarens arbetsmiljö fortsatt enligt plan. Det samlade underlaget från dialoger, uppföljning och utredningsarbete kommer att ligga till grund för de förslag som ska redovisas inom uppdraget. Uppdraget bedöms följa beslutad tidplan och slutredovisning planeras till 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. Diarienumr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Den 22 juni startade trafiken för den elektriska bärplansbåten Nova, mellan Sollenkroka och Möja - linje 14X. Turerna i Waxholmsbolagets trafik är en del i ett forskningsprojekt där test pågår med ett högeffektivt energilager, som är i drift sedan början på juli. Upphandlingen av en teknisk aggregator för flexibilitets- och stödtjänster är genomförd, och tjänsten planeras att tas i pilotdrift under fjärde kvartalet. I systemet ingår även etablering av solceller för pilotdrift i energisystemet. I detta sammanhang kommer även systemets potential att bidra till service- och beredskapspunkter (SoB) att utvärderas, varav en redan är etablerad och invigd på Möja. Samverkan kring elektrifieringsrelaterade initiativ har inletts i samarbete med Länsstyrelsen. Ett studiebesök med inbjudna intressenter är planerat till den 3 september följt av tre workshops för samverkan. Inom ramen för arbetet ska även förutsättningarna för en möjlig framtida uppskalning analyseras. Trafikförvaltningen återkommer med ett informationsärende i samband med projektets avslut.
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. Diarienumr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Genomförd	Delår 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 (TN 2025-0242). 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 med avvikelse	Delår 2026 Projektet pågår med analys av underlagsmaterial, arbetsmöten, depåbesök och framtagande av rapporter. Uppdraget genomförs i fem delprojekt. Samtliga fem delprojekt har pågående aktiviteter. Underlagsmaterial sammanställs löpande och utgör grund för delprojektens leveranser. Avvikelse i tidplan då tre av deluppgifterna (del 2-4) blir klara kvartal två 2027. Del 1: Övergripande system- och beroendeanalys av kollektivtrafikens samhällsviktiga funktioner Del 2: Behov av energi- och drivmedelsberedskap för kollektivtrafiken i kris, höjd beredskap och krig Del 3: Trafikupplägg, miniminivåer och principer för prioritering i kris, höjd beredskap och krig för att kunna bedriva de samhällsviktiga funktionerna Del 4: 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. Diarienumr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående med avvikelser	Delår 2026 Arbetet med översyn av Waxholmsbolagets samlade taxesystem har fått stå tillbaka då de resurser som arbetar med denna fråga varit tvungna att prioritera statens subventionering av 30-dagars biljetter. Målet med uppdraget är att identifiera och analysera olika harmoniserings- och förenklingsförslag inom Waxholmsbolagets taxesystem, i syfte att nå närmande till SL-systemet. Utredning genomförd 2025, vilken resulterade i fortsatt uppdrag med önskade kompletteringar. Leverabler: 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. Arbete är påbörjat och alternativ kommer analyseras och presenteras under 2026. Tidplanen kan påverkas av att resurserna som arbetar med detta kan förväntas göra omfattande arbete kring prisanalyser och förslag på prissättning relaterat till nivåerna under subventionstiden.

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. Diariernr RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2027	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Samverkan - Gemensamt mötesforum etablerat. Regionledningskontoret ansvarar för kallelser och berörda sektionschefer från trafikförvaltningen deltar. Utreda utvalda fastigheter - Utredning gällande avyttring av fastighet RB30 pågår. - 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 och beräknas vara klart andra halvåret 2026. Strategiskt underlag - Trafikförvaltningen stödjer Regionledningskontorets budgetuppdrag "strategi för lokalförsörjning och fastighetsägande". Kartläggning av fastigheter ska redovisas våren 2027.
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. Diariernr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Genomförd	Delår 2026 I Budget 2025 fick trafiknämnden i uppdrag att ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd. En samlad plan har tagits fram inom trafikförvaltningen och utgör slutredovisning av uppdraget. Slutredovisningen presenterades för färdtjänstutskottet i maj 2026 (TN 2026-0332). Uppdraget är därmed genomfört och avslutat.

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Sammanställning A2, lokala uppdrag

Delår 2026

Innehållsförteckning

1 Uppdrag	3
1.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	3
1.1.1 Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	3
1.1.2 Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet	5
1.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	5
1.2.1 Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035	5
1.2.2 Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling	6

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 8 uppdrag från trafiknämnden, varav två bedöms vara genomförda. Fem 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 klarlägga de juridiska förutsättningarna, analysera kostnaderna och säkerställa planeringsmässiga förutsättningar. Uppdraget ska 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 Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående med avvikelse	Delår 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 skett med två operatörer i sjötrafiken men ingen av dessa är intresserade av trafikförvaltningens presenterade lösning. Önskemål från dem var att låta SL:s 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 har dock kvarstått och kan aktualiseras om annan extern part visar intresse för att

Uppdrag	Status	Kommentar
		medverka i ett upplägg som bedöms förenligt med gällande regelverk. Inget företag inom sjötrafiken har dock indikerat intresse för biljettsamverkan enligt de ramar trafikförvaltningen har angett.
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	Delår 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. En första version där resenären kan felanmäla problem i kollektivtrafiken via SL-appen kommer att finnas tillgänglig i iOS från slutet av augusti. Möjligheten i Android-appen kommer cirka två veckor därefter. Tjänsten kommer att vidareutvecklas 2027.
Inkoporporera 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	Delår 2026 Under perioden har arbetet med att utvärdera effekterna av de flexibla nattstopp som infördes på linjerna 601 och 697 i februari fortsatt. Eftersom utvärderingen bland annat har visat på ett lågt nyttjande kommer flera informationsinsatser att genomföras under hösten för att sprida kunskap och öka kännedomen om möjligheten att använda flexibla nattstopp. Trafikutövaren har även genomfört interna kommunikationsinsatser samt fört en riktad dialog med bland annat nattförare för att säkerställa att samtliga berörda medarbetare känner till möjligheten att flexibla nattstopp kan nyttjas. Under perioden har även arbetet med översynen och analyserna av övriga nattlinjer fortsatt i syfte att möjliggöra ett bredare införande av flexibla nattstopp till T27. Översynen har omfattat merparten av de renodlade nattlinjerna i x9x-serien. Linjer som trafikerar Stockholms innerstad, samt de nattlinjer som ingår i den nattpendelpilot som startar under hösten 2026, har inte omfattats av översynen eller analyserats. Översynen och analyserna beräknas vara slutförda i slutet av augusti, vilket möjliggör att flexibla nattstopp kan införas där det bedöms lämpligt och möjligt i samband med tidtabellsskiftet i december.
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 att underlätta för en sömlös resa Beslutat av Nämnd 2026	 Genomförd	Delår 2026 Under perioden 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 biljetten kan nu köpas i SL-appen.

Uppdrag	Status	Kommentar
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	Delår 2026 Klimat- och regionutvecklingsnämnden leder detta uppdrag och trafikförvaltningen deltar. Samarbete kring att ta fram förslag och genomföra åtgärder för att öka attraktiviteten och nyttjandet av infartsparkeringar pågår fortsatt 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 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	 Genomförd	Delår 2026 Plan för solceller redovisades vid trafiknämnden 16 juni som informationsärende (TN 2025-0799). Informationsärendet innebär att trafikförvaltningen ser över att: - Fortsätta bereda för beslut om installation på depåer anpassat utifrån brandrisker. - Fördjupa utredningar för utbyggnad på lämplig delmängd av de 21 stationer inkluderande brandskydd och utrymning som i övrigt har gynnsamma förutsättningar för solceller. - Fortsatt bereda för beslut om lämplig volym solceller på markytan invid Bro-depån och för att möjliggöra solceller som del av

Uppdrag	Status	Kommentar
		markförhandlingar invid Vallentunadepån.

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	Delår 2026 Utifrån uppdragets form har arbetet under våren fokuserat på dialog mellan trafikförvaltningen, Locum samt Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och tydliggörande av målbild, utgångsläge samt utvecklingsbehov. Arbetet har resulterat i en gemensam samsyn kring behovet av en förvaltningsgemensam arbetsform för hantering av kontroll för underentreprenörer (UE). Ett arbete har initierats mellan berörda förvaltningar för att skriva fram ett förslag till regionledningskontoret (RLK) via givet uppdrag enligt mål och budget. I övrigt har arbetet fortsatt enligt nedan: <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 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).

Uppdrag	Status	Kommentar
		○ 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. • Riskanalysen 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 branschens 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 Nämnd 2026 Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	Delår 2026 Uppdraget har hanterats i samverkan mellan Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), trafikförvaltningen och Locum. Arbetet har fokuserat på ett förtydligande utifrån uppdragets möjliga tolkningar där man identifierat tre arbetshypoteser: 1. Att bidra till regionens mål att minska arbetslösheten och på så sätt öka anställning av lärlingar genom att i regionens upphandlingar kravställa att lärlingar ska finnas i upphandlade entreprenader. 2. Att öka lärlingars inkludering inom respektive organisation internt. Att möjligheter finns att ta in lärlingar via LIA-praktik (lärande i arbete) när Region Stockholm anställer eller resurssäkrar kompetens internt. 3. Att medverka till att öka lärlingsplatser för bygg och anläggningsprojekt genom att ställa mer specifika krav vid upphandlingar. Detta för att minska gapet vad gäller kompetens för vissa områden som riskerar att uppkomma framöver på grund av kompetens och kunskapsbrist. Denna brist drivs av en accelererande elektrifiering och omfattande pensionsavgångar, vilket gör att branschen

Uppdrag	Status	Kommentar
		under de kommande åren måste ersätta en stor andel av sina tekniker och ingenjörer. Genom att åtgärda dessa utmaningar utifrån ett mer långsiktigt perspektiv, säkrar berörda förvaltningar även en redundans utifrån den tekniska kompetens som kommer att krävas framåt. Arbetsätten som föreslås under punkt 1 och 2 är redan i bruk inom samtliga berörda förvaltningar. Därför föreslår arbetsgruppen inte att man lägger ytterligare fokus i dessa frågor, utan istället fokuserar på förslaget enligt punkt 3, vilket kommer att utvecklas under hösten. Trafikförvaltningen har redan idag en styrning i Riktlinje för social hållbarhet (RiSoc) för att stärka kompetensförsörjning. Trafikförvaltningen har till exempel en strateg som håller ihop samarbetet med organisationer och tar in praktikanter i upphandlingar. Dock saknas idag ett arbetssätt att följa upp detta vilket planeras bli en av beslutspunkterna i en kommande utredning. Leveranser som genomförts under perioden: • GAP-analys med risker och möjligheter från varje förvaltning • Återkommande arbetsmöten mellan förvaltningar • Återkommande avstämningar internt med berörda funktioner i framtida förflyttning Leveranser framåt: • Utkast till ledningsgrupp kommer presenteras under tertial tre • Rapport levereras tertial tre enligt uppdrag där Locum är ansvarig • Förslag på gemensamma förhållnings- och arbetssätt kan införas inom alla förvaltningar (en del av rapport)

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, delår 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 trafiknämnden¹

Nöjda resenärer per trafikslag

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad juli 2026	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos -upp- fyllelse	Mål- värde
Nöjda resenärer - tunnelbana (Nämnd)	84%	86%	85%		>=84%
Nöjda resenärer - busstrafik (Nämnd)	79%	76%	74%		>=78%
Nöjda resenärer - pendeltåg (Nämnd)	67%	69%	58%		>=71%
Nöjda resenärer - lokalbanor (Nämnd)	88%	89%	87%		>=87%
Nöjda resenärer - pendelbåt (Nämnd)	98%	97%	97%		>=92%
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik (Nämnd)	97%	95%	93%		>=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 81 procent för landtrafiken som helhet vilket är tre procentenheter högre än för motsvarande period (januari till juli) föregående år. Samtliga trafikslag prognostiseras uppnå de fastställda målnivåerna för året.

Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 86 procent vilket är två procentenheter högre än målnivån. Det goda utfallet för perioden kan främst härledas till att tunnelbanan har en stabil trafikleverans med hög turtäthet, är enkel att använda och löser ett resebehov för många.

Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 76 procent, vilket är högre än motsvarande period föregående år. Under vintern påverkades trafikleveransen av omfattande snöfall och utmaningar kopplade till snöröjningen, vilket bidrog till en lägre andel nöjda resenärer. Särskilt i avtalsområde E37C (Huddinge, Botkyrka och Söderort) påverkade begränsad framkomlighet kundnöjdheten negativt, vilket även fick genomslag i det samlade utfallet. Sedan dess har trafikleveransen successivt förbättrats, vilket har bidragit till ökad kundnöjdhet i de flesta avtalsområden. I avtalsområde E38 (Norrtälje) ligger kundnöjdheten fortsatt på en hög nivå och över målvärdet. I E37C (Huddinge, Botkyrka och Söderort) har andelen nöjda resenärer återhämtat sig från den svaga inledningen av året och är nu i nivå med motsvarande period föregående år. Även i E45HN (Handen och Nynäshamn) har förbättringar i trafikleveransen, tillsammans med genomförda åtgärder, bidragit till en ökad andel nöjda resenärer. Den positiva utvecklingen bedöms bestå under resten av året. Pågående insatser för att

¹ Redovisning av indikatorerna sker med en (1) månads fördröjning

stärka trafikleveransen och förbättra punktligheten förväntas bidra till en fortsatt positiv utveckling av kundnöjdheten.

Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 69 procent vilket är en betydande förbättring mot utfallet motsvarande period föregående år, men under årets uppsatta målnivå. Periodens utfall har påverkats negativt av infrastrukturella brister och fordonsrelaterade utmaningar som resulterat i inställda avgångar. Därutöver har det förekommit avvikelser från Trafikverkets planerade avstängningar under våren och sommaren, vilket har medfört ökad påverkan på resenärerna. Trafikförvaltningen bedriver fortsatt ett fortlöpande arbete tillsammans med berörda aktörer för att förbättra hanteringen av störningar och stärka den strategiska samverkan.

För *lokalbanor* är andel nöjda resenärer 89 procent vilket både är högre än årets målnivå och utfallet för samma period föregående år. Alla lokalbanor får höga betyg av resenärer förutom Lidingöbanan där resultaten är låga. Det goda utfallet kan främst härledas till fortsatt god trafikleverans.

Andelen nöjda resenärer inom *pendelbåtstrafiken* uppgår till 97 procent, vilket är i nivå med utfallet för motsvarande period föregående år. Även inom den *allmänna skärgårdstrafiken* är kundnöjdheten fortsatt hög, med ett utfall på 95 procent för perioden. Den höga kundnöjdheten inom båda trafikslagen har sedan mätningen började alltid varit över 94 procent med vissa säsongsvariationer. Gynnsamma väderförhållanden, den tillfälliga prissänkningen på månadskort samt införandet av SL-taxa på samtliga WÅAB:s avgångar från Strömkajen är åtgärder som kan bidra till nöjdheten på redan mycket höga nivåer.

Punktlighet per trafikslag²

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad juli 2026	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos -upp- fyllelse	Mål- värde
Punktlighet - lokalbanor (Nämnd)	95%	93%	92%		>=96%
Punktlighet - pendelbåt (Nämnd)	98%	98%	97%		>=94%
Punktlighet - skärgårdstrafik (Nämnd)	99%	98%	98%		>=93%
Punktlighet - särskilda persontransporter (Nämnd)	95%	94%	95%		>=94%
Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig (Nämnd)	41%	41%	42%		50%

Punktligheten för *lokalbanan* uppgick till 93 procent under perioden, vilket innebär en förbättring jämfört med samma period föregående år men under årets målnivå. Resultatet har påverkats av såväl fordonsrelaterade som infrastrukturrelaterade störningar. För att stärka leveransförmågan och bidra till en mer robust trafikproduktion pågår ett utvecklingsarbete i samverkan mellan fordonsleverantörer, trafikutövare och trafikförvaltningen. Därutöver fortsätter arbetet med att vidareutveckla arbetssätt och processer inom underhållsavtalen. Genom tydligare ansvarsfördelning och förbättrad struktur förväntas tillgängligheten i fordonsflottan successivt stärkas.

Avseende punktligheten för *pendelbåt* samt för *skärgårdstrafik* är utfallet fortsatt väl över målnivå. Det goda utfallet kan främst förklaras av effektiv planering och aktiva insatser för att hålla farleder och rännor öppna, vilket har säkerställt en stabil trafikering.

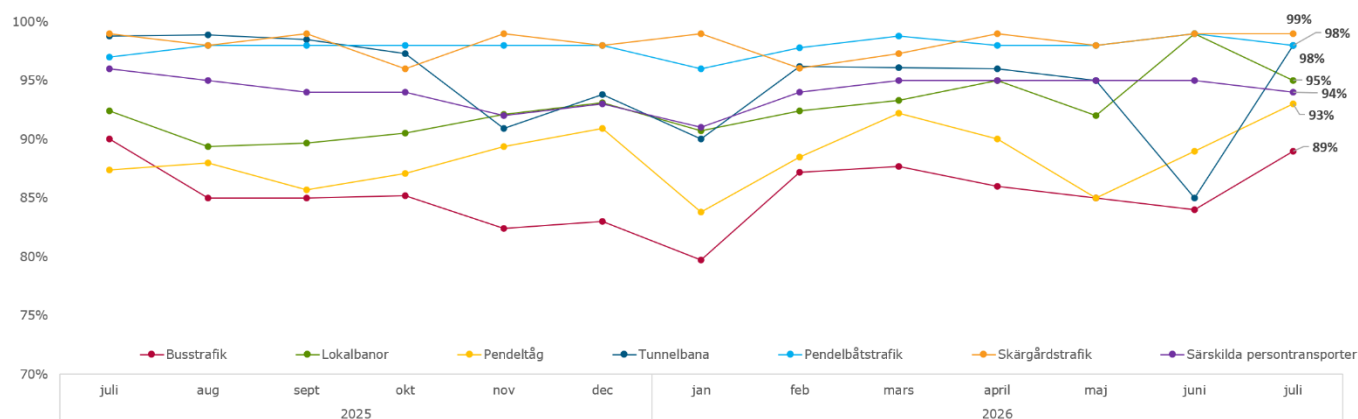
Punktligheten för *särskilda persontransporter* ligger i nivå med årets målnivå. Tidspassningen är fortsatt god, vilket bland annat kan kopplas till nuvarande trafikavtal som har ökat tillgången på leverantörer för färdtjänstresor. Detta har bidragit till en förbättrad tidspassning. Leveransen bedöms fortsatt som trygg och stabil vilket lett till ett ökat resande.

För *andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig*, i bemärkelsen att de kan lita på att komma fram i tid med SL, uppgår periodens utfallet till 41 procent vilket är lägre än årets målnivå. Utfallet för juli är oförändrat jämfört med juni och lägre än de nivåer som uppnåddes under våren. Den positiva utvecklingen som inleddes i början av året har därmed avstannat, och den upplevda pålitligheten har återgått till nivåer i linje med det senaste årets utfall. Utvecklingen har bland annat påverkats av driftstörningar på tunnelbanans röda linje samt sommarens underhållsarbeten och

² Punktighet för tunnelbana, pendeltåg, och buss redovisas i trafikförvaltningens delårsrapport och alltså inte i denna bilaga

avstängningar i tunnelbanenätet, vilket har bidragit till att någon återhämtning ännu inte kunnat noteras.

Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag



Antal påstigande per trafikslag

Antal påstigande per trafikslag Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad juli 2025	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos -upp-fyllelse	Målvärde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag på land (tusental) (Nämnd)	1 633	2 363	2 310		2 466
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - tunnelbana (Nämnd)	689	972	938		>=1 014
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - busstrafik (Nämnd)	610	882	880		>=938
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - pendeltåg (Nämnd)	211	320	309		>=337
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - lokalbanor (Nämnd)	123	189	183		>=177
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten (tusental) – (Nämnd)	1 415	4 872	4 561		>=7 000
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - pendelbåt (tusental), (Nämnd)	866	3 406	3 337		>=5 200
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - skärgårdstrafik (tusental), (Nämnd)	548	1 466	1 224		>=1 800

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land till och med juli uppgår till 2 363 000 vilket är en minskning med drygt 15 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 2 493 000 vilket är drygt fyra 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 osäkert i vilken utsträckning de halverade biljettpiserna, som införts under perioden 1 juli till 31 december, och de trafikförstärkningar som införs under hösten kommer att påverka resandet under återstoden av 2026.

Det ackumulerade utfallet för *tunnelbanan* uppgår till 972 000, vilket är högre än motsvarande period föregående år. Utfallet för juni och juli var något lägre än under årets första månader, främst till följd av omfattande avstängningar, samt säsongsmässigt lägre resande under sommaren.

Genomsnittligt påstigande för *busstrafik* är 882 000 för perioden, vilket är högre jämfört med samma period föregående år. Resandeutvecklingen under perioden har varit tudelad. Under januari till maj minskade antalet påstigande. Minskningen kan till

stor del förklaras av utmanande vinterförhållanden, vilka ledde till inställda avgångar och förseningar i busstrafiken. Att utfallet för perioden som helhet ändå är något högre, trots den svagare inledningen av året, kan förklaras av den starka utvecklingen under sommarmånaderna, en period som historiskt sett brukar präglas av lägre resande i busstrafiken. Samtidigt varierar utvecklingen mellan de olika avtalsområdena. Det största avtalsområdet, E22 (Innerstaden och Lidingö), har uppvisat en positiv trend med ett ökat antal påstigande under hela perioden jämfört med föregående år. Denna utveckling förstärktes ytterligare under sommarmånaderna. Även avtalsområdena E31 (Sigtuna och Upplands Väsby) och E42 (Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna) uppvisar en positiv utveckling, med en ökning under hela perioden. Ett avtalsområde som däremot inte har uppvisat samma positiva utveckling är E37C (Huddinge, Botkyrka och Söderort). Området har haft en mer utmanande utveckling och ligger fortsatt på en lägre nivå jämfört med motsvarande period föregående år.

För *pendeltåget* är det genomsnittliga påstigande 320 000 för perioden vilket är högre än för samma period föregående år. Detta trots fortsatta utmaningar till följd av infrastrukturfel som har påverkat bland annat punktligheten negativt. Trafikförvaltningen upprätthåller 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 189 000 för perioden vilket är högre än för samma period föregående år. Det fortsatt goda utfallet kan främst härledas till en kombination av fortsatt stabil trafikleverans för Tvärbanan, Lidingöbanan och SpårvägCity.

Periodens utfall för *pendelbåt* är drygt två procent högre än föregående period. Den positiva utvecklingen bedöms främst bero på en fortsatt stabil trafikleverans.

För *skärgårdstrafik* är utfallet är cirka 20 procent högre än föregående period vilket främst beror på fortsatt god utveckling kopplat till att SL-taxan gäller på samtliga WÅAB-avgångar från Strömkajen.

Diagram 2: 2023–202607, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag, exklusive pendelbåts- och skärgårdstrafiken.

