

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Tertialrapport

April 2026

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar	4
1.1 Väsentliga händelser	4
2 Styrning och ledning	9
2.1 Verksamhetsfakta	9
2.2 Mål.....	10
2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	11
2.2.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	14
2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig.....	17
2.3 Intern kontroll.....	17
2.3.1 Arbetet med intern kontroll.....	17
2.3.2 Risker, åtgärder och kontroller	18
3 Personal.....	21
3.1 Uppföljning avsatta medel.....	21
3.1.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö	21
3.1.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning	22
3.1.3 Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm	22
3.2 Helårsarbeten.....	23
3.2.1 Prognos i jämförelse med budget	23
4 Ekonomi	24
4.1 Resultat.....	24
4.1.1 Prognos i jämförelse med budget.....	25
4.1.2 Personalkostnader inklusive inhyrd personal	25
4.1.3 Konsultkostnader.....	26
4.1.4 Administrativa kostnader	26
4.2 Åtgärder för ett resultat i balans	26
4.3 Investeringar	27
4.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk.....	27
4.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget.....	28
4.3.3 Årets prognos i jämförelse med budget	28
4.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar	29
4.3.5 Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt	29
4.3.6 Driftsatta investeringsobjekt.....	31
4.3.7 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr	31
4.3.8 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar	31

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

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

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

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE

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

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

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

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

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

TUNNELBANA TILL BROMMA FLYGPLATSOMRÅDE

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

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

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

fram under sommaren och hösten 2026.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

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

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

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

I Sofia pågår markarbeten och betongarbeten samt prefabmontage i hissakten.

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

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

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

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

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

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

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

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

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

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

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

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

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

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

TUNNELBANA TILL BARKARBY

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

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

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

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

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

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

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

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

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

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

Inom delprojekt Hus har alla byggnader överlämnats till Trafikförvaltningen. Arbetet med ny sprinkler, brandlarm och belysning i befintlig uppställningshall pågår, arbetet är en tilläggsbeställning från TF..

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

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

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

FORDON

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

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

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

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

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

DEPÅ OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

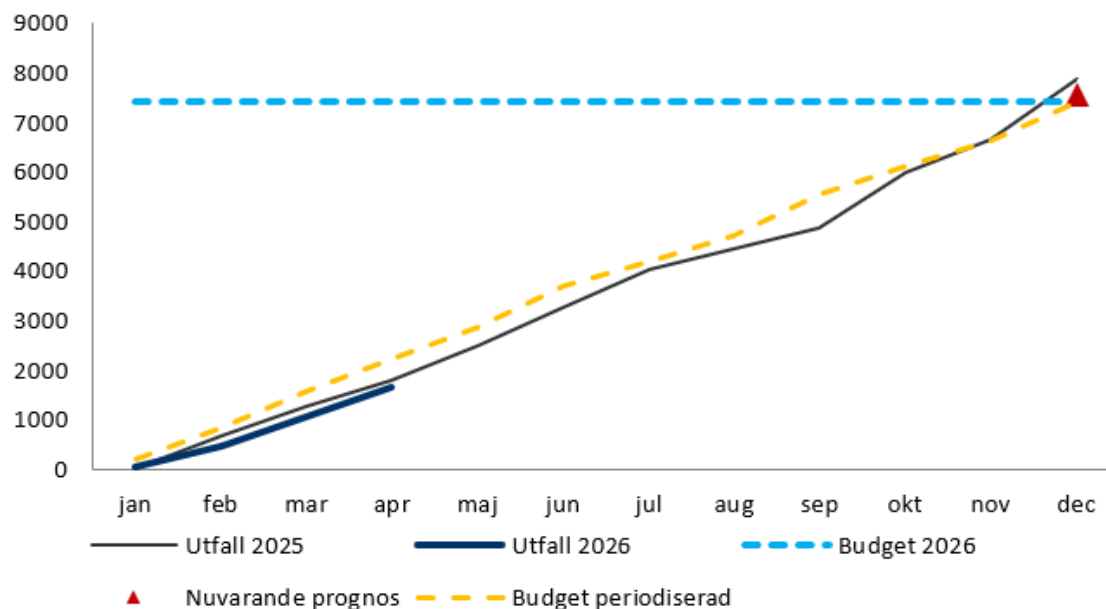
Under perioden har arbetet med granskning av systemhandling för depån fortgått. För trafiksystemet pågår arbetet med upphandlingsdokumentationen i form av kravställning och avtalsutformning. Trafiksystem och fordon planeras att upphandlas som en helhet och det har beslutats tillsammans med Trafikförvaltningen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

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

Investeringsplan för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet. Det samlade utfallet för totala investeringar för perioden januari till och med april 2026 uppgår till 1 636 miljoner kronor. Budgeten för helåret är 7 412 miljoner kronor.

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



2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

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

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

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

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

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

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

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

Utöver uppdragen enligt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har förvaltningen fått utredningsuppdrag i Regionens budget. Förvaltningen ansvarar för att genomföra den utredning av tunnelbana till Bromma flygplatsområde som regionfullmäktige anger i Budget 2025 och 2026. Uppdraget är en fortsättning på det tidigare uppdraget i Budget 2024 om att utreda framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad.

Uppföljning

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

2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet



Kommentar

Förvaltningen arbetar med målet genom att planera för att tunnelbanan ska vara en del av ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem som uppfyller resenärernas behov. Detta görs genom att planeringen av stationernas lägen ska göras samordnat med bebyggelseplaneringen. Stationsmiljöerna ska vara attraktiva, trygga och säkra och utformade för enkla och effektiva byten. Tillgängligheten till stationerna och tillgängligheten till olika målpunkter med kollektivtrafiken ska vara god. Under skedena planering och projektering finns det stor potential att göra vägval och vidta åtgärder. Vid lokaliseringsutredningar och projektering har förvaltningen därför arbetat aktivt med en utformning för att åstadkomma en attraktiv och hållbar kollektivtrafik. Då förvaltningens projekt befinner sig i ett byggskede är potentialen liten. Fokus är därför att tillse att de projekterade lösningarna genomförs.

Leverans i tid med samordnad planering, transparens och tydliga avtalskopplingar



Kommentar

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

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



Kommentar

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

Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

Kommentar

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

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

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

Effektiv och hållbar anläggning som uppfyller krav och mål



Kommentar

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

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



Kommentar

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

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

**Kommentar**

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

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

**Kommentar**

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

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

**Kommentar**

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

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

**Kommentar**

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

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



Kommentar

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

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



Kommentar

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

2.2.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet



Kommentar

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

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

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

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

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

Hållbar och förutsägbar ekonomi med kontroll, transparens och enhetliga arbetssätt



Kommentar

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

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



Kommentar

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

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



Kommentar

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

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



Kommentar

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

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



Kommentar

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

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



Kommentar

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

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035



Kommentar

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

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

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

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

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

Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling

Kommentar

Förvaltningen arbetar systematiskt med social hållbarhet bland annat genom att ställa krav och följa upp leverantörernas leverantörskedjor, arbetsrättsliga villkor. Utformningen av anläggningen görs utifrån trafikförvaltningens krav och riktlinjer avseende tillgänglighet. Dessa krav säkerställer att anläggningen är tillgänglig för alla resenärsgupper.

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



Kommentar

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

Antal allvarliga händelser per miljon arbetade timmar ska vara < 8



Kommentar

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

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



Kommentar

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

2.2.3 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare



Kommentar

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

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

Kommentar

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

2.3 Intern kontroll

2.3.1 Arbetet med intern kontroll

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

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

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

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

Utöver förvaltningens aktiva riskhanteringsarbete tillämpas inom ramen för förvaltningens internkontroll även beslutsgrindar för juridisk granskning,

kontinuerliga stickprovskontroller samt interna revisioner. Beslutsgrindarna syftar till att kvalitetssäkra, finna formaliafel och andra brister som kan leda till överklaganden. Stickprovskontrollerna som kontinuerligt genomförs syftar till att regelbundet granska urval av transaktioner. De interna revisionerna syftar till att genomföra granskning på förvaltningens styrande dokument för att kontinuerligt förbättra och utveckla våra processer.

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

2.3.2 Risker, åtgärder och kontroller

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

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

Se vidare uppföljning av riskerna i internkontrollplan.

Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag

Risken innebär att det finns en otydlighet eller bristande kunskap om innehållet i gällande avtal. Det kan medföra omförhandlingar, fördyringar, ändrad omfattning samt svårt att nå konsensus i kommande avtal. För att undvika tids- och kostnadsdrivande omtag är utformningen av tunnelbaneanläggningen låst och detta är kommunicerat till parterna. Det tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingens avtal som tecknades 2021 innehåller en process för rapportering av avvikelser i kostnad och tid och poängterar alla parters ansvar i riskhanteringen. Det senaste tilläggsavtalet från 2025 innehåller finansiering för riskutfall hittills men tar inte höjd för framtida risker. För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen genomfördes kontrollstation 3.1 i juni 2025, där styrelsen godkände förvaltningens redovisning av tid, kostnad och funktion och gav grönt ljus för fortsatt arbete. Projektet förbereder nu underlag för kontrollstation 3.2 som ska hållas i september 2026 före upphandling av de större entreprenaderna.

Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud

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

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

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

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

Indexutveckling för kostnader överskrider intäktsutvecklingen

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

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

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

Risker i aktuellt skede för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen

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

Överklagade planer och tillstånd

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

Överprövade upphandlingar

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

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

Användbart entreprenadberg riskerar att bli klassificerat av tillsynsmyndigheter som avfall i stället för användbar produkt. Det innebär en risk för försening och fördyring av

utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar. Det innebär även att berget inte kan nyttjas som resurs lokalt i närliggande exploaterings- och infrastrukturprojekt.

Försumningspotentialen för de halter av sulfider i berget som hanteras av förvaltningens projekt är låg. Trots detta har det införts myndighetskrav som innebär ökad miljöpåverkan och en väsentligt högre kostnad för hanteringen av berget.

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

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

Upphandling, integrering och överlämning av trafiksystem

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

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

3 Personal

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

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

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

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

3.1 Uppföljning avsatta medel

3.1.1 Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö

Under 2026 har Förvaltning för utbyggd tunnelbana tilldelats medel för att genomföra insatser för en långsiktig hållbar kompetensförsörjning i hela Region Stockholm och Riktade insatser för en hållbar arbetsmiljö (RS 2026-0009-11, RS-0009-12) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022-0912).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2026 fortsatt arbeta med insatser för ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategiskt kompetensförsörjningsarbete för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs-och ledarnivå.

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

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

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

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

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

3.1.2 Långsiktigt hållbar kompetensförsörjning

Under 2026 har Förvaltning för utbyggd tunnelbana tilldelats medel för att genomföra insatser för en långsiktig hållbar kompetensförsörjning i hela Region Stockholm och Riktade insatser för en hållbar arbetsmiljö (RS 2026-0009-11, RS-0009-12) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022-0912).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2026 fortsatt arbeta med insatser för ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategiskt kompetensförsörjningsarbete för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs-och ledarnivå.

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

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

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

3.1.3 Chefsförsörjning, ledarskap- och medarbetarskap i hela Region Stockholm

Under 2026 har Förvaltning för utbyggd tunnelbana tilldelats medel för att genomföra insatser för en långsiktig hållbar kompetensförsörjning i hela Region Stockholm och Riktade insatser för en hållbar arbetsmiljö (RS 2026-0009-11, RS-0009-12) för att genomföra riktade hälsofrämjande insatser i linje med regionens medarbetar- och arbetsmiljöpolicy (RS 2022-0912).

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har under 2026 fortsatt arbeta med insatser för ett systematiskt arbete med ledarskap, medarbetarskap och strategiskt kompetensförsörjningsarbete för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation på såväl medarbetarnivå som på chefs-och ledarnivå.

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

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

kompetens.

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

3.2 Helårsarbeten

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

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

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

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

3.2.1 Prognos i jämförelse med budget

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

4 Ekonomi

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

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

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

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

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

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

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

4.1 Resultat

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

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

4.1.1 Prognos i jämförelse med budget

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

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

4.1.2 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

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

* mkr

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

4.1.3 Konsultkostnader

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

Konsultkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen.

4.1.4 Administrativa kostnader

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

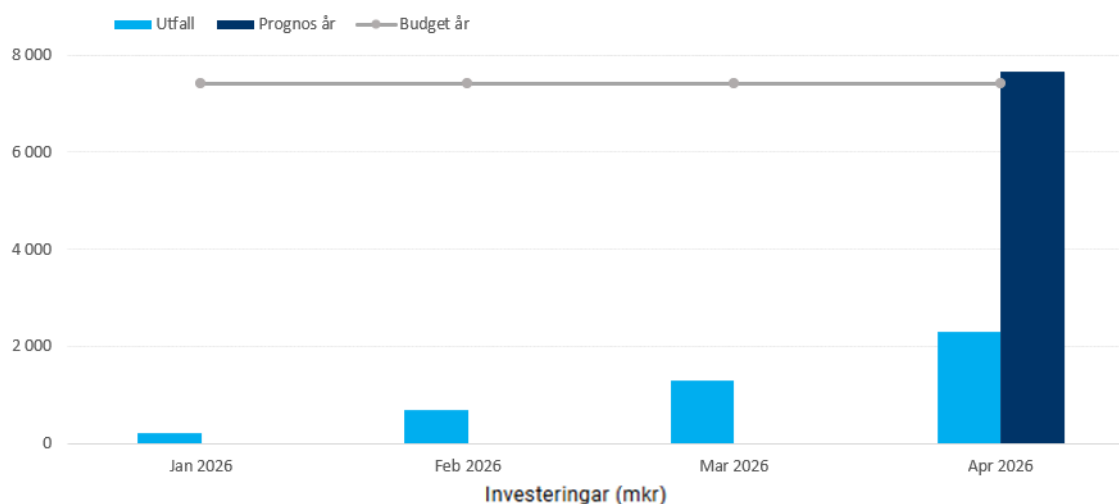
Administrativa kostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

4.2 Åtgärder för ett resultat i balans

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

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

4.3 Investeringar



4.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten.

I komplexa infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften.

Reglering av risker fram till augusti 2024 gjordes i tilläggsavtalet 2025. Framtida centrala och finansiella risker ingår inte i finansieringen för utbyggnaden av tunnelbanan. De faktiska projekt- och finansiella riskutfallen rapporteras och redovisas kontinuerligt till parterna i respektive, delprojekts styrelse, styrelse och till Trafiknämnden.

Finansieringen utgår från prisnivå januari 2016 med uppräknings KPI. Prognosen innefattar utfall samt framtida prognos som först läggs i dagens penningvärde. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med en KPI-prognos enligt Konjunkturinstitutets prognos plus en procent då utvecklingen av kostnader inom utbyggnaden är historiskt högre än KPI.

4.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

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

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

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

4.3.3 Årets prognos i jämförelse med budget

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

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

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

4.3.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

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

4.3.5 Utfall och prognos enskilda investeringsobjekt

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

Stockholmsförhandlingen

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

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

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

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

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

Sverigeförhandlingen

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

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

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

Depå och fordon

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

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

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

4.3.6 Driftsatta investeringsobjekt

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

4.3.7 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr

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

4.3.8 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

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

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