Trafiknämnden/Trafikförvaltningen
Månadsrapport
Mars 2026

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar ... 3
1.1 Väsentliga händelser ... 3
2 Verksamhet ... 6
2.1 Resande i kollektivtrafik ... 6
3 Personal ... 8
3.1 Helårsarbeten ... 9
4 Ekonomi ... 11
4.1 Resultat ... 11
4.1.1 Intäkter ... 12
4.1.2 Kostnader ... 12
4.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal ... 14
4.1.4 Konsultkostnader ... 14
4.1.5 Administrativa kostnader ... 15
4.2 Investeringar ... 15
4.2.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk ... 15
4.2.2 Utgift i jämförelse med budget ... 17
4.2.3 Ny- och ersättningsinvesteringar ... 18
4.2.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr ... 18

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag– att invånarna och besökarna i Stockholmsregionen kan resa tryggt, tillgängligt och hållbart tillsammans. Region Stockholm ska vara ledande i den hållbara utvecklingen. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt planera, leverera, bygga och underhålla kollektivtrafik i ett välskött och robust system inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Region Stockholm och utgör navet för ett hållbart resande, en viktig förutsättning för att nå Region Stockholms ambitiösa klimatmål. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL) och färdtjänstverksamheten.[1]

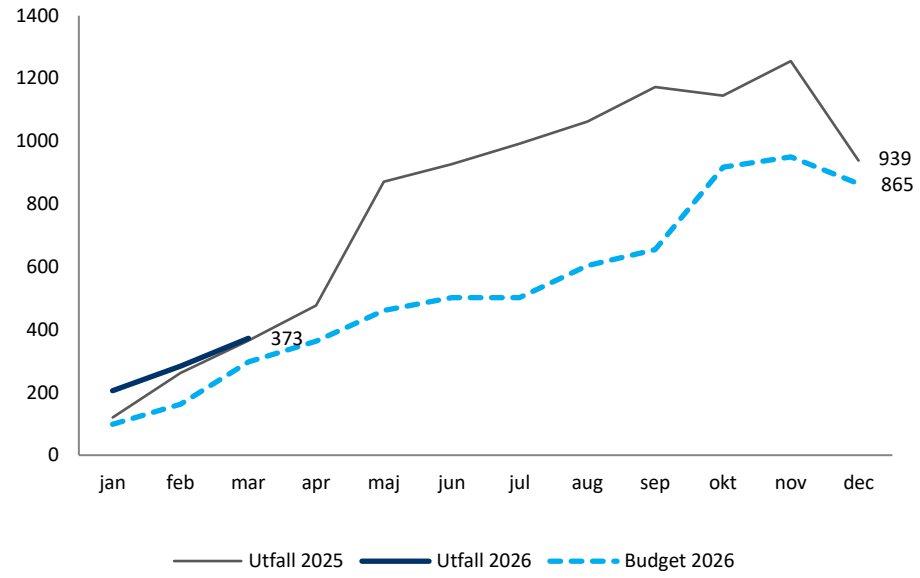
Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i enlighet med Regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om +865 mkr och övriga förutsättningar såsom verksamhetsanslag och taxor. Kommande år förväntas resultatkravet öka och olika former av intäktsförstärkningar och kostnadsbesparingar kommer att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

Det ackumulerade resultatet per mars uppgår till 373 mkr och överstiger periodens budget med 76 mkr. Den positiva avvikelsen förklaras främst av högre bidrag genom elbusspremier, högre biljettintäkter, lägre kostnader för specialistkonsulter samt lägre avskrivningar till följd av förskjutning av investeringar. För vidare detaljer runt det ekonomiska resultatet se avsnitt 4.1.

Trots ett positivt resultat under årets inledande månader ser trafikförvaltningen ekonomiska risker kopplat till omvärldsläget och världsmarknadspriser som har en betydande påverkan på ekonomin, inte minst genom index i trafikavtalen. I prognos per april kommer förvaltningen att redogöra för en aktuell bedömning av årets utfall.

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).

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



Investeringsutfallet är 1 059 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 16 procent jämfört med årsbudgeten på 6 798 mkr.

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med februari[2] var 17 procent lägre än samma period 2019, det vill säga innan pandemin, påverkat av distansarbete och förändrade resvanor. Jämfört med samma period föregående år var resandet en procent högre.

Inom busstrafiken har nuvarande avtal E22 (Stockholms innerstad och Lidingö) förlängts till augusti 2027 då det nya avtalet E46 får trafikstart med Keolis som fortsatt trafikutövare. Vidare har Blidösundsbolaget tilldelats avtalet för godstrafik i Stockholms skärgård (E56) med en planerad uppstart den 1 januari 2027. Upphandlingen har emellertid blivit överprövad.

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

[2] Resande rapporteras med en månads förskjutning

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. Utvärderingen visar att en spärrfri miljö ökade resenärernas nöjdhet när det gäller tillgänglighet, flöden och den allmänna upplevelsen av stationen. Den påverkade inte heller trygghetsupplevelsen negativt. Särskilt resenärer med barnvagn, bagage eller andra särskilda mobilitetsbehov upplevde att stationen kändes mer välkomnande och mindre stressande. Samtidigt uttryckte flera en oro för ökat fuskåkande och viss osäkerhet kring hur periodbiljetter skulle valideras. Utvärderingen visar också att resandet utan giltig biljett ökade. Fuskandet minskade parallellt med att fler kontroller och mer synlig personal infördes.

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.

Snart ska de nybyggda tunnelbaneanläggningarna börja lämnas över från FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana) till trafikförvaltningen. Först ut är tunnelbanan till Barkarby 2027 och förberedelserna har nu gått in ett nytt, mer intensivt, skede. För att sätta kraft bakom och för att kunna fatta snabba beslut och tillsätta resurser har gemensamma styrgrupper bildats. I början av mars träffades alla inblandade under ett dygn för att tydliggöra det för Region Stockholm gemensamma arbetet framåt.

Under perioden har samråd genomförts gällande Spårväg Syd och sträckan mellan Flemingsberg och Skärholmen. Syftet är att tidigt få in synpunkter inför den fortsatta planeringen. Under samrådsperioden kan den som vill ta del av handlingar och lämna synpunkter, bland annat om förslag på spårlinjer och hållplatslägen längs den cirka tio kilometer långa sträckan, utökningar av lokaliseringskorridoren vid Kästa, Loviseberg och Skärholmen, och avgränsning inför kommande miljökonsekvensbeskrivning.

För väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt, se kapitel 4.2.1.

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[3] jämfört med budget och föregående år. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (tusen)	Utfall ack 2602	Utfall ack 2502	Förändr. 2602-2502	Budget 2026	Bokslut 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 493	2 470	0,9%	2 466	2 387
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	509	574	-11,3%	7 000	7 700
Särskilda persontransporter, resor totalt	674	646	4,4%	4 166	3 997

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

Utfall i jämförelse med budget och samma period föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[4]
Antalet genomsnittligt påstigande på land en vanlig vardag till och med februari uppgår till 2 493 tusen vilket utgör cirka 83 procent jämfört med pre-pandemiska nivåer. Resandet med tunnelbana och pendeltåg ökade med cirka 2 respektive 4 procent jämfört med samma period föregående år. Samtidigt minskade resandet med buss med omkring 1 procent, medan antalet påstigande på lokalbanorna låg i nivå med motsvarande period föregående år. Sammantaget ökade resandet för landtrafiken med cirka 1 procent jämfört samma period föregående år.

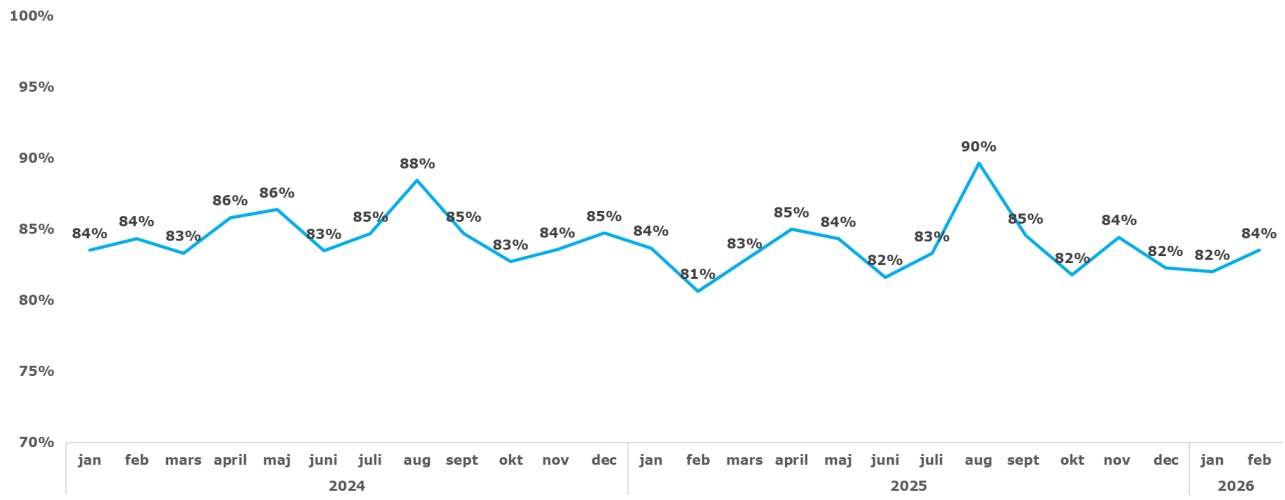
Helårsbudgeten 2 466 tusen motsvarar i genomsnitt 85 procent resande, och innefattar ett normalt säsongsmönster med ett lägre resande under sommarperioden.

[3] Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

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

De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i diagrammet nedan.

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



Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande uppgick till 509 tusen, vilket motsvarar en minskning om cirka 11 procent jämfört med föregående år. Resandet inom sjötrafiken påverkades negativt under perioden till följd av den kalla väderleken som bidrog till isläggning och omfattande lågt vattenstånd. Jämfört med motsvarande period 2019, det vill säga innan pandemin, var det totala antalet påstigande cirka 38 procent högre.

Särskilda persontransporter, resor totalt
Antalet resor med särskilda persontransporter uppgår 674 tusen vilket är en ökning med cirka 4 procent jämfört med föregående år.

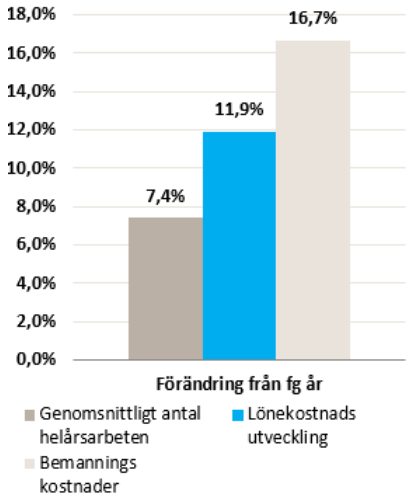
3 Personal

Konsultväxlingsprojektet som pågick under tre års tid fortsätter under inledningen av året till följd av förskjutningar i rekryteringsplanen. Inom ramen för projektet planerades 273 stycken tjänster att konsultväxlas. Status per sista mars är 262 tillsatta tjänster.

Den 18 mars mötte trafikförvaltningen framtidens samhällsbyggare på branschdagen Samhällsbyggnad. Under denna dag fick nyfikna studenter chansen att lära sig mer om trafikförvaltningens uppdrag, projekt och vilka möjligheter som finns hos trafikförvaltningen som en attraktiv arbetsplats för framtidens ingenjörer. Branschdagen var bara starten på årets aktiviteter. Under 2026 kommer trafikförvaltningen att möta studenter på flera platser, bland annat KTH, Nackademin och Stockholms universitet.

3.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Budget År
Närvaro	1 026	1 050	-25	7,2 %	1 027
Frånvaro	170	140	30	8,3%	252
Extratid	16	12	3	0,0%	15
Totalt	**1 212**	**1 203**	**9**	**7,4 %**	**1 294**
Varav avtalad tid*	1 179	1 191	6	7,5%	1 279

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

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat med 7 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 212. 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.

Utfall i jämförelse med budget

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

4 Ekonomi

4.1 Resultat

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

Resultat (mkr)	Ack utfall 2603	Ack budget 2603	Avvik utf-bu 2603	Ack utfall 2503	Föränd fg år %	Budget 2026	Utfall 2025
Verksamhetsanslag	3 828	3 828	0	3 608	6,1%	15 313	14 433
Biljettintäkter	2 456	2 439	17	2 387	2,9%	9 890	9 731
Uthyrning fordon	397	394	3	360	10,3%	1 568	1 446
Uthyrning lokaler	244	248	-5	237	2,8%	996	973
Reklamintäkter	64	124	-60	108	-40,9%	496	437
Övriga intäkter	484	404	80	478	1,2%	1 867	2 194
Verksamhetens intäkter	**7 472**	**7 437**	**35**	**7 179**	**4,1%**	**30 129**	**29 215**
Personalkostnader	-346	-379	33	-296	16,7%	-1 463	-1 242
Köpt landtrafik (SL)	-3 657	-3 654	-3	-3 682	-0,7%	-14 781	-14 750
Köpt färdjänsttrafik (Ftj)	-318	-323	4	-292	9,3%	-1 367	-1 277
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-99	-89	-10	-78	27,5%	-541	-484
Drift och underhåll	-903	-911	8	-740	22,0%	-3 810	-3 542
Övriga kostnader	-367	-371	4	-389	-5,6%	-1 522	-1 535
Verksamhetens kostnader	**-5 690**	**-5 726**	**36**	**-5 476**	**3,9%**	**-23 484**	**-22 831**
Avskrivningar	-1 093	-1 107	13	-1 033	5,8%	-4 557	-4 252
Finansnetto	-316	-308	-8	-305	3,5%	-1 223	-1 192
Resultat*	**373**	**297**	**76**	**365**		**865**	**939**

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

Ackumulerat resultat sammanfattning
Det ackumulerade resultatet per mars uppgår till 373 mkr och överstiger periodens budget med 76 mkr. Den positiva avvikelsen förklaras främst av högre bidrag genom elbusspremier, högre biljettintäkter samt lägre kostnader för specialistkonsulter och avskrivningar jämfört med periodens budget. Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[5]

5 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.

4.1.1 Intäkter

Verksamhetens intäkter jämfört med budget
Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 35 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna överstiger budget med 17 mkr. Budgeten baseras på en resandenivå om cirka 85 procent jämfört med 2019, det vill säga före pandemin. Hittills i år uppgår resandet i genomsnitt till cirka 83 procent. Avvikelsen kommer både från fler sålda enkelbiljetter och periodbiljetter än budgeterat. I tertialrapport per april görs en djupare analys av biljettintäkterna.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[6] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 18 mkr huvudsakligen genom högre bidrag (63 mkr) främst på grund av högre elbusspremier för trafikavtal E22 och E42, ökad vidarefakturering (20 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och uthyrning fordon (3 mkr) och högre biogasintäkter (3 mkr). Detta motverkas av lägre reklamintäkter (60 mkr) på grund av förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre lokalintäkter (5 mkr) och lägre intäkter från sjukresor (4 mkr).

4.1.2 Kostnader

Verksamhetens kostnader jämfört med budget
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 36 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 33 mkr till följd av vakanser som motverkas av högre kostnader för intag av resurskonsulter. 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 3 mkr. Pendeltågstrafiken redovisar högre kostnader om 18 mkr dels på grund av förskjutningar av slutförande av vissa lågfrekventa underhållspaket, dels på grund av kostnader avseende föregående år. Även tunnelbanetrafiken redovisar högre kostnader om 10 mkr på grund av att fler fordon hyrs ut till trafikoperatör (motsvarande intäkt återfinns under övriga intäkter). Lokalbana understiger budget med 13 mkr på grund av billigare ersättningstrafik och vitesbefrielse gentemot trafikutövare. De trafikslagsgemensamma kostnaderna är 7

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

mkr lägre än budget till följd av lägre kostnader för kundtjänst och biljettkontroll. Sjötrafiken och buss understiger budget med 3 mkr respektive 2 mkr.

Köpt trafik Färdtjänst
Färdtjänsttrafiken understiger budget med 4 mkr. Den lägre kostnaden kommer främst från färre antal resor med rullstolstaxi, till ett lägre pris per resa.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 10 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger periodens budget med 8 mkr. Driftkostnaderna inom anläggning och IT understiger budget med 29 mkr till följd av en låg upparbetningsgrad. Därutöver noteras lägre hyreskostnader med 25 mkr på grund av felbudgetering av depåersättning för två nya avtal. Mindre avvikelse mot periodens budget noteras också inom drift- och underhållstjänster (3 mkr). Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi på grund av väderomslag och omvärldsläget. Även underhållskostnader överstiger budget med 16 mkr på grund av tidigarelagda underhållsarbeten som motverkas av förskjutningar i driftprojekt kopplat till fordon. Kostnader för övrigt drift och underhåll överstiger budget med 7 mkr främst till följd av förvärv av reklamvitriner efter de tidigare reklamavtalens utgång.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 4 mkr där den positiva budgetavvikelsen främst förklaras av lägre kostnader för Mälardalstrafik (18 mkr) såväl som specialistkonsulter (16 mkr). Därutöver noteras lägre försäljningskostnader (8 mkr) och lägre kostnader av licenser (7 mkr). Dessa motverkas bland annat av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (23 mkr), högre kostnader för bränslekostnader för buss (13 mkr), entreprenadtjänster (10 mkr) och skadeståndskostnader (4 mkr).

Kapitalkostnader jämfört med budget
Kapitalkostnaderna understiger budget med 6 mkr. Avskrivningskostnaderna minskar med 13 mkr främst till följd av förskjutningar i diverse projekt. Finansnettot ökar med 8 mkr på grund av något större låneportfölj och högre räntor än antaget i budget samt något högre räntedel i årets pensionskostnad för AB SL.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[7]
Verksamhetens kostnader ökar med 3,9 procent jämfört med föregående år, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (4,6 procent). Kostnaderna för drift och underhåll, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, ökar med 22,0 procent (163 mkr) mot föregående år främst på grund av en högre planerad underhållsnivå. Personalkostnaderna ökar med 16,7 procent (49 mkr) främst genom

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

fler antal anställda till följd av att beslutade tjänster, bland annat inom konsultväxlingsprojektet, nu har tillsatts. Därutöver ökar köpt trafik marginellt med 0,6 procent (23 mkr). Kategorin övriga kostnader minskar med 5,6 procent (22 mkr) vilket främst beror på lägre kostnader för Mälardalstrafik (22 mkr), kundförluster (13 mkr) och högre debiterad interntid (7 mkr).

Kapitalkostnaderna ökar med 5,3 procent jämfört med föregående år. Avskrivningarna ökar med 5,8 procent (60 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs samt att leasingavtal för bussar lösts upp. Finansnettot ökar med 3,5 procent (11 mkr) vilket främst beror på större låneportfölj samt ombundna lån till högre räntor.

4.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2603	Ack budget 2603	Avvik utf-bu 2603	Föränd fg år %	Budget 2026
Personalkostnader	**-335**	**-379**	**44**	**18,1%**	**-1 463**
varav lönekostnad	*-210*	*-237*	*27*	*11,9%*	*-956*
spec. övertid	*-1*	*-1*	*0*	*-2,5%*	*-4*
spec. sjuklönekostnad	*-2*	*0*	*-1*	*-0,1%*	*-2*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-108*	*-121*	*13*	*36,0%*	*-467*
varav förändring sem- och löneskuld	*-11*	*-11*	*0*	*1,2%*	*0*
varav övriga personalkostnader	*-5*	*-10*	*5*	*6,2%*	*-40*
Inhyrd personal	**-11**	**0**	**-11**	**-15,6%**	**0**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-346**	**-379**	**33**	**16,7%**	**-1 463**

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med periodens budget är kostnaden 33 mkr lägre. Avvikelsen beror främst på vakanser i förhållande till budget som baseras på beslutat antal tjänster. Den positiva avvikelsen motverkas delvis av resurskonsulter som ersätter vakanser vid behov.

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 16,7 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.

4.1.4 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Budget 2026
Juridik	-5	-3	-2	2%	-14
PR	0	0	0	0%	
IT	-3	-4	1	-56%	-18
Övriga	-34	-52	18	-4%	-217
Summa externa konsultkostnader	**-42**	**-60**	**18**	**-11%**	**-248**

Det ackumulerade utfallet för externa konsulter[8] uppgår till -42 mkr vilket understiger budget med 18 mkr. Inom kategorin övriga ryms trafikförvaltningens huvudsakliga användningsområde för specialistkonsulter, det rör sig främst om konsulter inom underhållsområdet, strategisk utveckling, investeringsprojekt med mera.

4.1.5 Administrativa kostnader

Tabell: Administrativa kostnader utfall och budget 2026 inklusive jämförelse mot föregående år

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Budget 2026
Administrativa kostnader	-115	-132	17	13%	-437

Utfallet för de administrativa kostnaderna[9] understiger budget med 17 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster men även specialistkonsulter som understiger budget.

4.2 Investeringar

4.2.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Trafikförvaltningen har en omfattande investeringsportfölj med flera stora objekt som under senare år drabbats av både fördyringar och förseningar till följd av bland annat olika omvärldsfaktorer. Investeringar som inte genomförs eller blir framskjutna, och som är viktiga för infrastrukturen, kan till viss del behöva kompenseras genom ökade

8 I detta avsnitt har kostnader utanför trafikförvaltningens ansvarsområden inom Region Stockholm selekterats bort vilket skiljer sig från den ordinarie redovisningen i avsnitt 4.1. Detta enligt regionledningskontorets anvisning.
9 Avser samtliga kostnader på kostnadsställen som bedömts vara administrativa enligt regionledningskontorets definition.

kostnader för drift och underhåll. Av den anledningen är det viktigt att redovisa de väsentliga händelserna samt noggrant följa riskerna i investeringsobjekten.

Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt i genomförande

Enlunda bussdepå
Objektet omfattar uppförande av en ny bussdepå på Ekerö. Bussdepån planeras ersätta befintlig bussdepå i Tappström och planeras stå klar i slutet av 2030. Förfrågningsunderlaget publicerades i mars 2025 och tilldelning skedde i början av juli 2025. Tilldelningen överprövades till förvaltningsrätten under juli 2025. Under januari 2026 erhöll projektet dom från förvaltningsrätten. Domen var till trafikförvaltningens fördel och kontrakt med entreprenör tecknades också under januari.

Under mars månad startade produktionen med avverkning utav träd i enlighet med miljödomen.

Stridbecksvalv Fridhemsplan på grön linje
Stationen är i stort behov av långsiktig renovering. I nuläget planeras därför primärt inom ramen för detta objekt att vidta åtgärder för att omhänderta södergående del av Fridhemsplans stationsutrymme på grön linje. Förutom åtgärder på berg och konstruktioner så kommer även golvets ytskikt på båda plattformarna att åtgärdas.

Objektet är i slutet av inriktningsfas och ett genomförande i trafik- och resenärsmiljön är i nuläget planerat till 2029–2030. Under mars månad fick objektet beslut i trafiknämnden om att inleda planeringsfasen.

Banåtgärder Söderströmsbron
Objektet syftar till att upprusta delar av bron och återställande av BEST-anläggningen[10] i sin helhet. Under 2025 har samtliga entreprenader färdigställts och slutbesiktigats.

Under mars månad har objektet överlämnats till förvaltning och projektet stänger med mål att sista delaktivering sker i april.

Saltsjöbanans upphöjning
I en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal mellan Nacka kommun och Region Stockholm har det kommits överens om att Nacka kommun ska etablera upphöjningen, det vill säga en planskild korsning mellan Planiavägen och Värmdövägen i form av en upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station.

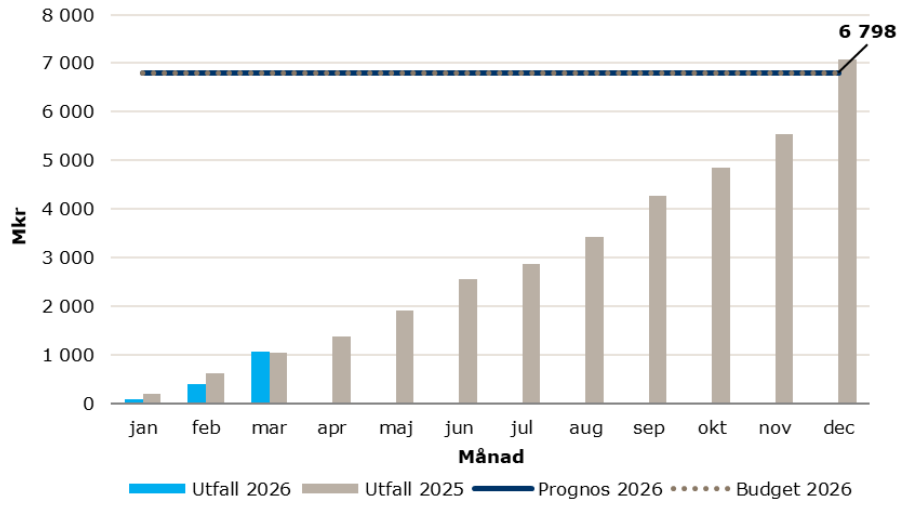
Objektet avslutades i trafiknämnden i mars 2026 efter en överenskommelse träffats mellan trafikförvaltningen och Nacka kommun om hur banan ska återbyggas mellan Sickla och Saltsjö-Järla. Ekonomi och avtal är utredda och en överenskommelse har signerats av båda parter.

[10] Bana, el, signal och tele.

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

Under mars månad togs beslut i Regionfullmäktige som möjliggör eget ägande för trafikförvaltningen gällande färjeterminalen.

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



4.2.2 Utgift i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall per mars är 1 059 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 16 procent jämfört med årsbudgeten om 6 798 mkr. De största avvikelserna är hänförliga till Program Tvärbana Norr Kistagrenen med förskjutna tidplaner, och Roslagsbanan ersättning X10p på grund utav att tillverkning av fordon har tagit längre tid än planerat. På grund av att Stockholm stad tagit mer utgifter än beräknat för åtgärder i Katarinaberget har Bussterminal Slussen en lägre utgift än beräknat. Detta motverkas

till viss del av C30 optioner som har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som redovisas i trafikförvaltningens utfall utan motsvarande budget.

4.2.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2026	Budget 2026	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	470	2 806	-2 336	17%
Ersättningsinvesteringar	589	3 992	-3 403	15%
Totalt investeringar	**1 059**	**6 798**	**-5 740**	16%

4.2.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr

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

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. Utgift beslut Mkr	Total inv. Utgift inv. Objekt Mkr	Datum beslut nämnd/ bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Bussdepå sydostsektorn norra	Avbryta inriktningsbeslut	0	0	2026-02-18	RS N/A
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	Förnyat genomförandebeslut och tilläggsavtal till genomförandeavtalet	1 551	1 551	2026-02-18	RS 2026-04-14 RF 2026-05-05
Fastighetsförvärv Roslagsbanan	Planeringsbeslut	8	sekretess	2026-02-18	RS 2026-04-14
Ny entré Västra skogen	Planeringsbeslut	33	589	2026-02-18	RS 2026-04-14
Stridbecksvalv Fridhemsplan på grön linje	Planeringsbeslut	54	410	2026-03-17	RS 2026-05-19
Saltsjöbanans upphöjning	Avbryta planeringsbeslut	0	0	2026-03-17	RS N/A
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Genomförandebeslut	155	155	2026-04-20**	RS 2026-05-19 RF 2026-06-09
Utbyte av hissar och rulltrappor 2028	Genomförandebeslut	238	238	2026-04-21*	-

** Förenklad tillämpning, beslut endast i TN*
*** Sjötrafikutskottet*