

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Maj 2026

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar	3
1.1 Väsentliga händelser	3
2 Personal.....	7
2.1 Helårsarbeten	7
3 Ekonomi	8
3.1 Resultat	8
3.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	9
3.1.2 Konsultkostnader.....	10
3.1.3 Administrativa kostnader	10
3.2 Investeringar	10
3.2.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk	10
3.2.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget.....	11
3.2.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr.....	12

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Söndag 10 maj fick 3 600 personer chansen att få uppleva Blå linjes nya station under Gullmarsplan. De förbokade gästerna gick en promenad på 1,6 kilometer under jord – och längs hela vägen fanns våra medarbetare på plats och svarade på frågor och lotsade gästerna vidare.

Förvaltningen har skickat ut ansökningsinbjudan för att borra ut tunnarna för den nya gula linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö med TBM, tunnelborrmaskin. Två tunnelborrmaskiner kommer att borra ut båda spårtunnarna samtidigt. I kontraktet ingår även att spränga ut stationsutrymmen för fyra stationer: Älvsjö, Östbergahöjden, Årstafältet och Årstaberg. Upphandlingen uppskattas till 5,3 och 6,1 miljarder kronor.

Förvaltningen har beslutat om en strategisk inriktning för hållbarhet med ökat fokus på klimat och social hållbarhet. Arbetet inom social hållbarhet inriktas på effektiv uppföljning av kontraktsskrav för arbetsrättsliga villkor och hållbara leveranskedjor samt säkerställd tillgänglighet i överlämnad anläggning till TF. Målet är att minska klimatbelastningen från utbyggnaden med minst 50 % i Väst och 25 % i Söder och Norr under uppdragets genomförande.

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 tillsammans med parker, skolor, sportanläggningar och butiker genererar nytt resande. Målet är att stadsutvecklingen ska vara hållbar, och det ska vara enkelt att resa till och från området 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.

Under maj månad inleddes den andra samrådsaktiviteten vilken även innehåller tre torgmöten dit allmänheten bjudits in. Två av dessa möten genomfördes i perioden medan det tredje hålls i början av juni.

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

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

I Kungsträdgården pågår arbeten med brandslussar, tvärtunnelväggar med mera. Projektet planerar för en avstängning av trafiken på befintlig tunnelbana (Blå linje)

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

sommaren 2026 för arbeten i och i nära anslutning till befintlig plattform.

I Sofia pågår förberedelser för övertagande av arbetsområde till Bygg och Installationer i augusti. Bodetablering byggs under juli månad.

I Gullmarsplan pågår arbeten med bjälklag anslutande till hissarna på biljetthallsnivå samt centrala tvärtunnelväggen.

Kompletterande undersökningar av den befintliga byggnaden i Hamnvakten har genomförts för att bedöma byggnadens status och behov av förstärkningar.

I sickla pågår förberedelser för upphandling av skyddsentreprenad samt entreprenaden/entreprenaderna som ska färdigställa de återstående arbetena efter hävningen.

I Järsla pågår åtgärder för att motverka dropp i taket i de publika utrymmena och ovan installationer i servistunneln. Arbetena beräknas pågå fram till midsommar. I övrigt pågår arbeten med tätskikt på teknikbyggnader, montage av stål för snedbanehiss och innerväggar samt montage av kanalisation och kabelförläggning. Det pågår även arbeten med förlängning av installationsbultar i tak utanför plattformsrummet.

Förberedelser pågår för montage av hissar och rulltrappor i Järsla och Gullmarsplan under 2026 och början av 2027. Bygghandlingsprojektering och planering pågår för VVS och El tele och styr. Under maj har montering av impulsfläktar, infällda dosor med mera i Järsla startats upp i liten skala. De större arbetena beräknas starta under fjärde kvartalet 2026.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Alla planerade entreprenadkontrakt är på plats.

Huvudtunnel, bygg- och installation Hagastaden är klara med tunneldrivningen. Mark-, VA-, kanalisation- och betongarbeten pågår i färdigställda delar. Betongarbetena är i princip klara. Nu är det fokus på bygg- och installationsarbetena.

För Södra Hagalund – Arenastaden är sprängningarna klara i tunnlarna söderut. Betongarbeten är påbörjade även i den här delen och framdriften är god. Tidplanen är ändå en utmaning efter tidigare långsammare framdrift än enligt plan.

Planering och utökning av bemanningen pågår för entreprenaderna inom bygg, installation, styr och tele. 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. 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.

Planeringsarbetet har fortsatt med fokus på att hantera konsekvenserna av det hävda kontraktet.

Bygg och installation har under perioden fortsatt lyfta in och installera rulltrappor samt fortsatt med stomkomplettering i Barkarbystaden. Byggnation av samtliga biljetthallar pågår.

Gångbanan i tunnlarna byggs och kommer att färdigställas i början av juni. Kontraksarbetet med gångbanor och kanalisation färdigställdes under vecka 22 och slutbesiktning är bokad till vecka 24.

Flera tilläggsbeställningar har tillkommit utöver kontraktet, bland annat installation av PFAS-anläggning och förlängning av VA-ledning mm.

I entreprenaden Bana och El Järfälla tunneln är tidplan för första halvan av makadamisering och spårläggning levererad och samordnad med sidoentreprenörer. Produktionsstart för detta arbete är planerad att starta under juni månad.

Inom Signalentreprenaden pågår arbete på verkstad med kraftförsörjning för signalanläggningen. Produktionen på plats för är pausad och återupptas hösten 2026 enligt plan.

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

FUT:s organisation har förstärkts under perioden, bland annat inom BES-organisationen, för att möta de pågående utmaningarna kopplade till entreprenörer och projektering.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

För betongtunneln under Kvicksundsvägen kvarstår arbeten med mindre åtgärder och återställning av växter pågår.

I tunneln pågår arbetet för Berg- och anläggningsentreprenaden i servicetunneln med installationer samt montering av reningsanläggning och sprinklertankar i VA-stationen. Under maj har det genomförts SAT3.1-provningar på apparatskåp i anslutningstunneln. De stora betongarbeten vid Örbyleden är klara, och det kvarstår endast ett fåtal mindre gjutningar.

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. Under maj har man arbetat med etapp 5, av 7.

Byggnationen av komplett BEST-anläggning i anslutningsspår och uppställningshall pågår för fullt. Under maj har entreprenören bland annat arbetat med att lägga in växlar mellan uppställningshallen och anslutningsspåret. Det har även pågått en hel del arbeten med signalobjekt på sträckan mellan Hökarängen och depågränsen nere i tunneln, då Siemens börjar arbete med inkopplingen av signalsystemet under juni.

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, samt några helger innan sommaren.

FORDON

Totalt har 18 av 20 fordon levererats, varav 16 st är avsedda för nya tunnelbanan. Förvaltning för utbyggd tunnelbana betalar för fordonen enligt överenskommen betalplan med Trafikförvaltningen.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Kontrollprogram för vattenverksamhet är under färdigställande och den första infiltrationsanläggningen har färdigställts för arbetstunneln i Älvsjö, i linje med miljödomen från mars.

Nyttjanderättsavtal har träffats med Staden och Svenska Bostäder samt även med Locum avseende tillfälliga markanspråk på Gångaren 12 (S:t Görans Sjukhus).

Bygghandlingsprojektering för tunnlar och stationer är i huvudsak fortsatt i fas 2, vilket innebär projektering för berg och anläggning. Entreprenaden för förberedande arbete startgrop TBM (77063) samt entreprenaden för infartstunnel Liljeholmen (77123) har tilldelats under maj. Upphandling av geologorganisation är slutförd.

Dialog har påbörjats inom projektet avseende processer för provning och överlämning inom de olika delprojekten.

DEPÅ OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

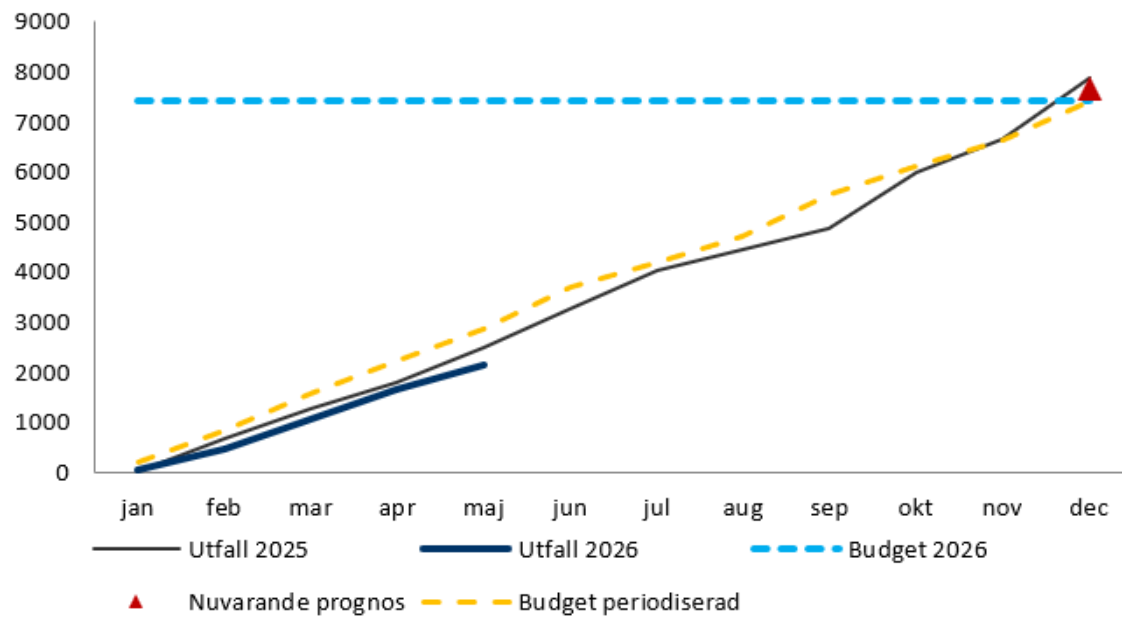
Under perioden har arbetet med granskning av systemhandling för depån fortgått. För trafiksystemet pågår arbetet med upphandlingsdokumentationen i form av kravställning och avtalsutformning och organisationen har under maj förstärkts med syfte att säkerställa att upphandlingsdokumentationen får rätt kvalitativa nivå ur ett internationellt perspektiv. Trafiksystem och fordon planeras att upphandlas som en helhet och det har beslutats tillsammans med Trafikförvaltningen att inkludera drift- och underhållsdelar i trafiksystemsupphandlingen.

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 maj 2026 uppgår till 2 146 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.

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana



2 Personal

Förvaltningen hade vid april månads slut 602 medarbetare varav 128 anställda.

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

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

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

2.1 Helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos år	Budget år
Närvaro	108	107	1	16,1 %	0	107
Frånvaro	17	22	-5	30,8 %	0	22
Extratid	0	0	0	0 %	0	0
Totalt	126	129	-3	18,9 %	0	129
Varav avtalad tid	126	129	-3	18,9 %	131	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 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.

3.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Anslag	182	182	0	2,7 %	437	437
Övriga bidrag	0	1	-1		13	3
Övriga intäkter	3	7	-4	-89,1 %	19	16
Verksamhets ns intäkter	185	190	-5	-9 %	469	456
Personalkost nader inkl inhyrd personal	0	-0	0		0	-0
Lämnade bidrag	-0	-1	1		-13	-3
Lokal- och fastighetskost nader	0	0	0		0	0
IT- och telekostnader	0	0	0	0 %	0	0
Övriga kostnader	-3	-6	3	-87,8 %	-19	-15
Verksamhets ns kostnader	-3	-8	5	-86,5 %	-32	-19
Avskrivningar	0	0	0		0	0
Finansnetto	-149	-182	33	23,3 %	-437	-437
Resultat**	32,5	0	32,5		0	0

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

3.1.1 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	-0,3
Förändring sem- och löneskuld	0	0	0		0	0
Lönekostnad	0	0	0		0	0
- varav övertid	0	0	0		0	0
- varav sjuklönekostnad	0	0	0		0	0
PO-pålägg	0	0	0		0	0
Övriga personalkostnader	0	-0	0		0	-0
Inhyrd personal	0	0	0		0	0
Personalkostnad inkl inhyrd personal	0	-0,1	0,1		0	-0,3

* mkr

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

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

3.1.2 Konsultkostnader

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

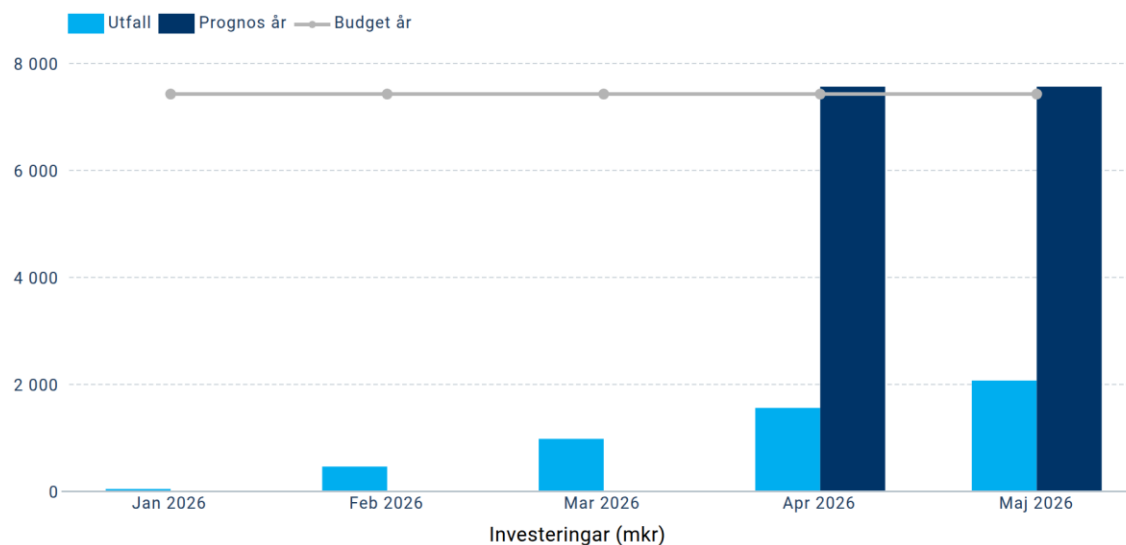
Konsultkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

3.1.3 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.

3.2 Investeringar



3.2.1 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 externa 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 uppräkningsav 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.

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. 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.

3.2.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med maj 2026 uppgår till 41 268 miljoner kronor. De totala utgifter och kostnaderna är inklusive tilläggsarbeten, dock ingår inte tillägg som ryms inom Trafikförvaltningens budget. Av dessa är 14 429 miljoner kronor byggherrekostnader inklusive projektering och fordonsförvärv samt 26 839 miljoner kronor är entreprenadkostnader. Årets nyanskaffning för investeringsobjekten per maj uppgår till 2 146 miljoner kronor, vilket motsvarar en upparbetsgrad mot budget om 29 procent.

Värdet för årets redovisningsmässiga nyanskaffning av samtliga materiella anläggningstillgångar uppgick till 2 056 miljoner kronor. Tillkommande är 94 miljoner kronor avser fordonsförvärv, inom objektet fordon, där medel överförts till trafikförvaltningen som genomför förvärvet. Tillägg i anläggningen som trafikförvaltningen bekostar uppgår till 4 miljoner kronor och ryms inom trafikförvaltnings budget.

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

I miljoner kronor	Årets utfall	Årets budget	Upparbetningsgrad
Tunnelbana till Nacka och Söderort	831	2 866	29%
Tunnelbana till Arenastaden**	412	1 406	29%
Tunnelbana till Barkarby	415	1 021	41%
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	156	616	25%
Fordon	97	437	22%
Tunnelbana till Älvsjö	203	953	21%
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	24	90	27%
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	8	25	32%
Summa	2 146	7 412	29%

I miljoner kronor	Årsprognos	Förändring mot årets budget	Totalkostnadsprognos
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 678	-188	29 562
Tunnelbana till Arenastaden**	1 604	198	10 476
Tunnelbana till Barkarby	1 143	122	8 748
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	345	-271	5 759
Fordon	487	51	1 446
Tunnelbana till Älvsjö	1 002	50	18 856
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	268	178	5 945
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	23	-2	41
Summa	7 550	138	80 833

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

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

3.2.3 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