

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Budgetunderlag inför Budget 2027

ÅR 2026



Innehållsförteckning

1	Prioriterade frågor - Förvaltningschefens/VD:s kommentar.....	3
2	Frågor för hantering i RF i Budget 2027	6
2.1	Frågor för hantering i samband med Budget 2027	6
2.2	Förslag till justeringar av reglemente/ägardirektiv	13
2.3	Förslag till biljettpriser	14
3	Ekonomiska förutsättningar.....	15
3.1	Antaganden och förutsättningar.....	15
3.2	Resultaträkning	20
4	Investeringar 2027–2036.....	23
4.1	Antaganden och förutsättningar.....	24
4.2	Investeringsobjekt inom plan (tidigare beslutat)	25
4.3	Investeringar som förutsätter ett tillskott av finansiering (tidigare beslutat investeringsutrymme).....	31
4.4	Finansiering av driftskostnader för nya investeringsobjekt.....	33
5	Hållbarhetsbedömning för prioriterade åtgärder	34
5.1	Planerade åtgärder.....	34
5.2	Klimatneutralitet 2035	36

1 Prioriterade frågor - Förvaltningschefens/VD:s kommentar

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag – att invånarna och besökarna i Stockholmsregionen kan resa tryggt, tillgängligt, säkert och hållbart tillsammans. Region Stockholm ska vara ledande i den hållbara utvecklingen. Därtill ansvarar trafikförvaltningen i region Stockholm för att erbjuda en välfungerande färdtjänst som säkerställer jämlika möjligheter till delaktighet och fri rörlighet för länets invånare. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt driva och utveckla ett kollektivtrafiksysteem utifrån befolkningens och regionens behov, inom givna ekonomiska ramar. Detta är kärnan i trafikförvaltningens uppdrag – idag, i morgon och på lång sikt. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL) och färdtjänstverksamheten.¹

Kollektivtrafiken verkar i en alltmer komplex omvärld som kräver långsiktig planering, finansiering, robusthet och utvecklingsförmåga. Det handlar inte längre bara om driva ett attraktivt kollektivtrafikresande utan om att bidra till att skapa ett hållbart och attraktivt resande för fler, där erbjudandet breddas och kompletteras med nya mobilitetslösningar. Nedan beskrivs ett antal prioriterade frågor för att nå de målen.

Osäkert omvärldsläge ställer nya krav. Omvärldsläget är mer osäkert än på länge med ökade globala spänningar, klimatförändringar samt växande cyberhot. En viktig del i utvecklingen av framtidens kollektivtrafik innebär att säkra den för oförutsedda skeenden. De senaste årens instabila omvärld har prövat verksamhetens anpassningsförmåga samtidigt som både den gröna omställningen och det förändrade säkerhetsläget har medfört en sammantaget skärpt kravbild. Ett fortsatt turbulent geopolitiskt läge, präglad av krig, sanktioner och handelspolitiska osäkerheter, har resulterat i ökade kostnader och mer osäkra leveranskedjor. Den ökande digitaliseringen av kollektivtrafikens system för trafikledning, betalning, information och fordon innebär effektiviseringsvinster men också nya sårbarheter. De klimatrelaterade riskerna ökar, såsom extrema väderhändelser, vilket kan påverka kollektivtrafikens drift. Detta ställer krav att intensifiera arbetet med kontinuerlig riskbedömning, stärkt samverkan med andra aktörer samt förmåga att säkerställa bemanning och drift även i samhällsstörningar.²

Trafikförvaltningen, i samråd med regionstyrelsen, utreder därför vilka investeringar som behöver göras för att säkerställa att kollektivtrafiken år 2030 kan upprätthålla sin förmåga vid stora störningar och höjd beredskap samt hantera de nya kraven som Nato-medlemskapet innebär.

Mottagande av framtidens kollektivtrafik. Stockholms kollektivtrafik befinner sig i en fas av omfattande utveckling och förnyelse där Region Stockholm tillsammans med stat och kommuner genomför en omfattande utbyggnad av tunnelbanan, den största sedan 1960-talet. Nya sträckningar och totalt 18 stationer tillkommer och dessutom ska depå-

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).

² Samhällsstörning är ett samlingsbegrepp för att beskriva händelser över hela hotskalan, från mindre händelser till kris och till höjd beredskap.

och fordonskapaciteten utökas, vilket stärker kapacitet, tillgänglighet och möjliggör en hållbar regional tillväxt. Flera etapper närmar sig nu färdigställande och trafikförvaltningens mottagandeförmåga är avgörande för en effektiv driftsättning. Samtidigt förbereds för att kunna bedriva en automatiserad trafik där den gula linjen blir först med förarlös drift. Parallellt med planeringen inför mottagandet av den tillkommande anläggningen pågår även ersättningsinvesteringar och underhållsinsatser av befintlig anläggning. Sammantaget syftar detta till att öka driftsäkerheten samt skapa goda förutsättningar för en mer robust, hållbar och tillförlitlig kollektivtrafik.

Konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem. När teknik och resvanor förändras påverkas kollektivtrafikens konkurrenssituation. För att möjliggöra en långsiktig och stabil kollektivtrafik är det av yttersta vikt att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Dess marknadsandel ska öka genom förflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik. En stabil och tillförlitlig trafikleverans utgör en grundläggande förutsättning för denna förflyttning. Arbetet med att förbättra punktlighet och minska störningar kommer därför prioriteras, med särskilt fokus på pendeltågs- och busstrafiken. Detta innefattar även en utvecklad uppföljning och styrning av trafikavtal i syfte att säkerställa en hög och jämn leverans kvalitet. I en växande region med stora behov och begränsade resurser är resurseffektiva åtgärder prioriterade. Det är trångt på vägar och spår, särskilt i de centrala delarna och under rusningstrafik. De ökade behoven av hållbara transporter i kombination med begränsade ytor ställer krav på ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem där god framkomlighet och effektiva depålägen är en förutsättning. Genom fortsatt samverkan med kommunerna och Trafikverket kan kollektivtrafikens framkomlighet och därigenom punktlighet och restider förbättras.

Attraktiv kollektivtrafik. Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas i hög grad av externa faktorer, såsom utvecklingen av mikromobilitet samt förändrade livs- och arbetsmönster. Trafikförvaltningen ska öka attraktiviteten för kollektivtrafiken genom att fortsätta arbetet med att erbjuda ett välanpassat trafikutbud med tydliga och användarvänliga lösningar. Som en del i detta arbete har en ny applikation lanserats, med förbättrade kartfunktioner, realtidsinformation, utvecklad reseplanering och förenklade möjligheter till biljettköp. Den digitala utvecklingen möjliggör även mer individanpassad trafik- och störningsinformation. Den fortsatta teknikutvecklingen, såsom utveckling av autonoma fordon, medför nya möjligheter, men förutsätter också investeringar, kompetensutveckling och strategiska beslut om hur ny teknik ska integreras i befintliga system.

Som värd för EMTA³-mötet i Stockholm i april stärkte trafikförvaltningen sitt internationella erfarenhetsutbyte och samarbetet med andra europeiska kollektivtrafikmyndigheter. Mötet bidrog till kunskapsdelning och dialog kring gemensamma utvecklingsfrågor såsom styrning, ny teknik och framtidens hållbara transportsystem.

Stärk styrning och organisation – Tillsammans 2.0. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt för att stärka resenärernas förtroende och öka kollektivtrafikens attraktivitet. Genom ett fortsatt målmedvetet arbete med fokus på stabila och tillförlitliga trafikleveranser med bibehållen kvalitet och ökad resenärsnytta, stärker förvaltningen förutsättningar för en robust och långsiktig hållbar kollektivtrafik. Parallellt ska arbetet mot en lärande och innovativ organisation fortsätta, där erfarenheter tas tillvara och omsätts i förbättringar. Inom ramen för initiativet

³ European Metropolitan Transport Authorities.

Tillsammans 2.0 har en nulägesgenomlysning genomförts och identifierade förbättringsområden som stärker helheten i våra kärnverksamheter ska implementeras. Ambitionen är att förvaltningen ska ännu bättre ha resenären i fokus och med blicken på de långsiktiga målen arbeta effektivt, smart och tillsammans.

Den gröna omställningen fortsätter. Kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Stockholmsregionen. Med hälften av alla kollektivtrafikresor i Sverige har Stockholmsregionen bäring på nationella och lokala klimatmål. Att förflytta människor från bil till kollektivtrafik minskar energiförbrukning, utsläpp och buller samt frigör värdefull yta i tätbefolkade områden vilket är kollektivtrafikens viktigaste bidrag till den gröna omställningen.

Stockholm är redan idag en föregångare som första huvudstadsregion i världen drivs all landbaserad kollektivtrafik med förnybara drivmedel. SL:s bussar drivs idag med el- och andra förnybara alternativ. Den gröna omställningen kräver en fortsatt intensifierad övergång till förnybara bränslen och minskad energianvändning. Detta sker både inom pågående och kommande trafikaffärer samt genom riktade satsningar, bland annat inom sjötrafiken, med målet om 100 procent förnybara drivmedel till 2030.

En god ekonomi och stabil långsiktig finansiering. Trafikförvaltningens uppdrag är omfattande och ställer höga krav på god riskhantering, genomförandeförmåga och finansiell hållbarhet. Som samhällsviktig verksamhet behöver förvaltningen stärka verksamhetsskydd, säkerhetsskydd och civil beredskap men också arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott. Detta förutsätter både god riskhantering, långsiktig kompetensförsörjning och investeringsbehov. Samtidigt ökar kraven i takt med att tillgångsmassan växer, vilket innebär en utmaning för att upprätthålla en ekonomi i balans med fokus på kärnverksamhetens utveckling för ökad attraktivitet och ökade intäkter samt god kostnadsanpassning.

Den årliga totala kostnadsutvecklingstakten från år 2027 till 2036 beräknas uppgå till cirka 3,2 procent. Det inkluderar ökade kostnader för nya anläggningar som tas i drift – inte minst utbyggnaden av tunnelbanan. Kapitalkostnadernas utvecklingstakt under motsvarande period är cirka 5,8 procent medan verksamhetens kostnader står för cirka 2,4 procent. De totala intäkterna bedöms öka med 2,2 procent per år under perioden, vilket är cirka en procentenhet lägre jämfört med kostnadsökningstakten. En långsiktigt hållbar ekonomi förutsätter en högre finansiering genom verksamhetsanslaget och/eller högre biljettintäkter.

Trafikförvaltningen verkar i en dynamisk och komplex omvärld där flera starka faktorer samverkar och påverkar verksamheten. Genom flexibilitet, kontinuerlig anpassning till omvärldens förutsättningar i kombination med en långsiktig finansiell planering, skapas stabila förutsättningar för en kollektivtrafik som är trygg, innovativ och rustad att möta både dagens och framtidens behov.

2 Frågor för hantering i RF i Budget 2027

2.1 Frågor för hantering i samband med Budget 2027

2.1.1 Investeringsbeslut

Följande specificerade objekt ingår i förslag till investeringsplan 2027–2036 och föreslås att behandlas i trafiknämnden under 2026. Nedan investeringsbeslut är därmed förutsatt regionfullmäktige beslut av slutlig budget.

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv.utg.beslut Mkr	Tot.inv.uppgift inv.objekt Mkr	Datum beslut nämnd/ bolagstyrelse
Program Saltsjöbanan	Förnyat genomförandebeslut	2 164	2 164	N/A
Roslagsbanan Fordon - ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	2 262	2 262	N/A

2.1.2 Ekonomiska förutsättningar för resultatet

Prognos 2027 – 2029 jämfört med verksamhetsplan 2026 och resultatkrav

Trafikförvaltningens budgetunderlag visar ett underskott om 251 miljoner kronor 2027 givet nivåerna på anslag, resultatkrav och biljettpriser i fullmäktiges budget 2026. Underskottet mot resultatkravet och planåret 2027 i verksamhetsplan 2026 beror främst på det geopolitiska läget och externa faktorer som är svåra att påverka så som högre bränslepriser och räntekostnader. Förberedelsearbetet för mottagande av den nya tunnelbanan har intensifierats under 2026 vilket också påverkar kostnadsutvecklingen 2027 och planåren.

I planåren 2028 och 2029 försämrar ekonomin ytterligare av samma skäl och från 2028 finns också sedan tidigare ett underskott mot resultatkravet som redovisades i verksamhetsplan 2026. Underskotten mot resultatkravet år 2028 och 2029 uppgår till 554 miljoner kronor respektive 951 miljoner kronor. Trafikförvaltningen har sedan tidigare påpekat att såväl tidigare som aktuell investeringsvolym medför en kostnadsökningstakt för kapitalkostnader som inte täcks inom den ökning av verksamhetsanslaget som fullmäktiges budget anger i planåren. Därtill kommer ett ökat resultatkrav som i sin tur ökar finansieringsbehovet.

Tabell: Trafikförvaltningens resultat, resultatkrav och avvikelse

Resultat Mkr	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Resultat	865	672	369	-58
Resultatkrav	865	923	923	923
Avvikelse mot resultatkrav	0	-251	-554	-981

I samband med framtagandet av prognosen i budgetunderlaget har trafikförvaltningen vidtagit åtgärder för att minska underskottet mot resultatkravet så som neddragning av

Samtidigt har satsningar på lägre priser till riktade målgrupper gjorts de senaste åren, vilket bidragit till en lägre utveckling av biljettintäkterna. Sedan 2022 har priserna på rabatterade biljetter varit oförändrade då prishöjningarna 2024 och 2025 endast omfattat biljetter i priskategori vuxen. År 2023 permanentades sommarlovsbiljetten och utökades året därpå till att omfatta samtliga skollov för barn och ungdomar. 2024 höjdes både åldersgränsen och antal barn som får resa kostnadsfritt tillsammans med betalande vuxen. Därtill erbjuds ukrainska medborgare fria resor sedan kriget i Ukraina bröt ut.

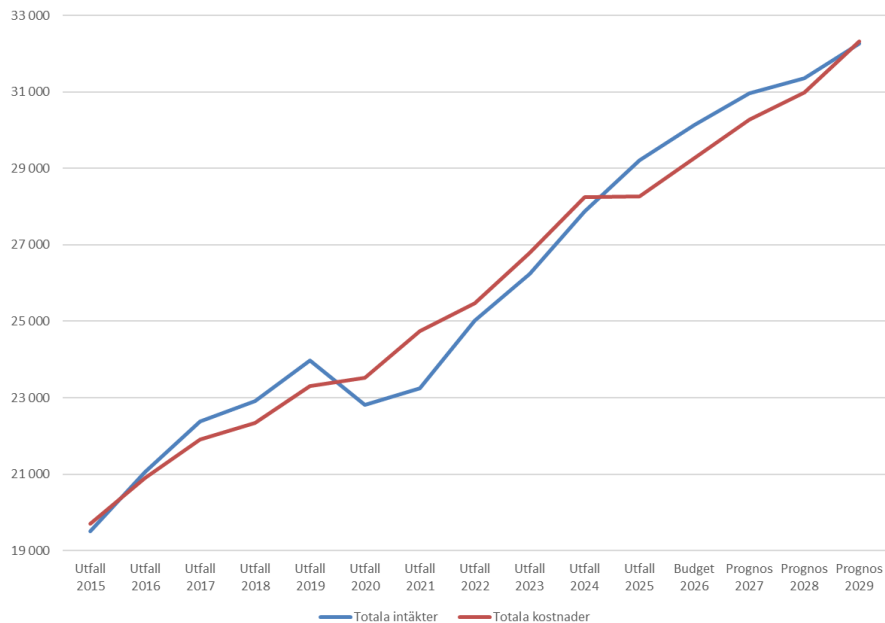
Det försämrade geopolitiska läget, de nya resvanorna samt de höga kapitalkostnaderna till följd av driftsatta investeringar är de främsta orsakerna till det ekonomiskt ansträngda läget. Samtidigt behöver trafikförvaltningen fortsätta bedriva trafik i en ambitiös omfattning för att nå målen inom till exempel grön omställning, säkerhet och beredskap samt för att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. För att finansiera både den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken, och därmed ett ökat utbud av trafik inom Stockholmsregionen, behövs en långsiktig stabil finansiering som tar hänsyn till en förändrad mix mellan biljettintäkter och verksamhetsanslag där anslaget utgör en större del jämfört med tidigare. Verksamhetsanslaget har anpassats tidigare år för att möta den lägre resandenivån och utvecklingen av kapitalkostnaderna. Till följd av den låga utvecklingen av biljettintäkterna behöver anslaget även framgent öka mer än den samlade kostnadsutvecklingstakten, för att de anmodade resultatkraven ska kunna nås.

Intäkts- och kostnadsutveckling

Från 2015 fram till 2029 beräknas den totala kostnadsutvecklingen vara cirka 3,6 procent per år. Fram till 2019 översteg intäkterna kostnadsnivån och utsikterna var godare för att rymma kostnaderna för investeringarna inom befintlig finansiering. Från år 2020 när pandemin bröt ut sjönk intäkterna markant till följd av det lägre resandet. Kostnadsnivån har dock inte anpassats i paritet med det lägre resandet och kapitalkostnaderna fortsätter successivt att öka till följd av en alltjämt hög investeringsvolym och driftsättningar av färdiga investeringar.

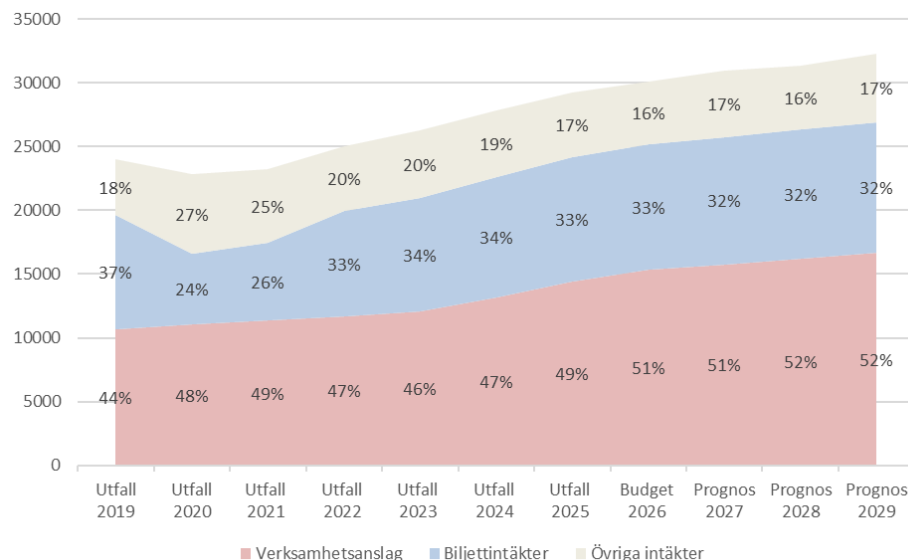
Efter att pandemin ebbat ut har resandet stabiliserat sig på en nivå om cirka 85 procent av den nivå som rådde 2019. Till följd av biljettprisökningar och höjningar av verksamhetsanslaget har intäkterna återhämtat sig till en nivå där de överstiger kostnadsmassan enligt resultatkrav. De senaste åren har dock marknadsröntan ökat vilket ökar räntekostnaderna samt har det geopolitiska läget drivit upp bränslepriserna som har en betydande påverkan på viktiga kostnadsområden såsom index i köpt trafik.

Diagram: Trafikförvaltningens totala kostnader respektive intäkter



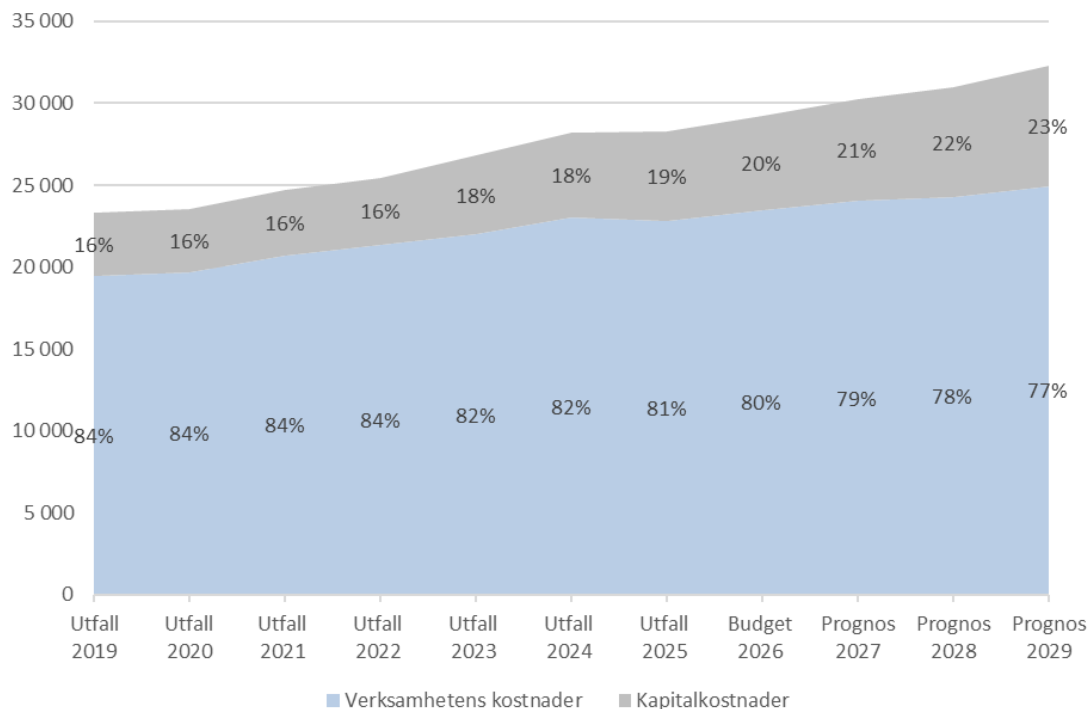
Biljettintäkternas andel av totala intäkter har sjunkit efter pandemin, som en följd av bland annat förändrade resvanor samt ökad konkurrens från mikromobilitet. För att fortsätta bedriva en kollektivtrafik i samma omfattning som tidigare och dessutom utveckla den behöver intäkterna öka.

Diagram: Fördelningen av intäkter per övergripande intäktskategori



Den totala kostnadsutvecklingen beräknas till 3,3 procent i genomsnitt per år från 2019 till 2029. Det är huvudsakligen kapitalkostnaderna som ökar med i genomsnitt 6,8 procent per år under perioden medan verksamhetens kostnadsutveckling uppgår till 2,5 procent per år. Detta medför ett successivt skifte där kapitalkostnaderna tar ett allt större utrymme i trafikens samlade kostnadsmassa. För att möta den fortsatt höga investeringstakten och samtidigt utveckla verksamheten för att uppnå de uppsatta målen, behöver finansieringen genom anslag, resultatkrav och biljettpriser justeras och långsiktigt anpassas.

Diagram: Utveckling av verksamhetens kostnader respektive kapitalkostnader över tid



Modigare utveckling och innovation

Trafikförvaltningen står inför ett utvecklingsskede där förmågan att tänka nytt, samarbeta smartare och ta tillvara organisationens samlade kompetens blir avgörande för att möta framtidens krav. Inom ramen för *Tillsammans 2.0* har en organisationsgenomlysning genomförts i syfte att skapa en gemensam och förankrad nulägesbild som grund för fortsatt utveckling.

Utifrån genomlysningen har fyra prioriterade utvecklingsområden (*tydligare gemensam riktning, starkare styrning och prioritering, tydligare ansvar och mandat samt modigare utveckling och innovation*) fastslagits för att stärka gemensam riktning, styrning, ansvarstagande och innovationsförmåga. Det fortsatta arbetet bedrivs stegvis och i nära dialog med medarbetare och fackliga parter, med fokus på att skapa bättre förutsättningar i vardagen och en mer sammanhållen och effektiv verksamhet. Genom att utveckla organisation, arbetssätt och samarbete tillsammans tar trafikförvaltningen nästa steg mot en starkare helhet som bättre möter resenärernas behov och framtidens krav.

Risker

De främsta riskerna som kan försämra det prognostiserade resultatet återfinns inom områdena biljettintäkter, köpt trafik och finansnettot. Biljettintäkterna baseras på en resandenivå om 87 procent år 2027 och därefter med en ökning om cirka 1 procentenhet per år. Prognosen för år 2026 indikerar ett resande i nivå med budget om 85 procent. Jämfört med resandenivån 2026 och åren dessförinnan finns en risk att den antagna resandenivån 2027 och därmed biljettintäkterna är för hög. På kostnadssidan finns risken att index i den köpta trafiken ökar än mer än bedömt i

prognosen om omvärldsläget skulle försämrats ännu mer. Högre ränta än antaget innebär också en stor kostnadsökning.

Mottagandet av anläggningen kopplad till utbyggd tunnelbana

Förvaltningen utbyggd tunnelbana (FUT), har planerat, projekterat och byggt ut tunnelbanan inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen. Utbyggnaden omfattar totalt 18 stationer och tre mil nya spår som ska byggas. När den pågående utbyggnaden är klar kommer tunnelbanenätet sträcka sig till Barkarby, Arenastaden, Nacka och mellan Fridhemsplan och Älvsjö tillkommer en helt ny linje under jord.

Anläggningen som trafikförvaltningen ska ta emot innebär en utökning om cirka 15–20 procent i förhållande till befintlig anläggning. En ökning av antalet tåg i trafik sker i motsvarande omfattning. Övertagandet av anläggningen planeras att ske successivt under de kommande åren. Den första trafikstarten för tunnelbanan till Barkarby är planerad under 2027.

Mottagandet av denna omfattande utbyggnad av anläggning med medföljande trafikutökning behöver omhändertas på ett strukturerat sätt och förutsätter en långsiktig hållbar finansiering. Trafikförvaltningens budgetunderlag 2027 inkluderar utökade kostnader om 42 miljoner kronor avseende bemanning kopplat till mottagandet och driften av den nya anläggningen.

2.1.3 Justering av verksamhetsanslag i samband med övertagande av låneportföljen för utbyggd tunnelbana

Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) får för närvarande ett verksamhetsanslag för att täcka de räntekostnader som uppstår till följd av de lån som upptas för att finansiera anläggningen som upparbetas. Trafikförvaltningen (TF) kommer successivt ta över den färdiga anläggningen och i samband med det behöver även motsvarande lån och räntekostnader justeras. För att finansiera dessa räntekostnader behöver verksamhetsanslaget för trafikförvaltningen anpassas.

I budgetunderlaget för 2027 inklusive planår ingår dessa lån och räntekostnader ej i trafikförvaltningens prognos utan återfinns hos FUT. Behovet av anslag redovisat ovan täcker därmed inte dessa kostnader. Trafikförvaltningens prognostiserade resultat förutsätter att anslaget har anpassats när övertagande av lån sker. En flytt av låneportföljen från FUT till TF förutsätter därför att regionfullmäktige har beslutat om en justering av anslaget för att finansiera räntekostnaderna.

2.1.4 Utveckling av digitala tjänster och biljettsystem

Trafikförvaltningen utvecklar löpande resenärserbudandet och biljettsortimentet för att stärka biljettintäkterna genom ökad attraktivitet, tillgänglighet och användarvänlighet. Särskilt fokus ligger på att förbättra digitala tjänster och information för att förenkla köp- och reseupplevelsen och därigenom göra kollektivtrafiken mer attraktiv och tillgänglig.

Det pågår utvecklingsinsatser kopplade till biljettsortimentet i syfte att i högre grad anpassa erbjudandet till olika resenärsbehov och användningsmönster.

Som en del av detta arbete har trafikförvaltningen, i enlighet med tidigare budgetuppdrag, analyserat förutsättningarna för införande av dygnsbaserat pristak ("capping") för köp med betalkort. Analysen har genomförts genom simuleringar i SL:s intäktsanalysverktyg och omfattar fem nivåer för pristak motsvarande 2–4 enkelresor per dygn.

Nivå	Förändring intäkter (%)	Förändring intäkter (helår)	Förändring resande
2 resor (86 kr/dygn)	-1,56%	-149 mkr	+1,28%
2,5 resor (108 kr/dygn)	-0,87%	-84 mkr	+0,7%
3 resor (129 kr/dygn)	-0,27%	-26 mkr	+0,21%
3,5 resor (151 kr/dygn)	-0,15%	-14,3 mkr	+0,11%
4 resor (172 kr/dygn)	-0,04%	-3,4 mkr	+0,02%

Beräkningarna visar att införande av capping medför minskade biljettintäkter vid samtliga nivåer, främst till följd av överströmning från periodbiljetter till enkelbiljetter, samtidigt som resandet bedöms öka till följd av ett lägre samlat pris för resenären.

Trafikförvaltningen bedömer att ett pilotförsök med ett pristak motsvarande tre enkelresor per dygn, motsvarande 129 kronor, innebär en väl avvägd balans mellan ökad attraktivitet och begränsad intäktsrisk. Nivån innebär en tydlig rabatt jämfört med nuvarande 24-timmarsbiljett samtidigt som periodbiljetternas attraktivitet för regelbundna resenärer i huvudsak bedöms kunna bibehållas. Ett införande förutsätter finansiering via högre verksamhetsanslag utöver behovet redovisat under punkt 2.1.2.

Förvaltningen har i analysarbetet förespråkat att priset för dygnsbiljetten justeras till motsvarande nivå i samband med ett eventuellt införande av capping, i syfte att upprätthålla ett tydligt och sammanhängande biljetterbudande. Förutsatt erforderliga beslut och tekniska förutsättningar bedöms införande kunna ske från och med juli 2027.

Sammantaget bedöms utvecklingsinsatser inom digitala tjänster, resenärsinformation och biljetterbudande bidra till ökad attraktivitet och tillgänglighet i kollektivtrafiken samt skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling av biljettintäkterna.

2.2 Förslag till justeringar av reglemente/ägardirektiv

N/A

2.3 Förslag till biljettpriser

Biljettintäkterna i budgetunderlag 2027 med planår baseras på oförändrad biljettmix och resandevanor som utfall 2025. I enlighet med fullmäktiges budget 2026 inkluderar budgetunderlag 2027 ingen taxejustering. Priset på en 30-dagarsbiljett vuxen uppgår till 1 060 kronor och en enkelbiljett vuxen till 43 kronor. Det finns ingen planerad taxejustering för åren 2028–2029. Effekter från den terminsbiljett till vuxna studerande som införs under hösten 2026 har inkluderats. Lovbiljetten som introducerades under 2024 finns fortsatt kvar.

Tabellen nedan visar förslag till möjliga direkta biljettintäktseffekter av alternativa taxejusteringar. Prisjusteringarna avser hela sortimentet utifrån nuvarande nivå.

Ökning (%)	Ökning pris 30d vuxen, kr	Pris, kr	Effekt intäkter, Mkr
0%	0	1 060	0
2%	20	1 080	65
4%	40	1 100	175
10%	110	1 170	405

3 Ekonomiska förutsättningar

3.1 Antaganden och förutsättningar

Budgetunderlag 2027 grundas på antagandet att anslag är enligt fullmäktiges budget 2026 där en uppräkningsplan för planår 2029 avser samma ökning som till 2028. Biljettpriserna är i enlighet med fullmäktiges senaste budget. Resandeprognosen för 2027 är 87 procent och räknas därefter upp med cirka 1 procent per år dels för högre prognosticerad befolkningstillväxt, dels för de förväntade effekter från de satsningar som görs för att stärka biljettintäkter och lojalitet. Se vidare nedan under *Resande och trafikutbud*.

Övriga intäkter budgeteras i enlighet med verksamhetens bedömningar om till exempel förändrade avtal och indexeringar. I övrigt antas en generell ökning om 2 procent om ingen mer exakt information finns att tillgå. Bidrag och medfinansiering baseras på investeringsobjektens bedömningar.

Personalkostnaderna i budget bygger på principen om full bemanning som innebär att beslutat antal tjänster arbetar enligt plan. Inhyrd personal budgeteras därmed inte utan behovet bedöms från fall till fall under löpande år med en restriktiv inställning. För lönekostnader antas en ökning om 2 procent per år till följd av årlig lönerevision. Sociala avgifter (PO-pålägg) är budgeterat enligt senaste prognos från regionledningskontoret. Den gamla pensionsskulden i SL-bolagen baseras på senaste underlag från KPA.

Vad gäller antaganden om köpt trafik, drift och underhåll och övriga kostnader baseras kostnaderna i första hand på verksamhetens bedömningar om aktuella och kommande avtal, indexering samt andra förändringar som påverkar kostnaderna i praktiken.

Kostnaderna för avskrivningar baseras på prognos över driftsättningar inom ramen för framtagandet av budgetunderlaget. Finansnettot grundar sig på den samlade låneportföljen och senaste aktuella bedömning om ränteläget de kommande åren. Låneportföljen och räntekostnaderna inkluderar inte de lån som förvaltning för utbyggd tunnelbana tar upp för att finansiera investeringen. Låneportfölj och räntekostnader tas över under förutsättning att högre finansiering tillgodoses.

I och med det geopolitiska läget i omvärlden finns en risk att bränslepriser, index och räntekostnader ökar. Trafikförvaltningen har i budgetunderlag 2027 gjort antaganden utifrån den data som erhållits. Detta påverkar främst den köpta trafiken och finansnetto, men även andra delar som drift och underhåll och övriga kostnader.

Vad gäller bemanningen för mottagandet av utbyggd tunnelbana är antagna kostnader preliminära utifrån en översiktlig kalkyl och kan komma att revideras till verksamhetsplanen för 2027.

Gällande Region Stockholms andel av Mälardalstrafik har trafikförvaltningen utgått ifrån den senaste uppgiften från Mälardalstrafik, att övergå från nödavtal till trafikavtal, och därmed anpassat budget utifrån denna information. Det finns en risk att upphandlingen omprövas eller skjuts upp, vilket kan medföra högre kostnader.

Vid bedömning om avvikelse mot budget och underskott förhåller sig förvaltningen till

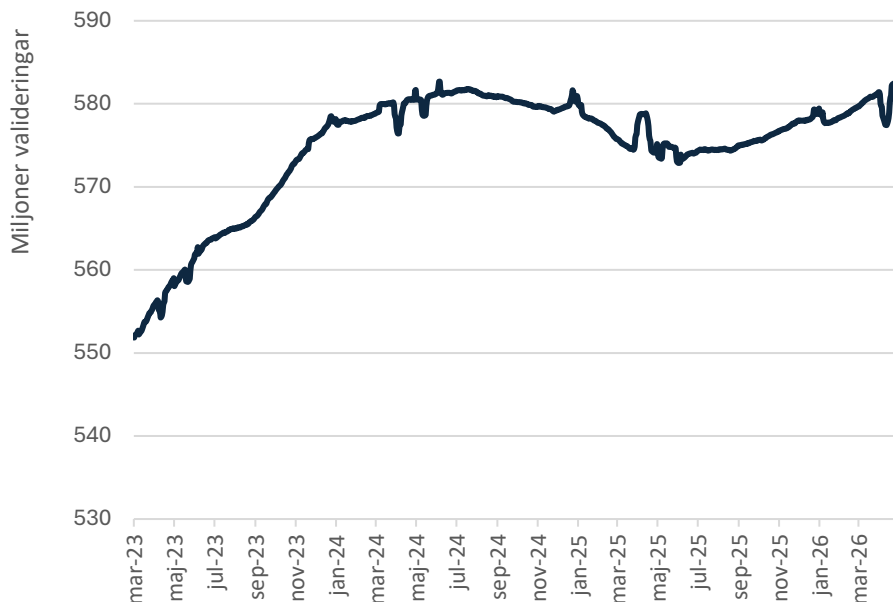
de resultatkrav som beslutades i fullmäktiges budget 2026 samt samma resultatkrav år 2029 som 2028 i enlighet med anvisning från regionledningskontoret.

Resande och trafikutbud

Resandeprognosen för 2027 är 87 procent av 2019 årsnivå och räknas därefter upp med cirka 1 procent per år. För åren 2028 och 2029 beräknas resandet uppgå till cirka 88 procent respektive 89 procent. Antalet genomsnittligt påstigande i kollektivtrafiken 2026 beräknas uppgå till cirka 2,5 miljoner en vanlig vardag.

Jämfört med resandet 2019 kvarstår skillnader mellan trafikslagen och resandeutvecklingen men under inledningen av 2026 syns en positiv utveckling i resandet. Valideringar uppvisar en tydlig återhämtning jämfört med den lägsta nivån sommaren 2025. Under 2026 noteras att nedgången från hösten 2024 har återhämtats och att antalet valideringar närmar sig de högsta nivåerna sedan pandemin.

Diagram: Totalt ackumulerade valideringar per senaste 364 dagar för alla trafikslag



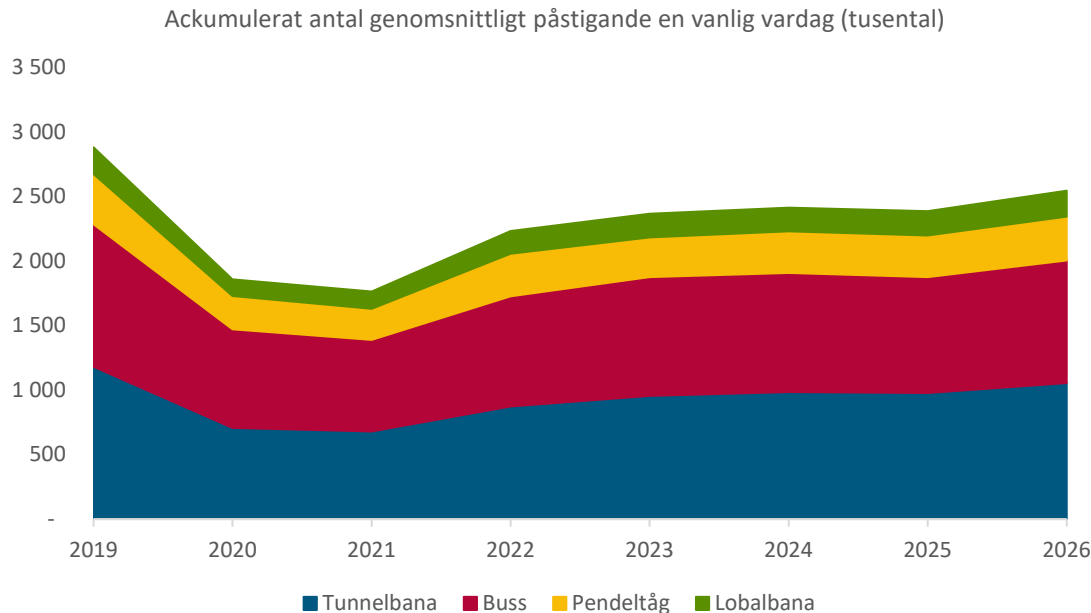
Början av 2026 har generellt präglats av positiva trender där antal sålda biljetter och valideringar ökat mellan 2,5 och 4 procent. Störst är ökningen inom pendeltågstrafiken med nästan 5 procent fler valideringar och påstigande under första tertialet jämfört med samma period förra året. Detta är kopplat till en ökad punktlighet att nöjdheten med resan ökat 12 procent i genomsnitt. Även buss har en tydlig uppgång i antal valideringar och ökad nöjdhet även om det finns stora variationer mellan avtalen. Tunnelbanan har fått en bra start av nya avtalet med Connection Stockholm och kundnöjdheten är högre än förra året totalt sett.

Även om trenderna generellt sett varit bra under 2026 finns utmaningar inom i första hand kundernas upplevelse av störningsinformation och det är viktigt att fortsätta dialogen med externa aktörer för att säkerställa snabba åtgärder vid störningar.

Att stärka kollektivtrafikens leveransförmåga genom att säkerställa en mer stabil

fordonsutsättning, en effektivare samverkan mellan fordonsleverantörer, trafikutövare och trafikförvaltningen, är en viktig aspekt i att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik.

Diagram: Ackumulerat antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag



Trafikavtal och kostnadsutveckling

Under 2027 kommer bussområdena Innerstaden/Lidingö, Södertälje och Järfälla/Upplands-Bro att få nya och mer kostnadseffektiva avtal. Då skiftet sker i juni respektive augusti kommer full effekt att realiseras först 2028. Kostnaderna för buss beräknas genom dessa avtal att sjunka cirka 140 miljoner kronor 2027 och 550 miljoner kronor 2028.

Kostnadssänkningen innebär att kostnad köpt trafik för buss kan hålla en relativt konstant nivå trots att budget baseras på att priser på drivmedel är kvar på dagens nivå. Trafikförvaltningen har genom sina indexkorgar cirka 600 miljoner kronor av kostnader för köpt trafik exponerat mot HVO, genomsnittligt index för återstående del av 2026 och 2027 är cirka 50 procent högre än genomsnittligt index för 2025 och det påverkar kostnaden 250–300 miljoner kronor per år fördelat mellan trafikslagen buss och sjötrafik.

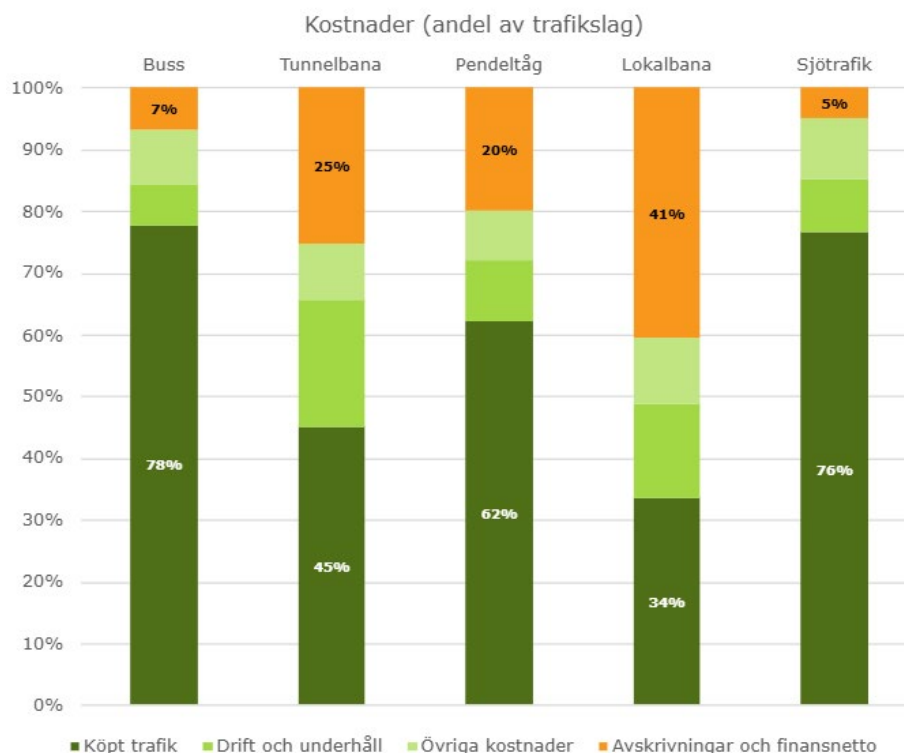
Utöver det finns en fördyring 2026 och 2027 på E22 som är det nuvarande trafikavtalet för Innerstaden och Lidingö fram till trafikstart av det nya avtalet E47 i augusti 2027. Tidigare oreglerade affärs- och avtalstillämpningar har nu lösts ut som en del i att säkerställa kontinuerlig trafik i Stockholms innerstad och en god affärsrelation, detta tillsammans med en senarelagd driftstart medför en kostnadsökning jämfört med planår 2027 i budgetunderlag 2026.

Avseende pendelbåtstrafik på Linje 80 är upphandlingen avbruten och nuvarande avtal förlängt till 31 december 2028. Inför en ny upphandling har ett parallellt arbete gjorts för att både säkerställa nödvändig laddkapacitet och utreda val av ägarskap för ett framtida elektrifierat tonnage på linjen.

Ekonomisk effektivitet

De ekonomiska förutsättningarna för de olika trafikslagen är olika. Spårtrafik är generellt effektivt för att transportera stora mängder resenärer, men kapitalkostnaderna för infrastruktur och fordon har stor påverkan. Detta framgår genom att en väsentligt större del av kostnadsmassan är avskrivningar och räntor. På lokalbana är 41 procent av kostnaderna idag avskrivningar och räntor och det finns stora skillnader mellan de olika lokalbanorna där Roslagsbanan har 47 procent av kostnaderna kopplat till avskrivningar och räntor samtidigt som Nockebybanan har 20 procent.

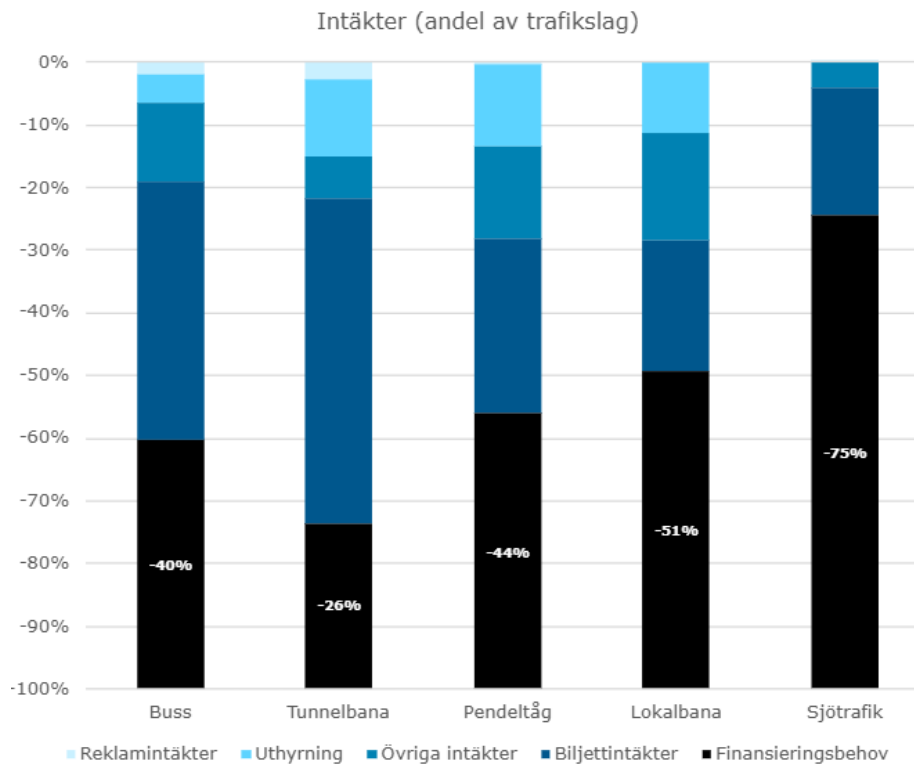
Diagram: Kostnadsfördelning per trafikslag



För att ge en bild av finansieringsbehov per trafikslag har trafikförvaltningen genom en delvis schabloniserad fördelning av biljett- och reklamintäkter beräknat behovet av verksamhetsanslag per trafikslag. Baserat på detta framkommer att sjötrafik har störst behov av finansiering genom verksamhetsanslag (cirka 75 procent) samtidigt som tunnelbana är effektivast (cirka 26 procent).

Skillnader i ägandestruktur mellan trafikslagen, tillsammans med att de befinner sig i olika skeden av sina investeringscykler, medför variationer i avskrivnings- och räntekostnader.

Diagram: Intäktsfördelning per trafikslag



3.2 Resultaträkning

Tabell: Resultaträkning; utfall 2025 samt budget 2026 med planår och prognos 2026 - 2029

Resultaträkning* Mkr	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2026 april	Planår 2027	Prognos 2027	Planår 2028	Prognos 2028	Prognos 2029
Verksamhetsanslag	14 433	15 313	15 326	15 770	15 770	16 205	16 205	16 653
Biljettintäkter	9 731	9 890	9 911	9 848	9 981	9 908	10 106	10 229
Uthyrning fordon	1 446	1 568	1 594	1 547	1 609	1 561	1 608	1 608
Uthyrning lokaler	973	996	991	954	950	917	919	927
Reklamintäkter	437	496	425	644	616	656	656	669
Övriga intäkter	2 194	1 867	2 027	1 945	2 029	1 817	1 865	2 180
Verksamhetens intäkter	29 215	30 129	30 274	30 707	30 955	31 065	31 360	32 265
Personalkostnader	-1 242	-1 463	-1 457	-1 494	-1 544	-1 520	-1 576	-1 607
Köpt landtrafik (SL)	-14 750	-14 781	-15 070	-14 793	-15 152	-14 954	-15 163	-15 600
Köpt färdjänsttrafik (Ftj)	-1 277	-1 367	-1 369	-1 460	-1 452	-1 539	-1 536	-1 603
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-484	-541	-644	-560	-620	-568	-627	-635
Drift och underhåll	-3 542	-3 810	-3 767	-3 771	-3 788	-3 670	-3 894	-4 012
Övriga kostnader	-1 535	-1 522	-1 566	-1 498	-1 482	-1 379	-1 451	-1 486
Verksamhetens kostnader	-22 831	-23 484	-23 874	-23 576	-24 039	-23 631	-24 248	-24 944
Avskrivningar	-4 252	-4 557	-4 396	-4 859	-4 755	-5 052	-5 114	-5 614
Finansnetto	-1 192	-1 223	-1 338	-1 349	-1 489	-1 459	-1 630	-1 765
Resultat	939	865	666	923	672	923	369	-58

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt

Sammanfattning

Jämfört med verksamhetsplan 2026 har de finansiella förutsättningarna försämrats som beskrivits i avsnitt 2.1. Kostnadsprognosen har ökat främst till följd av det sämre geopolitiska läget som påverkar bränslekomponenterna inom index i den köpta trafiken samt finansnettot genom en högre ränteprognos än tidigare. Flera nya budgetuppdrag förutsätter finansiering såsom bland annat uppdraget med att etablera avtalsområde Sigtuna/Upplands Väsby busstrafik i egen regi efter att avtalet löper ut under 2029. I arbetet med framtagandet av budgetunderlaget har trafikförvaltningen vidtagit åtgärder inom bemanning och underhåll för att bidra till att sänka kostnaderna, men det är inte tillräckligt för att nå de höga resultatkraven. Underskott mot resultatkraven beräknas därmed samtliga år och en ekonomi i balans förutsätter en högre intäktsökning än angivet i fullmäktiges budget 2026.

Den samlade kostnadsökningstakten från 2025 till prognos 2029 uppgår till cirka 3,6 procent i genomsnitt per år. Det är främst kapitalkostnaderna som bidrar till ökningstakten med motsvarande 8,9 procent per år till följd av högre ränteprognos än

tidigare och en ökande låneportfölj genom den alltjämt höga investeringsvolymen, samt allt högre avskrivningar till följd av successivt driftsatta investeringar. Verksamhetens kostnader under samma period ökar med i genomsnitt 2,3 procent per år.

Nedan beskrivs förändringen mellan åren av de övergripande resultatkategorierna samt större förändringar mot åren i verksamhetsplan 2026.

3.2.1 Verksamhetens intäktsutveckling

Verksamhetsanslag

Verksamhetsanslag är budgeterat enligt regionledningskontorets anvisningar där samma nivåer använts som i fullmäktiges budget 2026 och en uppräkningsfrån 2028 till 2029 i samma takt som mellan 2027 och 2028. Ökningen är 3,0 procent för 2027 och 2,8 procent per år från 2028 och framåt.

Biljettintäkter

I budgetunderlaget för år 2027 baseras biljettintäkterna på en resandeprognos om 87 procent av 2019 års pre-pandemiska nivå. För åren 2028 och 2029 beräknas resandet öka till 88 respektive 89 procent. Någon taxjustering har inte antagits för något av åren. Biljettintäkterna är baserade på aktuellt sortiment, biljettmix och resandevanor med cirka 60 procent av intäkterna från periodbiljetter och cirka 40 procent från enkelbiljetter.

Övriga intäkter

Övriga intäkter⁴ varierar mellan åren, främst till följd av resultatneutrala förändringar såsom vidarefakturerings. Övriga intäkter ökar mellan åren 2027 och 2026 (prognos) med 168 miljoner kronor främst genom högre reklamintäkter till följd av nya reklamavtal. År 2028 minskar bidrag främst på grund av att ingen elbusspremie förväntas erhållas som tidigare år, trots ökad aktiverad medfinansiering för Katarinaberget, tunnelbanan till Barkarby och Arenastaden samt Tvärbanans utbyggnad.

3.2.2 Verksamhetens kostnadsutveckling

Personalkostnader

Personalkostnaderna ökar år 2027 med 6,0 procent jämfört med prognos per april 2026. Ökningen beror främst på årlig lönerevision och fler beslutade tjänster, inklusive personal från mottagandet av utbyggd tunnelbana. Men också att prognosen för 2026 understiger budget på grund av förskjutningar i rekryteringen av vakanta tjänster och som inte täcks upp i sin helhet av inhyrd personal. Åren 2028–2029 beräknas personalkostnaderna öka med ett snitt på cirka 2,0 procent per år genom årlig lönerevision. Antal beslutade tjänster år 2027 uppgår i prognosen till 1 303.

Köpt trafik

Den underliggande kostnaden för köpt trafik baseras på aktuella avtal. Kostnaden för köpt trafik ökar huvudsakligen till följd av högre bränsleindex på grund av det geopolitiska läget. Kostnadsökningen för SL-trafiken beräknas till 1,5 procent per år

⁴ Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; uthyrning fordon, uthyrning lokaler, reklamintäkter och övriga intäkter

från utfall 2025 till prognos 2029, huvudsakligen genom ökning av bränsleindex. Kostnaderna för skärgårdstrafiken beräknas öka med 7,8 procent per år från 2025 till 2029, främst av samma skäl som för SL-trafiken. Färdtjänsttrafikens kostnader ökar med 6,4 procent per år motsvarande period främst på grund av fler resenärer.

Drift och underhåll

Drift och underhåll har under de senaste åren ökat jämförelsevis mycket. Den totala ökningen från utfall 2025 till prognosen för 2027 är 3,5 procent. Detta beror på en kontinuerligt växande anläggning till följd av driftsatta investeringar samt ett ökat underhållsbehov av anläggningarna. Kostnaderna för drift och underhåll budgeteras för en marginell ökning om 0,6 procent år 2027 jämfört med prognos per april 2026. Främst är det högre kostnader för drifttjänster inom digitalisering och driftkostnader till följd av nytt underhållsavtal och driftsatta investeringar som bidrar till kostnadsökningen. Även drifttjänster kopplade till mottagandet av utbyggd tunnelbana bidrar till kostnadsökningen. Detta motverkas av lägre kostnader för underhåll till följd av en anpassning av planerad nivå. De samlade kostnaderna för Drift och underhåll uppgår år 2027 till 3,8 miljarder kronor. Under åren 2028 och 2029 ligger nivån på cirka 3,9 respektive 4,0 miljarder kronor.

Trafikförvaltningen har omfattande anläggningstillgångar och för att säkra tillgångsförvaltningen behöver satsningar göras under kommande år. En anläggning som växer med cirka 15 procent per år och som vid utgången av år 2030 kommer att uppgå till ett värde om cirka 150 miljarder kronor kräver naturligt ökat stöd i form av underhåll och specialistkompetens. IT-system och arbetssätt behöver utvecklas och digitaliseras. Inom de närmaste åren kommer trafikförvaltningen ta emot nya större anläggningar såsom utbyggd tunnelbana, tvärbanans Kistagren med mera. Detta förutsätter en långsiktig kompetensförsörjning såväl som stabil finansiering.

Övriga kostnader

Övriga kostnader är relativt konstanta över åren och ligger strax under 1,5 miljarder kronor per år. En stor del av posterna inom kategorin är resultatneutrala såsom sjukresor, bränslekostnader för buss (biogas) och entreprenadkostnader. Jämfört med prognos per april 2026 beräknas kostnaderna minska främst genom lägre bränslekostnader, lägre kostnader för specialistkonsulter, lägre kostnader hänförliga till Mälardalstrafik samt lägre kostnader avseende övrig hyra och leasing. Under åren 2028 och 2029 har bussflottan övergått till 100 procent el vilket ger en minskning i bränslekostnader samt att en fortsatt minskning av specialistkonsulter ses.

Kapitalkostnader

Avskrivningarna ökar kraftigt med cirka 1,2 miljarder kronor motsvarande cirka 9,2 procent per år från prognos 2026 fram till 2029. Nivån på avskrivningarna är drivet av tidigare års höga investeringstakt. Finansnettot ökar med cirka 400 miljoner kronor från prognos 2026 till 2029 motsvarande cirka 10,6 procent per år. Ökningen av finansnettot beror främst på en ökad räntenivå till följd av högre marknadsränta än tidigare år, vilket medför att bundna lån som förfaller från en lågräntemiljö binds om till betydligt högre räntenivåer. I grunden beror räntekostnaderna på ett ökat upplåningsbehov till följd av den höga investeringsvolymen.

4 Investeringar 2027–2036

Kollektivtrafiken står inför en fortsatt utbyggnad under perioden 2027–2036 för att möta behoven i en växande region, där både efterfrågan på resor och kraven på kapacitet och tillgänglighet ökar. Samtidigt präglas systemet av att stora delar av den befintliga infrastrukturen åldras, vilket medför ett ökande behov av underhåll och ersättningsinvesteringar. Parallellt tillkommer nya anläggningar och tillgångar som ska integreras i systemet.

En central utmaning under planperioden är därmed att säkerställa en fungerande och robust balans mellan att förvalta och vidmakthålla den befintliga anläggningen och att samtidigt skapa förutsättningar för att ta emot, driftsätta och förvalta nya investeringar. Detta ställer krav på såväl prioritering av resurser som utveckling av arbetssätt, processer och organisation.

För att uppnå en långsiktig ekonomiskt hållbar utveckling av kollektivtrafiken krävs ett strukturerat och systematiskt arbetssätt inom underhåll och ersättningsinvesteringar. Detta behöver kombineras med fortsatta strategiska satsningar inom områden som kapacitetsförstärkningar, förbättrad framkomlighet, ökad säkerhet och trygghet samt omställning till mer miljömässigt hållbara och resurseffektiva lösningar. Dessa insatser är avgörande för att både möta dagens behov och skapa ett resilient transportsystem för framtiden.

Under planperioden genomförs ett stort antal investeringar som sammantaget bidrar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken. Stora projekt såsom Roslagsbanan, Tvärbanan, Slussen och utbyggnaden av tunnelbanan innebär betydande tillskott till infrastrukturen. Dessa projekt medför samtidigt krav på att organisationen vidareutvecklas, både vad gäller kompetens, styrning och arbetssätt, för att effektivt kunna ta emot och förvalta de nya anläggningarna.

Samtidigt kvarstår ett tydligt fokus på den befintliga anläggningen, där genomförandet av nödvändiga ersättningsinvesteringar är avgörande för att upprätthålla funktion, kvalitet och driftsäkerhet i kollektivtrafiken. Att säkerställa detta är en grundförutsättning för att kollektivtrafiksystemet som helhet ska fungera tillförlitligt och kunna möta både nuvarande och framtida behov.

Investeringsvolym 2027–2036

(Mkr)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Totalt 10 år
Investeringsplanunderlag 2027	6 972	8 203	9 069	7 698	5 691	6 553	6 100	5 130	4 661	4 633	3 687	61 425
Investeringssutrymme beslutat av Regionfullmäktige 2026	6 798	8 071	8 355	6 752	6 060	5 873	5 086	4 806	4 103	4 445	3 704	60 348
Avvikelse mot beslutat investeringssutrymme 2026-2035	174	132	714	946	-368	680	1 014	324	558	188	-17	1 077

Trafikförvaltningen investeringsram om 60,3 miljarder kronor har i förslaget till ny investeringsram utökats med 1,1 miljarder. Differensen mot tidigare beslutad investeringsram förklaras av att objekt Spårväg syd har fått en beslutad utökning om 1,3 miljarder i november 2025⁵ vilket gör att investeringsutrymmet kan utökas med

⁵ RS 2025–1041

motsvarande summa.

För att fortsatt kunna vidmakthålla anläggningen samt möta framtidens resandeprognoser finns ett stort investeringsbehov utom beslutad ram i investeringsplan 2027–2036, om 10,6 miljarder kronor⁶. Att fortsatt skjuta upp tidskritiska objekt skulle ge allt större risker och konsekvenser på regionens förmåga att leverera en fungerande kollektivtrafik. De två högst tidskritiska objekten från risk och prioriteringsarbetet har således lagts in om 1,9 miljarder kronor. Vilket ger en ny investeringsplan om 61,4 miljarder kronor.

4.1 Antaganden och förutsättningar

Hantering av index i investeringsplanen 2027–2036

Hantering av index i trafikförvaltningens investeringsplan 2027–2036 varierar mellan olika investeringsobjekt och beror bland annat på projektens fas, anläggningstyp, omfattning, avtalsförutsättningar samt tidplan för beslut och genomförande.

De senaste årens förändrade omvärldsläge har haft betydande påverkan på såväl inflation som entreprenadindex, materialpriser, transport- och energikostnader. Detta har i sin tur påverkat trafikförvaltningens investeringsprojekt i varierande grad. Stora och komplexa projekt kännetecknas av långa genomförandetider, där respektive investeringsfas ofta sträcker sig över flera år. Antaganden om index och andra omvärldsfaktorer skiljer sig därför ofta åt mellan projektens planeringsskede och de faktiska förhållanden som råder när projektet genomförs.

Historiskt har indexantaganden i många fall varit försiktigt hållna. Konsekvensen har blivit att kostnadsökningar tydliggörs först senare i investeringsprocessen, såsom vid upphandling eller under produktion, när handlingsutrymmet för att påverka projektets omfattning och kostnadsnivå är mer begränsade. Mot denna bakgrund har flera investeringsobjekt reviderat sina kalkyler i samband med arbetet med investeringsplan 2027–2036.

För specificerade investeringsobjekt har bedömningar av framtida indexpåverkan gjorts individuellt. Entreprenadprojekt i tidiga skeden, där produktion ännu inte påbörjats, har i huvudsak räknats upp till 2026 års prisnivå baserat på faktisk inflation, varefter ett årligt indexantagande om 3 procent har tillämpats. Entreprenadprojekt i pågående produktion har, i den mån det varit möjligt, bedömts utifrån aktuell omvärldsutveckling, avtalsvillkor samt befintlig budget och fattade beslut. Fordonsinvesteringar har räknats upp till 2026 års prisnivå och därefter antagits öka med cirka 2 procent per år, i linje med inflationsmålet samt Konjunkturinstitutets prognos för konsumentprisindex (KPI), vilket motiveras av att fordonsavtal normalt indexregleras mot KPI.

För de objekt som sedan tidigare har en budget, beslutad i samband med investeringsplan 2026–2035, har en bedömning gjorts från fall till fall kring eventuell indexförändring i relation till objektens beslutade ramar. De objekt som bedömts ha otillräcklig riskreserv för att kunna finansiera indexförändringen har inkluderats som

⁶ Läggs de mest tidskritiska nya objekten in i investeringsplan 2027–2036 uppgår den nya investeringsplanen till 73,0 miljarder kronor.

utgiftsökningar i prioriteringsarbetet för investeringsplan 2027–2036 (se avsnitt 4.2). För Sverigeförhandlingens objekt, Roslagsbanan till City och Spårväg Syd, tillämpas en särskild modell för indexhantering. Tidigare har ett generellt indexantagande om 2 procent per år använts. Inför investeringsplan 2027–2036 har detta ersatts med en beräkning baserad på Konjunkturinstitutets prognos för KPI, med ett tillägg om ytterligare en procentenhet per år. Denna förändring har medfört utgiftsökningar för båda objekten om Spårväg syd 753 miljoner kronor respektive Roslagsbanan till city om 1 108 miljoner kronor (se avsnitt 4.2).

Vad gäller trafikförvaltningens ospecificerade investeringar hanteras index olika beroende på ekonomisk omfattning, samt om objekten befinner sig i investeringsprocessen eller är planerade som en del av trafikförvaltningens långsiktiga investeringsbehov, inkluderade i förvaltningsplanerna. För ospecificerade investeringar som befinner sig i investeringsprocessen har en bedömning kring index genomförts utifrån eventuella avtal samt beslutad budget, i likhet med de specificerade investeringarna. För de långsiktiga investeringarna som ännu ej gått in i investeringsprocessen görs en indexuppräknings om 3 procent per år. Dock har ingen total utgiftsökning kunnat läggas in till följd av indexförändringar på total nivå för trafikförvaltningens ospecificerade investeringar, då det inte finns utrymme i budget. Den indexjustering som genomförts i samband med 2027–2036 innebär således bara en förändrad periodisering mellan åren.

4.2 Investeringsobjekt inom plan (tidigare beslutat)

Kollektivtrafikens investeringar omfattar såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar, där båda kategorierna är avgörande för systemets långsiktiga funktion. Ersättningsinvesteringarna är kritiska för att upprätthålla anläggningens driftsäkerhet, säkerställa funktionalitet och minska sårbarheten i kollektivtrafiksystemet. Samtidigt syftar nyinvesteringarna till att möta den växande efterfrågan på kollektiva resor i regionen och att anpassa systemet till framtida behov. Av den totala investeringsramen om 61,4 miljarder kronor utgör nyinvesteringar cirka 62 procent, medan ersättningsinvesteringar står för resterande 38 procent.

De senaste årens omfattande satsningar på infrastruktur understryker behovet av fortsatt höga investeringsnivåer även under planperioden. För att säkerställa att befintlig flotta och anläggning kan vidmakthållas, samtidigt som kollektivtrafiken bidrar till regionens utveckling, krävs en uthållig investeringsnivå. En grundläggande förutsättning för en ekonomiskt hållbar utveckling är ett systematiskt och långsiktigt arbete med underhåll och ersättningsinvesteringar. Detta behöver kompletteras med riktade satsningar på kapacitetsförstärkningar, ökad framkomlighet, förbättrad säkerhet och trygghet samt en successiv omställning till mer miljömässigt hållbara lösningar.

Den planerade investeringsvolymen för perioden 2027–2036 fördelas så att ungefär 49 procent avser kapacitetsökande åtgärder, cirka 50 procent verksamhetskritiska investeringar och omkring 1 procent är kopplade till myndighetskrav. Samtidigt överstiger de identifierade behoven tillgängligt utrymme inom investeringsplanen. Efter genomförd kapacitetsbedömning har de objekt som bedömts mest kritiska för år 2027 prioriterats inom ramen för planen, motsvarande 1,9 miljarder kronor. Övriga identifierade behov om 10,6 miljarder kronor, som också bedöms behöva påbörjas 2027, har placerats utanför plan. I det genomförda risk- och prioriteringsarbetet har

särskild vikt lagts vid tidskritiska objekt, där prioriteringen har gjorts utifrån vilka konsekvenser olika åtgärder får för trafikens funktion och robusthet. Investeringsvolymen har en tydlig tyngdpunkt i början av planperioden. Fördelningen mellan trafikslag visar att lokalbanor utgör den största andelen med cirka 55 procent, följt av tunnelbana med 20 procent, pendeltåg med 6 procent, buss med 7 procent samt trafikslagsgemensamma och övriga investeringar med 12 procent. Jämfört med tidigare planer har en viss förskjutning av investeringar skett till den nuvarande planperioden. Detta beror bland annat på försenade detaljplaneprocesser, senarelagda produktionsstarter samt utmaningar kopplade till upphandling av kvalificerade entreprenörer.

Utöver de specificerade investeringarna ingår även ett brett spektrum av löpande och ospecificerade underhållsåtgärder under planperioden. Dessa omfattar bland annat underhåll av depåer och stationer, modernisering av fordon, renovering av fartyg och kajanläggningar, åtgärder inom elförsörjning och reservkraft, banunder- och överbyggnad samt insatser kopplade till resenärsservice och driftsstöd. Dessa åtgärder är viktiga för att säkerställa ett väl fungerande och tillförlitligt kollektivtrafiksystem i sin helhet.

Samtidigt pågår en omfattande utbyggnad av tunnelbanan genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana, med utbyggnader mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Trafikförvaltningen samverkar nära med denna verksamhet för att säkerställa genomförandet av Region Stockholms åtaganden enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Utbyggnaden medför även behov av omfattande följdinvesteringar i det befintliga systemet, inklusive anpassningar av bytespunkter, etablering av nya bussterminaler samt vidareutveckling av trafikstyrningssystemen.

Objekt med väsentliga förändringar inom befintlig plan är följande:

Nedan beskrivs de objekt som har haft utgiftsökningar på totalutgift jämfört med investeringsplan 2026–2035. Det är främst ökningen som beskrivs om inget annat anges.

- Spårväg Syd har en ökning av totalutgift om 2 897 miljoner kronor. Till följd av ett nytt tilläggsavtal med justerad omfattning och finansiering ökar totalutgiften om 2 144 miljoner kronor. Ändrad indexuppräknings från 2 procent till skuggindex KPI plus 1 procent årligen, ger en ökad totalutgift om 753 miljoner kronor.
- Roslagsbanan till City har en ökning av totalutgift om 1 776 miljoner kronor. På grund av uppdaterade kalkyler och omperiodisering en ökad totalutgift om 668 miljoner kronor. Ändrad indexuppräknings från 2 procent till skuggindex KPI plus 1 procent årligen ger en ökad totalutgift om 1 108 miljoner kronor.
- Framtida Radiokommunikation har en ökning av totalutgift om 1 559 miljoner kronor. Detta på grund utav att objektet visat sig mer omfattande och installationskostnaderna mer kostsamma än tidigare beräknat.
- Roslagsbanan fordon-Ersättning X10p har en ökning av totalutgift om 874 miljoner kronor. Ökningen beror på att ytterligare 5 fordon föreslås inkluderas i omfattningen. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas fram och

grundar sig i bedömningen att 41 fordon behövs år 2036⁷. 41 fordon behövs för att upprätthålla en driftsäker trafik under pågående arbeten, då banan är delvis avstängd, och under tiden som de äldre X10p-fordonen fasas ut. Genom att utöka objektet till totalt 15 fordon täcks det omedelbara behovet till år 2036 med en välkänd fordonstyp som är fullt kompatibel med befintlig infrastruktur och rymms inom Vallentunadepåns planerade kapacitet.

- Roslagsbanan fortsatt ersättning X10p har tagits bort ur investeringsplan 2027–2036. En översyn av fordonsanskaffningen som helhet har gjorts, där behoven över tid för Roslagsbanan har analyserats. I samband med detta har omfattningen och utgiften för investeringsobjekt Roslagsbanan fortsatt ersättning X10p utökats, se ovan beskrivning. Objekt Roslagsbanan fortsatt ersättning X10p kan bli föremål för prioritering i en senare investeringsplan och får värderas utifrån då gällande förutsättningar.
- C30 optioner har en ökning av totalutgift om 459 miljoner kronor till följd av att utfallet för förvaltning utbyggd tunnelbanan hamnar i trafikförvaltningens utfall. År 2023 beslutades om att avropa en optionsbeställning av ytterligare 20 stycken C30 fordon. Under 2026 kommer de sista 8 fordonen tillverkas och då har totalt 116 fordon levererats inklusive dessa 20 optionsfordon.
- Roslagsbanan Elkraft - Ersättning X10p har delats upp i tre objekt och redogörs här för att beskriva de 3 nya objekten och dess nya totalutgift: *Roslagsbanan Elkraft–Ersättning X10p* 957 miljoner kronor i totalutgift, *Roslagsbanan Fs Experimentalfältet–Ersättning X10p* totalutgift om 384 miljoner kronor och *Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet–Ersättning X10p* totalutgift om 49 miljoner kronor. Det sistnämnda hamnar som en ospecifierad investering. Genom att dela objekt Roslagsbanan Elkraft–Ersättning X10p i tre objekt minimeras riskerna för resenärspåverkan både på kort och lång sikt. Objektens samlade leverans är oförändrad mot tidigare beslut.
- Brandskyddsåtgärder tunnelbana har en ökning av totalutgift om 240 miljoner på grund utav omfattningsförändringar. Efter att genomförandebeslutet handlagts krävde SSBF (Storstockholms brandförsvär) omfattande revideringar på fem stationer. Revideringarna avsåg projektets samtliga spårbrostationer. Stationerna förändrades från mindre och enklare åtgärder till projektets största och mest komplexa stationer.
- Program Saltsjöbanan har uppdaterat sin prognos för delprojekt Henriksdal-Slussen. För att höja kapaciteten byggs stationen om med en mittplattform som möjliggör samtidig infart. Tilläggsarbeten och förseningar inom delprojekt kopplat till signaltekniken har genererat en ökning av totalutgift om 189 miljoner kronor.
- Ny entré Västra Skogen uppdaterad prognos ger en ökning av totalutgift om 186 miljoner inför planeringsbeslut. Objektet är 100 procent medfinansierat.
- Manöversystem röd och blå linje har en ökning av totalutgift om 120 miljoner.

⁷ Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p (10 fordon +5 fordon), Roslagsbanan ersättning X10p (4 fordon) och Program Roslagsbanans utbyggnad (22 fordon).

Manöversystemet har aldrig tidigare bytts ut och flertalet oförutsedda risker har dykt upp. Detta har medfört att den ekonomiska osäkerhetsposten för objektet är förbrukad.

- Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta bussdepå har en ökning av totalutgift om 129 miljoner kronor. Detta beror främst på markförhållanden och sättningsproblematik. Åtgärdsvalet identifierade detta och i inriktningsfasen har därför provtagningar och markundersökningar genomförts. Detta har visat att problemen är större än beräknat i åtgärdsvalet. Depån är byggd på 1970-talet och nuvarande miljökrav ställer krav på deponi och sanering av exempelvis asbest i byggnaden och mark.
- Utbyte av manöversystem på tunnelbanans gröna linje är ett nytt specificerat objekt. Befintligt trafikstyrningssystemet har varit i drift sedan 1999 med Siemens som leverantör. Delar av manöversystemet behöver nu livstidssäkras för att säkerställa funktionen som likt övriga delar av systemet planeras att vara i drift till 2024. Totalutgiften uppgår till 132 miljoner kronor. Tidigare låg objektet under ospecificerade investeringar med en totalutgift om 94 miljoner kronor.

Nya objekt tidskritiska 2027 som har lyfts in i trafikförvaltningens investeringsplan 2027–2036

Fordon & IT-system TO Märsta/Sigtuna

Trafiknämnden beslutade i september 2025 att trafikområde Sigtuna-Upplands Väsby ska efter nuvarande avtalsperiods slut (år 2029) drivas i egen regi av Region Stockholm. Som följd av detta beslut behöver fordon anskaffas för driften. Fordonen omfattar bussar och övriga trafikledningsfordon samt fordon för hållplatsservice. IT-system behöver skapas/anskaffas och investeringar göras för att ladda framtida batterielektriska bussar. Objektet har en totalutgift om 1 400 miljoner kronor. Utebliven investering innebär att trafikområdet inte kan bedrivas i egen regi.

Livstidssäkrande åtgärder A32

Trafikförvaltningen har 37 stycken A32-fordon vilka når sin tekniska livslängd 2029. Det finns inget beslut om livstidsförlängning eller nyinvestering av fordonen. Det pågår ett åtgärdsval för att utreda om det är ekonomiskt fördelaktigt att livstidsförlänga eller ersätta fordonen. Åtgärden avser livstidssäkring fram till att antingen nya vagnar köpts in eller livstidsförlängningsåtgärder är gjorda. För att säkra fordontillgången för Tvärbanan (och den utökade trafiken efter förlängning till Helenelund) samt Nockebybanan bortom 2029 behöver trafikförvaltningen investera i åtgärder för att livstidssäkra A32-flottan. Objektet har en totalutgift om 540 miljoner kronor.

Ersättningsinvesteringar av underhållskaraktär (inom plan 2026–2035)

Följande objekt är beslutade eller föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär.

Objekt	Förenklad beslutshandling (beslutsår)
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	2026-2035
Utbyte hissar och rulltrappor 2028	2026-2035
Livstidssäkrande åtgärder X60	2026-2035
Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan	2026-2035
Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan	2026-2035
Utbyte hissar och rulltrappor 2029	2027-2036
Utbyte av manöversystem på tunnelbanans gröna linje	2027-2036
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030	2027-2036
Livstidssäkrande åtgärder A32	2027-2036
Fortsatt utbyte hissar och rulltrappor 2030*	2027-2036
Tvärbanan, Spårbyte *	2027-2036
Nockebybanan, spårinfrastruktur *	2027-2036

* Förutsätter ett tillskott av finansiering i investeringsplan 2027-2036

Pågående objekt Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60 är beslutat inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser löpande underhåll av pendeltågsfordonen, vilket sker enligt kilometeruttag som är kopplat till när fordonet har presterat ett visst antal kilometer, vilket då resulterar i att underhåll behöver utföras på fordonen. Objektet avser tvingande underhåll kopplat till fordonens kilometerprestation. Om underhållet inte kan genomföras får fordonen inte tas i trafik. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Pågående objekt Utbyte hissar och rulltrappor 2028 är beslutat inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser utbyte av hissar och rulltrappor vid prioriterade stationer i systemen pendeltåg och tunnelbana, baserat på det kontinuerliga behovet som formaliserats i förvaltningsplanerna, för att fortsätta säkerställa avsedd funktion för dessa hissar och rulltrappors roll i transport av passagerare och vid utrymning. Utbytet är nödvändigt på grund av att hissarna och rulltrapporna närmar sig den tekniska livslängden och att deras funktion har försämrats i förhållande till den funktion de förväntas ha i stationsmiljön. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Pågående objekt Livstidssäkrande åtgärder X60 är beslutat inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser livstidssäkrande åtgärder av underhållskaraktär i fordonens delsystem för att säkerställa en stabil och långsiktig fordonstillgång i Pendeltågstrafiken i syfte att upprätthålla trafikering. Objektet avser åtgärder inom befintlig fordonsflotta som är avsedda att, under en enhets livstid, vidmakthålla den i ett sådant tillstånd att den uppfyller beslutad planerad livslängd. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Pågående objekt Utbyte av manöversystem på tunnelbanans gröna linje föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser en del i Trafikstyrningssystemet som levererades av Siemens och har varit i drift sedan 1999. Delar av manöversystemet behöver nu livstidssäkras för att säkerställa funktionen som likt övriga delar av systemet planeras att vara i drift till

2040. Objektet bedöms som icke-komplext eftersom den endast innebär utbyte av viss hårdvara inom ramen för ett redan beslutat livstidsförlängningsbeslut, där manöversystemet utgör den slutligen identifierade komponenten vid upprättande av Service- och supportavtal. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Pågående objekt Rulltrappor Citybanan: Station City och Orgelpipan föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser utbyte av samtliga rulltrappor i anläggningen för att säkerställa avsedd funktion för dessa rulltrappors roll i transport av passagerare och vid utrymning. Utbytet är nödvändigt på grund av att rulltrapporna närmar sig den tekniska livslängden och deras funktion har försämrats i förhållande till den funktion de förväntas ha i stationsmiljön. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Kommande objekt Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser utbyte av samtliga rulltrappor i anläggningen för att säkerställa avsedd funktion för dessa rulltrappors roll i transport av passagerare och vid utrymning. Utbytet är nödvändigt på grund av att rulltrapporna närmar sig den tekniska livslängden och deras funktion har försämrats i förhållande till den funktion de förväntas ha i stationsmiljön. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Kommande objekt Utbyte hissar och rulltrappor 2029 föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser utbyte av hissar och rulltrappor vid prioriterade stationer i systemen pendeltåg och tunnelbana, baserat på det kontinuerliga behovet som formaliserats i förvaltningsplanerna, för att fortsatt säkerställa avsedd funktion för dessa hissar och rulltrappors roll i transport av passagerare och vid utrymning. Utbytet är nödvändigt på grund av att hissarna och rulltrapporna närmar sig den tekniska livslängden och att deras funktion har försämrats i förhållande till den funktion de förväntas ha i stationsmiljön. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Kommande objekt Lågfrekvent underhåll PT 2027–2030 föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser löpande underhåll av pendeltågsfordonen, vilket sker enligt kilometeruttag som är kopplat till när fordonet har presterat ett visst antal kilometer, vilket då resulterar i att underhåll behöver utföras på fordonen. Objektet avser tvingande underhåll kopplat till fordonens kilometerprestation. Om underhållet inte kan genomföras får fordonen inte tas i trafik. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Kommande objekt Livstidssäkrande åtgärder A32 föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser livstidssäkring av befintliga fordon som börjar nå sin tekniska livslängd 2029, i syfte att säkerställa en stabil och långsiktig fordonstillgång på Tvärbanan och Nockebybanan i syfte att upprätthålla trafikering. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion.

Ersättningsinvesteringar av underhållskaraktär (förutsätter ett tillskott av finansiering)

Kommande objekt Fortsatt utbyte hissar och rulltrappor 2030 föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser utbyte av hissar och rulltrappor vid prioriterade stationer i systemen pendeltåg och tunnelbana, baserat på det kontinuerliga behovet som formaliserats i förvaltningsplanerna, för att fortsatt säkerställa avsedd funktion för dessa hissar och rulltrappors roll i transport av passagerare och vid utrymning. Utbytet är nödvändigt på grund av att hissarna och rulltrapporna närmar sig den tekniska livslängden och att deras funktion har försämrats i förhållande till den funktion de förväntas ha i stationsmiljön. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion. Förslaget förutsätter att objektet ingår i Region Stockholms budget för 2027.

Kommande objekt Tvärbanan, Spårbyte föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser ersättning av befintliga spår på flertalet sträckor längs med Tvärbanan. Åtgärderna är en del av den löpande förvaltningen (löpande utbyten) av befintlig anläggning efter passerad teknisk livslängd, i syfte att säkerställa befintlig funktionalitet och hålla ner underhållskostnader. Objektet genomförs enligt ett standardiserat förfarande för underhållsåtgärder avseende spårbyten och bedöms vara okomplicerat ur tekniskt, genomförbarhets- och ekonomiskt perspektiv, med låg samhällspåverkan. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion. Förslaget förutsätter att objektet ingår i Region Stockholms budget för 2027.

Kommande objekt Nockebybanan, spårinfrastruktur föreslås beslutas inom trafiknämnden, som en ersättningsinvestering av underhållskaraktär. Objektet avser ersättning av befintliga spår på flertalet sträckor längs med Nockebybanan. Åtgärderna är en del av den löpande förvaltningen (löpande utbyten) av befintlig anläggning efter passerad teknisk livslängd, i syfte att säkerställa befintlig funktionalitet och håller ner underhållskostnader. Objektet genomförs enligt ett standardiserat förfarande för underhållsåtgärder avseende spårbyten och bedöms vara okomplicerat ur tekniskt, genomförbarhets- och ekonomiskt perspektiv, med låg samhällspåverkan. Investeringen avser således inte någon ny funktionalitet eller någon ambitionshöjning i förhållande till ursprunglig funktion. Förslaget förutsätter att objektet ingår i Region Stockholms budget för 2027.

4.3 Investeringar som förutsätter ett tillskott av finansiering (tidigare beslutat investeringsutrymme)

Investeringsvolymen för åren 2026–2035 uppgår till 60,3 miljarder kronor. Plus den utökning som beslutades av Regionfullmäktige för Spårväg syd i november 2025 om 1,3 miljarder kronor. Ger ett totalt budgetutrymme om 61,6 miljarder. Ytterligare behov om totalt 10,6 miljarder kronor som planeras att påbörjas 2027 har lagts utom plan. Objekten är verksamhetskritiska investeringar som säkerställer funktion drift, leverans och säkerhet eller är följdåtgärder till beslutade och påbörjade åtgärder. De beskrivs nedan.

Tvärbanan, spårbyte

Tvärbanan har stora behov av spårbyten för att säkerställa funktionalitet och hålla ner underhållskostnaderna. Det finns 13 sträckor som har paketerats i fyra avstängningsperioder utifrån en prioritering av geografisk närhet och status på anläggningen.

Trafikstyrningssystem rödlinje (TB2)

Det har genom ett genomfört åtgärdsval (2018) rekommenderats att det befintliga trafikstyrningssystemet på tunnelbanans röda linje skall ersättas med ett nytt. Systemet planeras att ersättas 2040. Inriktningsfas pågår för nytt trafikstyrningssystem för tunnelbanan (Framtida trafikstyrningssystem). Fokus ligger på Gröna linjen, men arbetet beaktar hela tunnelbanan. Separat beslut om fördjupat arbete för Röd linje behöver fattas 2027.

Elkraft Tunnelbanan

Objektet omfattar strömförsörjning av tunnelbanans tågdrift och har tillkommit på grund av att elkraftssystemet i tunnelbanan i delar är förslitet, samt att mer effektkrävande fordon (C30) utsätter systemet för ytterligare påfrestningar. Parallellt med utmaningen att vidmakthålla dagens förmåga behöver systemet vara säkert och robust samt energieffektiviseras och dimensioneras för fler resenärer, utbyggd tunnelbana och planerade utökningar av trafiken.

Löpande ersättningsinvesteringar 2029–2030 (inklusive FUT om 76 mkr)

Objektet avser ospecificerade ersättningsinvesteringar 2029–2030 samt tilläggsbeställningar från FUT 2027–2030. De senaste två åren har trafikförvaltningen haft en framtung investeringsplan vad gäller ospecificerade ersättningsinvesteringar, med underskott i finansiering under de senare planåren av den 10-åriga investeringsplanen. Utgiftsökningar inom trafikförvaltningens specificerade objekt har i flera fall finansierats genom omfördelning av den ospecificerade investeringsramen. Detta försvårar proaktiv infrastrukturplanering då även kritiska åtgärder i närtid saknar full finansiering över kommande planår. Beskuren ram för ospecificerade ersättningsinvesteringar utgör ingen omedelbar specifik risk för trafiken, men ökar den generella risknivån i trafiksystemet och skulle ytterligare bygga på underhållsskuld i kollektivtrafiksystemet, vilket i sin tur leder till ökad risk för sämre kollektivtrafik på lång sikt.

Roslagsbanan säkerställd robusthet

Inför att Roslagsbanan börjar trafikera till T-centralen, omkring 2039, behövs åtgärder i befintlig bana för att säkerställa en robust trafik, det vill säga trafiken ska vara punktlig och det ska finnas marginal i systemet att hantera normala störningar utan påverkan på tidtabell och resenär. Det finns även behov av åtgärder för att tillgodose det resande som är prognosticerat och en följd av sverigeförhandlingens avtalade bostadsutveckling och ökat resande med Roslagsbanan i och med förlängningen till city.

Nockebybanan, spårinfrastruktur

Nockebybanan kan delvis ersättas av busstrafik men innebär lägre turtäthet/kapacitet, förlängda körtider och försämrad punktlighet. Samtidigt som en utökad busstrafik driver investeringar i bussdepå och bussterminaler.

Fortsatt utbyte hissar och rulltrappor 2030

Trafikförvaltningens hissar och rulltrappor har ett behov av att löpande ersättningsinvesteras. Driftkostnaderna för att driva tekniskt föråldrade anläggningar är höga och påverkar tillgängligheten för resenärerna. Vid avstängningar och driftavbrott blir det även risk för missnöjda resenärer och stark mediabevakning. Behov av ersättningsinvesteringar baseras på förvaltningsplan.

Roslagsbanan till city tilläggsbeställningar (utvecklingstrappa)

Objektet avser 190 meters plattformar i Roslagsbanan till city och Södra uppgång Odenplan. Utan långa plattformar i T-centralen och Odenplan kan inte roslagsbanesystemet utvecklas för att ta hand om fler resenärer efter trafikstart av Roslagsbanan till city. De långa plattformarna behöver byggas samtidigt som Roslagsbanan till city för att inte behöva riva upp Odenplan och T-centralen i efterhand, om detta ens är möjligt. Riskerar att leda till mycket större kostnader senare.

Roslagsbanan till city standardhöjningar

Objektet avser en förändrad omfattning, tillägg och utökning av befintlig anläggning till följd av förändrade krav, nya riktlinjer som skett sedan ingånget avtal 2016. Konsekvens av utebliven finansiering anläggningen lever inte upp till den kravbild trafikförvaltningen/Region Stockholm har fastställt sedan tidigare. Riskerna och konsekvenserna skiljer sig åt mellan ingående delar.

4.4 Finansiering av driftskostnader för nya investeringsobjekt

Nyinvesteringar som ligger utom plan som inte till fullo har extern medfinansiering inryms ej inom trafikförvaltningens resultatbudget utan förutsätter högre intäkter såsom ökat verksamhetsanslag eller biljettintäkter, alternativt kostnadsbesparingar.

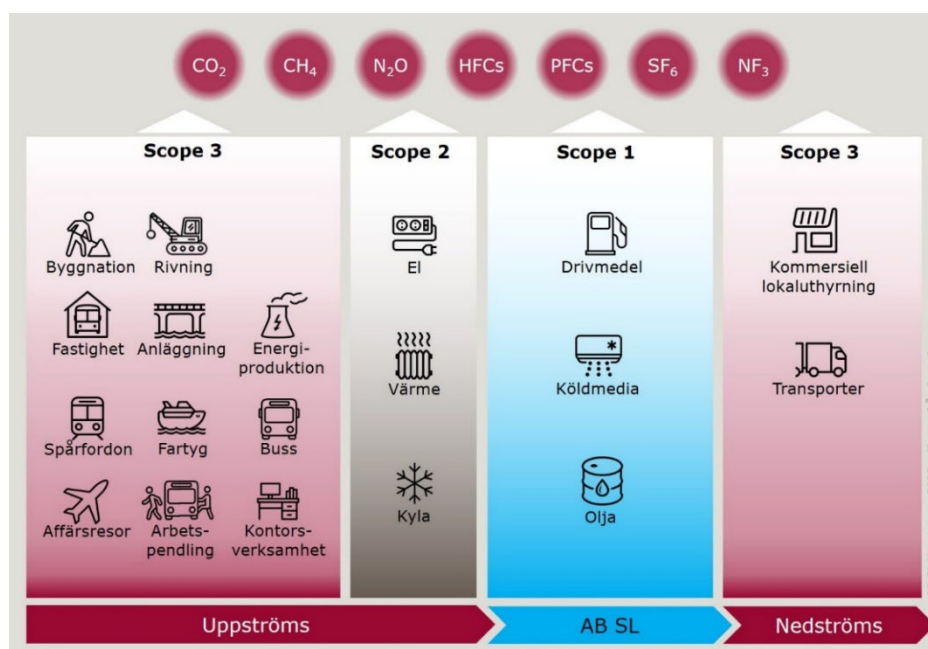
5 Hållbarhetsbedömning för prioriterade åtgärder

5.1 Planerade åtgärder

Trafikförvaltningen gör stora investeringar i infrastruktur och fordon, vilket är nödvändigt för att bedriva en effektiv trafik men ger samtidigt betydande klimatpåverkan, särskilt från bygg- och anläggningsprojekt. Trafikförvaltningen har identifierat behov av åtgärder inom följande områden: förbättrad styrning i åtgärdsvals och investeringsprocessen, ökat återbruk, stärkt styrning, uppföljning samt kompetensförsörjning.

Att genomföra klimatreducerande åtgärder inom Scope 3 kan innebära ökade kostnader, vilket ännu inte har kartlagts.

Investeringsutgifter för andra åtgärder relaterat till klimatreducerande åtgärder i byggprocessen, materialval och elektrifiering är inte estimerade då de bedöms och utvärderas inom varje enskilt större ny-, ombyggnadsprojekt eller initiativ. Det kommer vara av största vikt att bygg- och anläggningsinvesteringar utreds, budgeteras, planeras och uppförs för att nå målsättningarna.



Scope 1 (direkta utsläpp) – avser utsläpp som sker i den egna verksamheten. Den största andelen av kollektivtrafikverksamhetens utsläpp inom detta scope är kopplade till drivmedelsanvändning i drift och utsläpp av köldmedier.

Scope 2 (indirekta utsläpp) – omfattar utsläpp från inköpt energi, såsom el, fjärrvärme och fjärrkyla som används i trafikdrift och fastigheter.

Scope 3 (indirekta utsläpp) – omfattar samtliga övriga indirekta utsläpp från uppströms och nedströms i värdekedjan och inkluderar framförallt utsläpp relaterat till bygg- och anläggningsarbeten, inköp av varor, material och tjänster,

produktanvändning och avfallshantering. Även bränsle- och energirelaterade utsläpp från produktion och distribution ingår.

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att utveckla och förbättra kollektivtrafikens förutsättningar mot ett mer hållbart transportsätt och ett transporteffektivt samhälle. Genom satsningar som tvärgående expressbusslinjer, kollektivtrafik till nya bostadsområden och bättre möjligheter till kombinationsresor, skapas förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle. Arbetet sker i nära samverkan med kommuner och Trafikverket och följer målen i RUFS 2065 och det nya trafikförsörjningsprogrammet. Även i skärgården stärks kollektivtrafikens roll som en del av regionens gröna omställning.

Vidare fortsätter arbetet med möjliga lösningar för att påskynda elektrifieringen av sjötrafiken. Pilot "testbädd i skärgård" planeras att starta under året.

Trafikförvaltningens beslutade åtgärder för att minska växthusgasutsläppen återfinns främst i handlingsplanen för grön omställning⁸ och i omställningen till elektrifierad busstrafik. Handlingsplan för grön omställning, som beslutades inom trafikförvaltningen 2024, innefattar energieffektiviseringsåtgärder inom scope 1 och scope 2 för att nå regionens mål om halverad klimatpåverkan till 2030 och utgör en del i regionen Stockholms klimathandlingsplan om att nå netto-noll till 2035. I Handlingsplan för grön omställning ingår buss-, spår- och sjötrafik samt färdtjänst, fastighet (depåer, samt tunnelbane- och pendeltågstationer) och spårinfrastrukturen. Åtgärdskategorierna som ingår i handlingsplanen är finansierade dels i drift- dels i investeringsbudget med planår.

Prognoserna för 2026 är förenade med viss osäkerhet och det faktiska utfallet för 2026 kan komma att avvika, såväl positivt som negativt, från den nu prognosticerade ökningen av utsläpp av koldioxidekvivalenter. Under 2026 kommer trafikförvaltningen därför att prioritera åtgärder för att nå uppsatta mål, där de viktigaste åtgärderna är:

- Utfasning av fossila drivmedel inom passagerartrafiken till sjöss,
- Slutförande av introduktionen av elbussar i E45HN (Handen, Nynäshamn) och E45T (Tyresö) avtalen samt verka för en högre inblandning av HVO i innevarande trafikavtal där elbussar inte är i drift,
- Fortsatt energieffektiviseringsarbete inom ramen för Handlingsplan för Grön omställning.

En av de viktigaste faktorerna att ta hänsyn till när det gäller energirelaterade utsläpp i kollektivtrafikdriften, är dess beroende till trafikproduktionen då de absoluta utsläppen ökar med utförda trafiken såvida inga åtgärder införs för att minska utsläppen.

Klimatutsläppen inom scope 3 redovisas sedan verksamhetsår 2023 i hållbarhetsredovisningen för trafikförvaltningen. Under 2026 pågår ett arbete med att ta fram en klimathandlingsplan för trafikförvaltningen. Trafikförvaltningens klimathandlingsplan är tänkt att ge en samlad bild av förvaltningens arbete med att minska klimatutsläpp i hela värdekedjan för Region Stockholms kollektivtrafikverksamhet, och styra mot Region Stockholms klimathandlingsplan, vilken pekar ut riktningen för vad nämnder och bolag behöver prioritera för att nå regionens mål om klimatneutralitet till 2035.

⁸ TN 2022-0781, informationsärende i trafiknämnden den 26 november 2024, p.27

5.2 Klimatneutralitet 2035

Ett omställningsarbete till eldriven busstrafik pågår successivt, främst i samband med nya trafikavtal. Depåanpassningar genomförs parallellt för att möjliggöra övergången. Denna omställning är en viktig del i att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet om minskad klimatpåverkan. I denna omställning kommer även behovet av beredskapsåtgärder beaktas.

I trafikavtalen för buss ställs krav på förnybara drivmedel och emissionsfri trafik. När operatörerna använder biodrivmedel har de själva rådighet över valet mellan RME och HVO, där den tidigare är billigare men medför högre klimatutsläpp. Till följd av ökade drivmedelspriser, kopplat till oroligheter i omvärlden, förutspås en övergång från HVO till RME att ske under resten av året. Detta väntas medföra en ökning av utsläppen inom busstrafiken med cirka 25 procent jämfört med 2025, motsvarande cirka 9 200 ton CO₂.

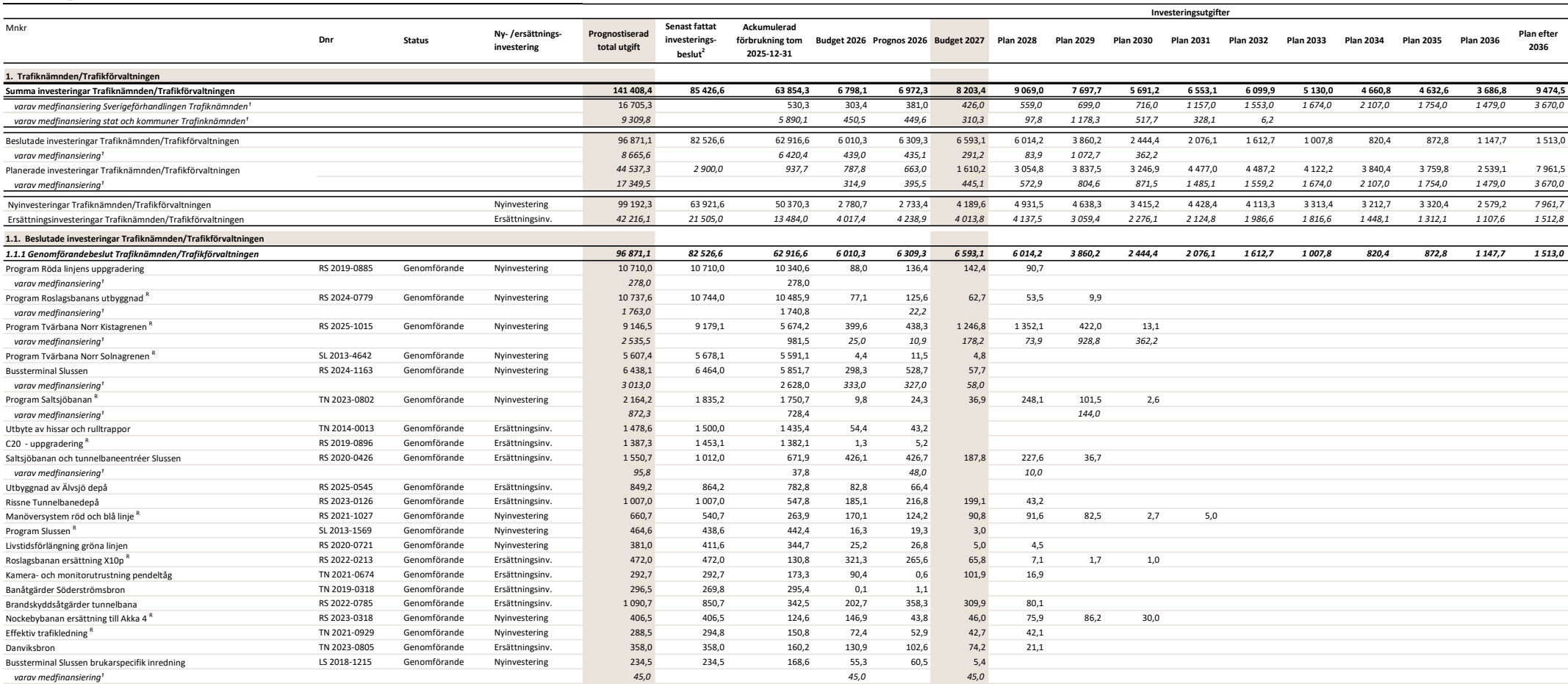
Utsläppsökningen inom busstrafiken bedöms överstiga de positiva effekterna av den fortsatta utfasningen av fossila drivmedel inom pendelbåts- och skärgårdstrafiken. Under 2026 förväntas fossila drivmedel fasas ut från passagerartrafiken till sjöss, vilket beräknas leda till en minskning av utsläppen med närmare 51 procent (motsvarande cirka 8 200 ton CO₂).

Energieffektiviteten inom den allmänna kollektivtrafiken förväntas samtidigt förbättras under året. Samtliga trafikslag prognosticeras minska energianvändningen per sittplatskilometer, eller tonkilometer i godstrafikens fall. Störst förbättring förväntas inom busstrafiken och godstrafiken, med cirka 4 respektive 28 procent, till följd av fortsatt elektrifiering samt ökade transportvolymerna i godstrafiken. Elanvändningen i trafikförvaltningens fastighetsbestånd bedöms minska med cirka 7 procent genom planerade åtgärder inom ramen för Handlingsplan för Grön omställning.

Identifierade utmaningar för att öka återbruk behöver omhändertas. Trafikförvaltnings deltagande i regionens Forum för cirkularitet ger en möjlighet till ökad struktur och samverkan i cirkularitetsfrågan. En del i att öka möjligheten att aktivt främja cirkulära flöden är att utreda eventuell lagerhållning av återbruksmaterial.

EU-kommissionen har, genom det så kallade Omnibusdirektivet, föreslagit förändringar i EU-direktivet om hållbarhetsrapportering (CSRD), bland annat en förskjutning av rapporteringskraven med två år. Förslaget har godkänts av EU-parlamentet i april 2025 och väntar nu på att införlivas i svensk lag. I väntan på de nya regelverken fokuserar trafikförvaltningen på att utveckla kvaliteten i den befintliga hållbarhetsrapporteringen och effektivisera arbetsprocesserna.

Diarienummer RS 2026-0023



Fortsättning trafiknämnden/trafikförvaltningen

Diarienummer RS 2026-0023

Mnkr	Investeringsutgifter																		
	Dnr	Status	Ny-/ersättnings- investering	Prognostiserad total utgift	Senast fattat investerings- beslut [†]	Akkumulerad förbrukning tom 2025-12-31	Budget 2026	Prognos 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Plan 2032	Plan 2033	Plan 2034	Plan 2035	Plan 2036	Plan efter 2036
Program Spårväg City ^R	TN 2013-0025	Genomförande	Nyinvestering	2 951,3	4 670,0	2 946,6	4,8		4,7										
Fordon SpvC - nya A35 fordon ^R	SL 2015-0535	Genomförande	Ersättningsinv.	192,0	191,9	191,9	0,0		0,1										
Lilla Lidingöbron	RS 2024-0096	Genomförande	Ersättningsinv.	176,8	195,4	170,4	5,1	6,4											
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon ^R	TN 2019-0519	Genomförande	Ersättningsinv.	108,5	150,0	100,1	10,8	8,4											
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering	1 925,0	932,6	1 177,9	226,8	158,2											
Ersättningsinvesteringar < 100 mkr			Ersättningsinv.	20 044,8	8 439,5	5 094,6	1 656,0	1 575,3	1 654,6	1 978,8	1 648,3	1 202,2	967,8	993,4	929,7	819,5	868,3	1 101,6	1 512,8
Bussterminal Barkarby	TN 2015-0993	Genomförande	Nyinvestering	149,0	230,3	73,0	67,3	62,2	13,8										
varav medfinansiering [†]				63,0		26,0	36,0	27,0	10,0										
C30 optioner ^R	RS 2023-0431	Genomförande	Ersättningsinv.	1 565,1	183,0	1 037,5	54,7	476,2	31,0	20,4									
Upprustning Södra Götgatan	RS 2023-0174	Genomförande	Ersättningsinv.	766,0	766,0	67,7	75,4	85,4	119,8	119,9	150,1	123,0	79,8	20,2					
Högvärdeskomponenter X60B	TN 2019-1037	Genomförande	Ersättningsinv.	121,5	122,6	120,9		0,7											
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	RS 2019-1069	Genomförande	Ersättningsinv.	778,0	626,2	571,6	189,9	206,4											
Saltsjöbanan FUT Fordon X25 ^R	RS 2024-0777	Genomförande	Nyinvestering	2 096,0	2 096,0	215,3	214,0	204,4	408,5	136,0	571,4	415,4	0,2	81,8	62,9				
Enlunda busstop på Ekerö	RS 2023-0980	Genomförande	Nyinvestering	890,7	890,7	81,6	152,2	70,0	167,9	207,7	199,3	96,1	68,1						
Elektrifiering av Fredriksdal busstop	RS 2024-0379	Genomförande	Ersättningsinv.	68,3	138,1	6,6	64,8	43,2	18,4										
Elektrifiering av Frihamnen busstop	RS 2024-0382	Genomförande	Ersättningsinv.	66,5	126,6	37,2	33,3	26,1	3,2										
Elektrifiering av Kallhäll busstop	RS 2024-0381	Genomförande	Ersättningsinv.	120,8	140,8	49,7	51,1	38,7	32,4										
Elektrifiering av Södertälje busstop	RS 2024-0380	Genomförande	Ersättningsinv.	128,7	159,0	52,8	59,1	47,0	28,9										
Nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten	RS 2024-0432	Genomförande	Ersättningsinv.	119,1	124,2	11,7	43,7	30,7	51,8	24,8									
Program Busstop påer ^R	LS 1409-1055	Genomförande	Nyinvestering	3 306,6	3 635,2	3 303,7		2,9											
Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p ^R	RS 2025-1239	Genomförande	Nyinvestering	2 261,8	1 373,8	326,5	57,4	19,3	245,1	14,5	20,4	250,6	858,3	508,5	13,5	0,8	4,4		
Saltsjöbanan FUT Depåanpassning och elkraftsförstärkning	RS 2024-0909	Genomförande	Nyinvestering	915,2	915,2	134,8	51,5	62,6	190,6	260,6	209,7	57,0							
Brandskyddsåtgärder Nyboda depå	RS 2024-1121	Genomförande	Ersättningsinv.	135,3	135,3	9,7	49,7	25,0	81,2	19,4									
Upprustning av Stadsgårdstunneln, Saltsjöbanan	RS 2025-0675	Genomförande	Ersättningsinv.	100,0	100,0	10,4	48,4	7,7	62,6	19,3									
Nya lok	RS 2024-0855	Genomförande	Ersättningsinv.	291,7	291,7	2,6	29,7	6,1	40,5	29,7	89,7	94,0	29,1						
Busstop på Brännbacken etapp 1 ^R	RS 2025-1244	Genomförande	Ersättningsinv.	206,0	165,0	6,1	3,2	3,0	116,7	80,2									
Busstop på Stäket etapp 1 ^R	RS 2025-1245	Genomförande	Nyinvestering	249,9	193,9	4,4	3,2	3,1	114,3	95,3	32,9								
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030		Genomförande	Ersättningsinv.	59,7					299,8	297,8									
Roslagsbanan Fs Experimentalfältet – Ersättning X10p	RS 2025-1243	Genomförande	Nyinvestering	384,2	384,5		13,0		15,8	238,6	64,9	41,2	5,0	3,9	1,7				
Utbyte av manöverssystem på tunnelbanans gröna linje ^R	RS 2025-1087	Genomförande	Ersättningsinv.	132,3	132,3				45,9	5,3	32,7								
1.2 Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																			
1.2.1 Planeringsbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				29 392,9	1 732,8	890,1	637,0	564,2	1 128,2	1 731,7	2 063,1	1 926,5	2 972,9	3 343,0	2 830,2	2 474,2	2 163,1	1 867,6	5 438,1
Bussterminal Nacka Centrum	RS 2022-0374	Planering	Nyinvestering	438,1	147,0	0,0	17,3			35,7	48,0	48,0	55,0	58,0	59,1	60,0	74,4		
varav medfinansiering [†]																			
Framtida Radiokommunikation ^R	RS 2025-0546	Planering	Ersättningsinv.	1 859,3	107,8	11,1	28,6	29,1	76,0	81,0	79,3	272,2	396,4	390,6	367,9	150,6	5,2		
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	TN 2023-0121	Planering	Nyinvestering	155,4	29,2	25,5	9,5	5,9	20,1	59,6	40,8	3,5							
varav medfinansiering [†]				55,5															
Spårväg Syd ^R	RS 2025-1041	Inriktning	Nyinvestering	9 310,0	497,0	260,8	82,3	66,3	98,4	283,9	420,2	511,0	835,0	1 224,0	1 244,0	1 212,0	1 000,4	628,0	1 525,9
varav medfinansiering [†]				7 316,8		184,8	177,9	71,0	115,0	264,0	384,0	399,0	590,0	850,0	807,0	1 019,0	901,0	561,0	1 171,0
Roslagsbanan till City ^R	RS 2025-1041	Planering	Nyinvestering	12 989,5	705,0	533,7	352,7	299,0	360,9	439,6	505,0	416,6	912,1	1 101,6	1 134,4	1 051,6	1 083,2	1 239,6	3 912,1
varav medfinansiering [†]				9 388,5		345,5	125,5	310,0	311,0	295,0	315,0	317,0	567,0	703,0	867,0	1 088,0	853,0	918,0	2 499,0
Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p	RS 2024-1161	Planering	Nyinvestering	2 212,7	107,9	33,8	43,0	80,3	67,9	257,1	375,9	424,7	511,3	461,8	0,0				
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	RS 2025-1243	Planering	Nyinvestering	957,1	77,5	15,9	51,9	36,2	44,3	23,1	207,6	236,9	261,2	107,1	24,8				
Hässelbygrenen	RS 2025-0347	Planering	Ersättningsinv.	306,7	23,5	5,8	12,4	15,1	12,3	125,2	132,7	13,6	2,0						
Utbyte hissar och rullrappor 2028	RS 2025-0346	Planering	Ersättningsinv.	238,0	3,1	0,7	2,2	2,6	24,5	98,4	111,7								
Saltsjöbanans återuppbyggnad Sickla – Saltsjö-Järla ^R	RS 2025-0015	Planering	Ersättningsinv.	261,0	11,1		34,0	11,1	23,6	178,7	47,6								
Likrikarstationer tunnelbana		Planering	Nyinvestering	385,0	8,0			8,0	377,0										
Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta busstop	RS 2024-1095	Planering	Ersättningsinv.	280,1	15,8	2,7	3,1	10,5	23,1	149,4	94,3								

										Investeringsutgifter									
Mnkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Prognostiserad total utgift	Senast fattat investerings-beslut ²	Akkumulerad förbrukning tom 2025-12-31	Budget 2026	Prognos 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Plan 2032	Plan 2033	Plan 2034	Plan 2035	Plan 2036	Plan efter 2036
1.2.2 Inriktningssbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				7 643,2	106,6	47,5	84,9	61,1	121,3	187,7	504,1	798,6	969,1	684,3	917,7	1 123,1	1 323,8	265,4	639,4
Framtida trafikstyrningssystem	RS 2026-1246	Inriktning	Nyinvestering	2 258,0	42,8	19,9	14,4	18,0	22,2	24,1	58,2	300,7	328,1	337,0	346,7	353,7	365,0	84,2	
Spårväg Syd- fordon och depå ^R	RS 2025-1247	Inriktning	Nyinvestering	2 612,0	9,4	9,3	34,8	3,0	25,4	74,4	195,0	50,5	56,7	88,7	310,9	434,5	543,0	181,2	639,4
Stridbecksvalv Fridhemsplan på grön linje	RS 2025-0848	Inriktning	Nyinvestering	410,3	14,1	9,5	9,7	15,9	32,2	18,6	144,1	148,4	41,6						
Ny entré Västra Skogen	RS 2024-1015	Inriktning	Nyinvestering	588,7	15,4	4,2	11,5	11,7	19,1	13,9	50,1	155,5	328,1	6,1					
varav medfinansiering ¹				588,7		1,4	11,5	14,5	19,1	13,9	50,1	155,5	328,1	6,2					
Anskaffning av Skärgårdsfartyg	TN 2025-0433	Inriktning	Ersättningsinv.	1 768,1	15,9	0,1	14,4	11,4	22,0	56,6	56,7	143,5	214,5	252,5	260,1	334,9	415,8		
Bussdepå innerstad/Lidingö västra	RS 2022-0544	Inriktning	Nyinvestering	6,1	9,0	4,5		1,2	0,4										
1.2.3 Objekt för kommande beslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				7 501,2	1 060,6	0,1	66,0	37,7	360,7	1 135,4	1 270,3	521,7	535,0	459,8	374,3	243,1	272,9	406,0	1 884,1
Rulltrappor Citybanan: Station City & Orgelpipan	TN 2025-1182	Planering	Ersättningsinv.	995,2	10,6	0,1	8,3	7,9	25,0	83,3	154,2	192,4	226,4	146,7	126,5	32,6			
Livstidssäkrande åtgärder X60 ^R	TN 2024-0325	Inriktning	Ersättningsinv.	1 050,0	1 050,0		26,0	26,4	157,0	182,5	210,9	113,7	112,4	103,9	79,9	63,3			
Roslagsbanan till city depå ^R		Inriktning	Nyinvestering	3 100,1			13,2		5,0	15,0	20,0	80,7	100,0	130,0	115,3	100,0	250,0	400,0	1 884,1
Rulltrappor Citybanan: Station Odenplan ^R		Inriktning	Ersättningsinv.	415,9			3,5	3,5	3,6	0,6	50,8	69,5	94,2	77,2	50,5	45,1	20,9		
Fordon & IT-system TO Märsta/Sigtuna		Behovsanalys	Nyinvestering	1 400,0					49,2	664,1	672,4	14,4							
Livstidssäkrande åtgärder A32		Åtgärdsval	Ersättningsinv.	540,0					121,0	190,0	162,0	51,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	6,0	
Roslagsbanan fortsatt ersättning X10p ^R		Inriktning	Ersättningsinv.				15,0												

Not 1. Erhållen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för ett enskilt år.

Not 2. För investeringsobjekt i genomförandefas avses beslut på total utgift. För investeringsobjekt i inriktningsfas avses beslutet för inriktningsfasen, för investeringsobjekt i planeringsfas avses total utgift för inriktnings- och planeringsfas.

Not R. Investeringar som helt eller delvis kopplar till robusthet och syftar till stärkt förmåga för att driva samhällsviktig verksamhet under kris och krig.

Bilaga 1b: Investeringsplan 2027-2036, trafiknämnden/trafikförvaltningen förutsätter ett tillskott av finansiering

Diarienummer RS 2026-0023



										Investeringsutgifter									
Mnkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Prognostiserad total utgift	Senast fattat investerings-beslut ²	Akkumulerad förbrukning tom 2025-12-31	Budget 2026	Prognos 2026	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Plan 2032	Plan 2033	Plan 2034	Plan 2035	Plan 2036	Plan efter 2036
1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				16 627,3					125,0	229,4	754,3	723,6	999,4	1 830,0	2 233,4	2 054,8	975,3	707,4	5 994,6
Summa investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				16 627,3					125,0	229,4	754,3	723,6	999,4	1 830,0	2 233,4	2 054,8	975,3	707,4	5 994,6
Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																			
Nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				6 914,2					53,0	83,0	104,0	60,8	313,4	594,9	596,2	767,0	232,6	148,2	3 961,1
Ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				9 713,0					71,9	146,5	650,3	662,8	686,0	1 235,1	1 637,1	1 287,8	742,8	559,3	2 033,5
1.1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																			
1.1.1 Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				16 627,3					125,0	229,4	754,3	723,6	999,4	1 830,0	2 233,4	2 054,8	975,3	707,4	5 994,6
Tvärbanan, spårbyte ^R				1 951,0	Ersättningsinv.				1,0	11,0	20,0	43,0	621,0	303,0	419,0	533,0			
Trafikstyrningssystem rödlinje (TB2)				4 184,7	Ersättningsinv.				14,4	22,3	46,0	31,6	65,0	167,5	431,3	444,2	457,6	471,3	2 033,5
Elkraft Tunnelbanan ^R				2 365,9	Ersättningsinv.				22,3	22,9	42,1	43,4		764,6	786,8	310,6	285,2	88,0	
Löpande ersättningsinvesteringar 2029-2030 (inklusive FUT om 76 mkr) ^R				654,8	Ersättningsinv.				31,8	59,8	148,4	414,8							
Roslagsbanan säkerställd robusthet				5 572,6	Nyinvestering					17,4	47,8	49,2	134,3	336,6	323,9	564,8	71,3	73,4	3 954,0
Nockebybanan, spårinfrastruktur ^R				272,0	Ersättningsinv.					2,0	270,0								
Fortsatt utbyte hissar och rulltrappor 2030				284,6	Ersättningsinv.				2,4	28,4	123,8	130,1							
Roslagsbanan till city standardhöjningar				425,5	Nyinvestering				15,9	16,4	16,9	5,8	53,7	67,6	69,7	71,8	60,5	40,1	7,1
Roslagsbanan till city tilläggställningar (utvecklingstrappa)				916,1	Nyinvestering				37,1	49,2	39,4	5,8	125,4	190,6	202,7	130,5	100,8	34,6	

Not 1. Erhållen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för ett enskilt år.

Not 2. För investeringsobjekt i genomförandefas avses beslut på total utgift. För investeringsobjekt i inriktningsfas avses beslutet för inriktningsfasen, för investeringsobjekt i planeringsfas avses total utgift för inriktnings- och planeringsfas.

Not R. Investeringar som helt eller delvis kopplar till robusthet och syftar till stärkt förmåga för att driva samhällsviktig verksamhet under kris och krig.

Prioritering och riskbedömning av investeringsobjekt över 100 miljoner kronor. Prioritering, samband och konsekvensanalys gäller för objekt där genomförandebeslut inte ännu fattats. Riskanalysen gäller för samtliga objekt. Se kommentarer i kolumnerna för vidare förklaring.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

