

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Budgetunderlag inför Budget 2027

ÅR 2026

Innehållsförteckning

1 Prioriterade frågor - Förvaltningschefens/VD:s kommentar.....	3
2 Frågor för hantering i RF i Budget 2027	5
2.1 Frågor för hantering i samband med Budget 2027	5
2.2 Förslag till justeringar av reglemente/ägardirektiv	5
3 Ekonomiska förutsättningar	5
3.1 Antaganden och förutsättningar.....	5
3.2 Resultaträkning.....	5
4 Investeringar 2027-2036	7
4.1 Antaganden och förutsättningar.....	7
4.2 Investeringsobjekt inom plan (tidigare beslutat investeringsutrymme)	7
4.3 Investeringar utom plan (tidigare beslutat investeringsutrymme)	9
4.4 Finansiering av driftskostnader för nya investeringsobjekt	9
5 Hållbarhetsbedömning för prioriterade åtgärder	9
5.1 Planerade åtgärder.....	9

1 Prioriterade frågor - Förvaltningschefens/VD:s kommentar

Bakgrund

Stockholmsregionen växer kraftigt vilket innebär såväl utmaningar som möjligheter för regionen. Region Stockholm har, med utgångspunkt i detta, tillsammans med stat och kommuner sedan tidigare beslutat om en utbyggnad av tunnelbanan för att möjliggöra ökat bostadsbyggande.

Inom Region Stockholm ansvarar förvaltning för utbyggd tunnelbana för utbyggnaden av tunnelbanan enligt Stockholms- och Sverigeförhandlingen. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 130 500 bostäder i Stockholms- och Sverigeförhandlingen för att möta bostadsbehovet i den växande regionen.

Förvaltningens verksamhet bygger huvudsakligen på avtal om tunnelbanans utbyggnad och bostadsbyggande inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen 2017. Avtalen enligt Stockholmsförhandlingen är undertecknade av Staten, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Dessa parter delar enligt avtalen på finansieringen av utbyggnaden. I avtalen enligt Sverigeförhandlingen ingår ytterligare utbyggnad av tunnelbanan i form av en ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Finansierande parter för denna nya gula linje är Staten, Region Stockholm och Stockholms stad.

Inom Stockholmsförhandlingen har tilläggsavtal tecknats 2017, 2021 och 2025. Det senaste tilläggsavtalet tillkom efter en förhandling under 2025. Resultatet av förhandlingen var ett belopp om 4 090 miljoner kronor (2016 års prisnivå) vilket motsvarade förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall. Framtida risker omfattas inte av dessa förhandlingar i enlighet med avtalat arbetssätt. I tilläggsavtalet 2025 framgår även att uppföljningen av Station Södra Hagalund framöver ska ske inom ramen för Stockholmsförhandlingens partssammansatta styrelse. (Fram till 2025 har uppföljningen skett inom ramen för Sverigeförhandlingens styrelse).

Utöver uppdragen enligt Stockholms- och Sverigeförhandlingen har förvaltningen ett uppdrag från Region Stockholms budget år 2025 och 2026 att genomföra en lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde.

Utbyggnaden av tunnelbanan ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFs, samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa planer ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Utbyggnaden av tunnelbanan är en viktig del i visionen enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet om attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem som bidrar till Europas mest attraktiva storstadsregion.

Fokusområden 2027 och 2028–2029

Förvaltningens projekt är i olika skeden.

Projekten inom Stockholmsförhandlingen är långt inne i byggskedet. Under 2025 skedde en växling i skede då en rad bygg- och installationsentreprenader drog igång i stor skala. Dessa kommer att fortgå under 2026 och 2027 tillsammans med entreprenader för BEST (bana, el, signal och tele). Depån i Högdalen kommer att slutföras och lämnas över till Trafikförvaltningen i sin helhet under 2026 och tunnelbana till Barkarby i slutet av 2027.

Tunnelbana till Älvsjö, enligt Sverigeförhandlingen, befinner sig i ett skede där de stora entreprenadupphandlingarna ska starta. Bland annat ska den största entreprenaden, TBM-

tunnel och fyra stationer, skickas ut för anbud under 2027.

Förvaltningens prioriteringar för verksamheten under innevarande år anges i målkartan för 2026. Motsvarande arbete med prioriteringar kommer att göras i arbetet med verksamhetsplaneringen för 2027. Exempel på fokusområden som kommer att vara fortsatt mycket viktiga under både 2027 och planåren 2028–2029 är:

- *Ekonomistyrning (TKI-RA).* Förvaltningen implementerar under 2026 en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA) för att säkerställa ändamålsenlig prognostisering och uppföljning. Under hösten 2026 kommer de första redovisningarna av prognoser enligt den nya modellen. Styrningen enligt modellen kommer att vara fortsatt viktig under 2027, både i relation till rapportering inom regionen och i förhållande till parterna i Stockholms- och Sverigeförhandlingen.
- *Överlämning till trafikförvaltningen för drift.* Under 2026 införs en ny och effektiviserad styrning av samverkan med trafikförvaltningen inför överlämning av anläggningen till drift. Fokus under 2026 är på tunnelbana till Barkarby som ligger först i tid för överlämning. Under 2027 kommer arbetet intensifieras för de andra projekten enligt Stockholmsförhandlingen – Arenastaden samt Nacka och söderort.
- *Upphandlingar för tunnelbana till Älvsjö.* Under 2025 och 2026 har upphandlingsstrategin för Gul linje till Älvsjö formats. Det handlar om hur entreprenaderna paketeras, vilka krav som ställs och en viktning av kvalitet i förhållande till pris som är högre än tidigare upphandlingar inom förvaltningen. Strategin implementeras nu i upphandlingarna. Den första stora entreprenaden, station Fridhemsplan, kommer att tilldelas i slutet av 2026. Därefter fortsätter upphandlingarna under 2027, bland annat med den största entreprenaden med TBM-tunnel och fyra stationer. Även den stora upphandlingen av gula linjens trafiksystem inklusive fordon och depå kommer att skickas ut för anbud under 2027.

Risker

I ett tilläggsavtal 2025 för projekten i Stockholmsförhandlingen reglerades kostnaderna för förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall. Framtida risker omfattas inte av dessa förhandlingar i enlighet med avtalat arbetssätt. Som i alla stora infrastrukturprojekt finns betydande risker.

De största riskerna gällande för förvaltningens samtliga projekt där fortsatt aktivt arbete krävs under både 2027 och planåren 2028–2029 är:

- *Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag.* Otydlighet eller bristande kunskap om innehållet i gällande avtal kan medföra omförhandlingar, fördyringar, ändrad omfattning samt svårt att nå konsensus i kommande avtal.
- *Upprepade allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud.* Förvaltningen har ett övergripande mål att inga allvarliga olyckor ska inträffa och arbetet inom byggarbetsmiljö har högsta prioritet.
- *Indexutveckling för kostnader överskrider intäktsutvecklingen.* I enlighet med avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. Kostnaderna för upphandlade entreprenader följer dock en prisutveckling i bygg- och anläggningssektorn vilken sedan projekten startade har varit betydligt högre än KPI. Inom Stockholmsförhandlingen har Förvaltningen i tilläggsavtalet 2025 erhållit finansiering om 2,6 miljarder kronor i 2016 års prisnivå för indexutveckling. Därefter har gapet dock fortsatt att växa, och förvaltningen bedömer att index för bygg- och anläggningssektorn kommer att fortsätta växa snabbare än KPI även kommande år, och att tidigare indexuppräknings inte täcker kostnadsutvecklingen. Sedan basåret för index 2016 har detta lett till ett gap mellan index för finansiering och kostnader på drygt 11

procent. Det innebär att förvaltningens utgifter endast finansieras till 89 procent.

Tunnelbana till Älvsjö är i ett skede då plan och tillståndprocesserna slutförs, upphandlingar starar och byggstart sker för förberedande arbeten. Det innebär ett antal specifika risker:

- *Överklagade planer och tillstånd.* Tidplanen enligt Sverigeförhandlingens avtal är exklusive överklaganden. Det innebär att överklagade planer och/eller tillstånd riskerar att leda till förlängd tidplan och därmed öka kostnaderna.
- *Överprövade upphandlingar.* Överprövningar innebär en tidsåtgång vid domstolsprövningen vilket vidare kan innebära föreningar av projekt och ökade kostnader.
- *Hantering av berg innehållande sulfider och klassning som avfall i stället för biprodukt.* Användbart entreprenadberg riskerar att bli klassificerat av tillsynsmyndigheter som avfall i stället för användbar produkt. Det innebär en risk för försening och fördyring av utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar.
- *Upphandling, integrering och överlämning av trafiksystem.* Förvaltningen eftersträvar att upphandla en leverantör för hela trafiksystemet som kan leverera en beprövad lösning. En risk är att för få leverantörer kan leverera detta och att konkurrensen därmed blir otillräcklig vid upphandlingen. En ytterligare risk är att överlämningen till trafikförvaltningens drift blir tids- och kostnadsdrivande.

2 Frågor för hantering i RF i Budget 2027

2.1 Frågor för hantering i samband med Budget 2027

Enligt budgetuppdrag från 2025 och 2026 kommer förvaltningen att redovisa en lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Utredningen levereras i slutet av 2026 vilket möjliggör politiskt beslut om att godkänna utredningen i början av 2027. Eventuella fortsatta större utredningar under 2027 behöver beslutas inom ramen för budget 2027.

Investeringsplanen inom utbyggnaden av tunnelbanan är över den avtalade finansieringen för objekt inom Sverige- och Stockholmsförhandlingen. Detta innebär att ett fortsatt genomförandebeslut med utökad budget för objekten inom Stockholmsförhandlingen kan komma att behövas inför 2027.

2.2 Förslag till justeringar av reglemente/ägardirektiv

3 Ekonomiska förutsättningar

3.1 Antaganden och förutsättningar

Siffrorna för förvaltning för utbyggd tunnelbana, SL Nya Tunnelbanan AB och bolagsdelen inom AB SL är konsoliderade och redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

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

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

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

Information i resultaträkningen har beräknats med Konjunkturinstitutets prognos, med undantag för anslag och ränta som följer regionledningskontorets instruktion.

3.2 Resultaträkning

Resultat	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Anslag	425	437	437	448	460	473
Övriga bidrag	33	3	13	0	0	0
Övriga intäkter	48	16	19	0	0	0
Verksamhetens intäkter	506	456	469	448	460	473
Personalkostnader inkl inhyrd personal	0	0	0	0	0	0
Lämnade bidrag	-35	-3	-13	0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0	0	0	0
IT- och telekostnader	0	0	0	0	0	0
Övriga kostnader	-47	-15	-19	0	-0	0
Verksamhetens kostnader	-82	-19	-32	0	-0	0
Avskrivningar	-0	0	0	0	0	0
Finansnetto	-310	-437	-437	-448	-460	-473
Resultat**	113,6	0	0	0	-0	0

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

Intäkter

Förvaltningens verksamhet bekostas genom en partsgemensam finansiering. Parternas bidrag redovisas i sin helhet via balansräkningen och bokas upp månadsvis för att täcka förvaltningens kostnader. Intäktsutvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen.

Intäkter från försäljning till externa parter motsvarar de kostnader som uppkommer inom verksamheten för att tillhandahållandet, vilket leder till att ingen resultateffekt uppstår.

Förvaltningen har räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av regionen upptagna lånen för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag från Region Stockholm som planeras uppgå till 448, 460 och 473 miljoner kronor för åren 2027 till 2029.

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 fortfarande hos FUT och behöver anpassats när justering av lån sker. En justering av låneportföljen från FUT till TF förutsätter därför att regionfullmäktige har beslutat om en justering av anslaget för att finansiera räntekostnaderna.

Kostnader

Merparten av verksamheten har en direkt koppling till anläggningen som byggs i AB SL och redovisas som en investering i balansräkningen.

Lämnade bidrag

Bidragsutbetalningarna avser bytespunkt Barkarby där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen. Denna anläggning förväntas bli färdigställd under år 2026.

Övriga kostnader

Övriga kostnader utgörs bland annat av arbeten som utförs åt fastighetsägare och försäljning av berg. Sådana arbeten eller försäljning sker till självkostnadspris, vilket leder till att en motsvarande intäkt finns övriga budgeterad under intäkter och det finns några förväntade arbeten som kommer pågå under år 2027 eller senare.

Finansnetto

Förvaltningens finansiella kostnader i budgeten består av räntor, vilka täcks av anslag från regionen, på de lån som motsvarar regionens del av finansieringen. För år 2027 och 2028 är räntekostnaderna i enlighet med beslutad budget 2026 och år 2029 är uppräknat enligt instruktion från regionledningskontoret. Tillkommande är ränteintäkter som genereras för den likviditet som finns i verksamheten. Överlikviditet leder till en negativ effekt då ränteintäkterna på koncernkontona sannolikt kommer understiga det indexbelopp som kan hämtas in i ett senare skede vid fakturering av parterna, då inbetald finansiering räknas till den då aktuella prisnivån. Betalplanerna för Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen revideras samt beslutas under hösten 2026, var vid inget antagande görs om omfattningen av ränteintäkter då dessa intäkter är en konsekvens av inbetalningarna som styrs av de nya planerna.

Resultatkrav

Resultatkravet för verksamheten är 0 för åren 2027-2028 vilket uppnås genom att alla budgeterade kostnader har täckning genom motsvarade intäkter, dels genom anslag som matchar mot räntekostnader, dels genom att all extern försäljning sker till självkostnad.

Helårsarbeten

Antal helårsarbeten följer i vilken fas investeringarna befinner sig. Personalen har en direkt koppling till anläggningen som byggs och ingår i investeringsbudget.

4 Investeringar 2027-2036

4.1 Antaganden och förutsättningar

Investeringsplaner görs i löpande utfall och dagens priser. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos årligen. Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen exklusive Fordon har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 1%. Detta för att relatera indexutvecklingen till ett byggindex snarare än KPI utveckling. Historiskt sett har FUT indexkorg utvecklats över år med ett snitt på cirka 1% högre än KPI. Fordon i Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har räknats upp med Konjunkturinstitutets prognos + 0%.

Förvaltningen har sedan start påvisat att kostnaderna påverkas av byggindex snarare än via KPI som avtalet är reglerat med. Förvaltningens bedömning är dock att kostnaderna har ökat/ökar med en byggindexkorg som motsvarar entreprenadmarknadens kostnader och inte med KPI, se vidare avsnitt 4.4.

Kostnadsfördyringar som uppstår lyfts till den partsammansatta styrelsen för beslut kring hantering.

4.2 Investeringsobjekt inom plan (tidigare beslutat investeringsutrymme)

Förvaltningens investeringsobjekt kategoriseras enbart som nyinvesteringar. Dessa investeringar bidrar till att möta de utmaningar och möjligheter som regionen har i och med att Stockholmsregionen växer kraftigt. Utbyggnaden av tunnelbanan ger regionen möjlighet att växa hållbart och dess invånare att resa klimatsmart. Investeringsplanen som helhet tas fram med hänsyn till Region Stockholms finansiella mål.

Den totala investerings och slutkostnadsprognosen är 80 832 miljoner kronor vilket är 3 641 miljoner kronor mer jämfört med senaste prognos som är på 77 192 miljoner kronor. Justeringar av slutkostnadsprognoser i första tertiet beror på utfall, befintliga händelser och justering av indexuppräknings.

Stockholmsförhandlingen

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

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

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

Tunnelbana till Arenastaden har utfall per april på 316 miljoner kronor. Ny prognos för året är 1 604 miljoner kronor. Budget för året är 1 406 miljoner kronor. Prognosen ligger högre beroende på ökade utgifter för projektet på 198 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 10 476 miljoner kronor och är en ökning på 1 142 miljoner kronor. 1 051 miljoner kronor beror på ökade utgifter för projektet, främst inom berg- och anläggningsarbeten och bygg och installation. Avvikelsen beror på försenade entreprenadleveranser och åtgärder kopplade till dessa, högre kostnader än i de ursprungliga kalkylerna samt sämre bergkvalitet än prognostiserat. Resterande förändring förklaras av indexutvecklingen.

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

Sverigeförhandlingen

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

Tunnelbanan till Älvsjö har utfall per april på 138 miljoner kronor. Ny prognos för året är 1 002

miljoner kronor. Budget för året är 953 miljoner kronor. Prognosen ligger högre beroende på periodisering i projektet på 51 miljoner kronor. Totalkostnadsprognosen landar på 18 856 miljoner kronor och är en ökning på 2 153 miljoner kronor. Ökningen beror på ändrad indexuppräknings. I tidigare underlag beräknades de finansiella ramarna utifrån avtal i Sverige-förhandling. Enligt tidigare överenskommelse med regionledningskontoret hade investeringsramarna för utbyggnadssträckorna räknats upp med KPI till idag för att överensstämja med avtalet med parterna och därefter med ett inflationsantagande enligt Konjunkturinstitutets prognos. Prognos T1 2026 är beräkning gjord utifrån konjunkturinstitutets skuggindex +1%. Den justerade bedömningen beror på att gapet mellan KPI och indexutvecklingen i bygg- och anläggningssektorn fortsätter att växa och tidigare indexuppräknings inte täcker kostnadsutvecklingen. Arbete och uppdatering av prognos pågår nu mot kontrollstation 3.2 i september. Tidplanen för utbyggnaden är för närvarande föremål för genomlysning och beräknas vara klar i samband med kontrollstationen och starttidpunkten är än ej beslutade.

Depå och fordon

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

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

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

4.3 Investeringar utom plan (tidigare beslutat investeringsutrymme)

Efter att förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen kommit överens om en tilläggsbeställning från trafikförvaltningen kommer utfall ingå i förvaltning för utbyggd tunnelbanas uppföljning eftersom det är en del av den pågående anläggningen. Det går inte att splittra på anläggningsdelar mellan olika delar av organisationen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har ansvar för utfall och beaktar hela den ändrade anläggningsdelen till dess att den är färdigställd. Trafikförvaltningen övertar uppföljningen vid driftstart/aktivering. Under löpande år ska eventuella avvikelser mellan budget och utfall förklaras i uppföljningsrapporteringen.

De eventuella tilläggsbeställningar som trafikförvaltningen gör ingår därmed inte i förvaltning för utbyggd tunnelbanas investeringsbudget och därmed heller inte i investeringsprognosen eftersom dessa två processer är integrerade. Samma sak gäller tilläggsbeställningar från andra externa parter. Detta medför att såväl utfall som prognos är justerade för tilläggsbeställningar.

4.4 Finansiering av driftskostnader för nya investeringsobjekt

Förvaltning för utbyggd tunnelbana driftsätter ingen anläggning utan detta sker i AB SL som även finansierar driftskostnaderna för nya investeringsobjekt.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. I samband med beslut om budget 2015 beslöt landstingsfullmäktige att: ”uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling.” Uppdraget ingår i trafikförvaltningens operativa verksamhet och återrapportering avseende investeringsbehov och samråd ska ske i samband med den årliga budgetprocessen samt vid årsbokslut för trafikförvaltningen. Hanteringen sker samordnat mellan förvaltningarna bland annat genom tilläggsbeställningar från trafikförvaltningen.

Utredningarna ska enligt uppdraget genomföras i samråd med regionstyrelsen vilket i realiteten avser förvaltning för utbyggd tunnelbana. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har upprättat ett samarbete med trafikförvaltningen kring detta och frågan hanteras inom ramen för den beredningsgrupp och samordnade ledningsgrupp som upprättats mellan förvaltningarna.

5 Hållbarhetsbedömning för prioriterade åtgärder

5.1 Planerade åtgärder

Förvaltning för utbyggd tunnelbana bidrar till Region Stockholms mål om en tillgänglig, attraktiv och hållbar kollektivtrafik genom investeringar i ny tunnelbaneinfrastruktur. Utbyggnaden innebär ett betydande klimatavtryck under byggskedet, men bidrar samtidigt till ett mer transporteffektivt samhälle på lång sikt. Förvaltningens klimatarbete fokuserar därför på att minska utsläppen från byggskedet genom åtgärder i projektering, upphandling och genomförande.

Från tidigt skede till slutfört uppdrag är förvaltningens mål att klimatbelastningen ska minska med 25 procent för projekten enligt Stockholmsförhandlingen och med 50 procent för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen. Minskningen görs särskilt inom scope 3 enligt GHG-protokollets kategorier, framför allt inom byggmaterial (kategori 3.1) och entreprenadtransporter (kategori 3.3). Uppfyllandet av målen rapporteras årsvis utifrån prognoser som bygger på klimatkalkyler från projekten. Metoden för klimatkalkyler är den som har utvecklats av Trafikverket och bedöms vara den mest relevanta metoden för infrastrukturprojekt.

Förvaltningens projekt är i olika skeden och har olika potential för ytterligare åtgärder. För projekten enligt Stockholmsförhandlingen är de huvudsakliga reduktionsåtgärderna redan genomförda, beslutade eller upphandlade. För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen kvarstår större påverkningsmöjligheter, eftersom de största entreprenadupphandlingarna ännu inte är genomförda. Mot denna bakgrund är förvaltningens prioriterade klimatåtgärder under 2027 främst kopplade till upphandling och kontraktsstyrning för tunnelbana till Älvsjö, samt till uppföljning, verifiering och slutredovisning av beslutade klimatåtgärder inom Stockholmsförhandlingens projekt.

Projekten enligt Stockholmsförhandlingen

I Stockholmsförhandlingens projekt har viktiga åtgärder för minskad klimatbelastning vidtagits i skedena för planering, projektering och upphandling. Framför allt har anläggningens omfattning optimerats och materialkrav ställts i upphandlingarna. Därutöver finns exempel på att material med lägre emissionsfaktorer än kontraktsskrav har köpts in och att klimatförbättrad betong har använts.

Den samlade prognosen för projekten enligt Stockholmsförhandlingen anger att den totala klimatpåverkan för den färdigställda framtida anläggningen bedöms hamna på drygt 270 000 ton CO₂e. Jämfört med jämförelsebasen (cirka 389 000 ton CO₂e) motsvarar genomförda och

planerade reduktionsåtgärder en minskning på drygt 30 procent, eller knappt 120 000 ton CO₂e. (värden från Hållbarhetsredovisning 2025, TN 2026-0086). Det innebär en prognos som pekar på att förvaltningens mål om 25-procentig minskning uppfylls. Samtidigt är prognosen förenad med osäkerheter, eftersom slutkalkyler från avslutade entreprenader indikerar att klimatpåverkan kan ha underskattats i bygghandlingskalkylerna. Förvaltningen behöver därför fortsatt följa upp och verifiera måloppfyllelsen i takt med att entreprenaderna färdigställs och bygghandlingskalkyler ersätts av kalkyler efter genomförande.

Reduktionerna uppstår till allra största delen i skedena till och med upphandling. I nuvarande skede för Stockholmsförhandlingens projekt är alla kontrakt tecknade och produktionen pågår. Det innebär att potentialen för ytterligare åtgärder är mycket liten. Inriktningen för arbetet inom Stockholmsförhandlingens projekt 2027 och för planåren 2028–2029 är därför att projekten ska fullfölja sina klimathandlingsplaner och säkerställa att beslutade och upphandlade klimatåtgärder genomförs, följs upp och verifieras. Arbetet omfattar även slutredovisning av klimatkalkyler i takt med att entreprenader färdigställs och anläggningsdelar överlämnas.

De prioriterade åtgärderna inom Stockholmsförhandlingens projekt under 2027 bedöms därmed främst vara uppföljande till sin karaktär. Detta bidrar till att säkerställa att överenskomna klimatminskningar realiserar i produktion och kan verifieras i slutredovisningen. Åtgärderna finansieras inom ramen för respektive projekts beslutade investeringsbudget och ordinarie projektstyrning. Eftersom åtgärderna huvudsakligen avser uppföljning och genomförande av redan upphandlade krav kan kostnad per ton CO₂e inte särredovisas på ett robust sätt.

Tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen

Även för tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen har betydande val gjorts för minskad klimatbelastning. Bland annat minskades anläggningens omfattning i projekteringsskedet genom en anpassning till trafikering och reseefterfrågan. Jämfört med dagens tunnelbana valdes en trafikering med kortare tåg vilket innebär hälften så långa plattformsrum och en betydande minskning av volymen utsprängt berg. Ytterligare reducering av utsprängt berg och betongmängder uppnåddes genom att välja en utformning med en uppgång med hissar i stället för två uppgångar med rulltrappor. Ett stort arbete har gjorts avseende masshantering och avtal har tecknats med Stockholms stad om lokal hantering av bergmassor i närliggande samhällsbyggnadsprojekt, exempelvis utbyggnaden av de nya stadsdelarna på Årstafältet och i Älvsjö.

För tunnelbana till Älvsjö finns dessutom en stor kvarvarande potential till åtgärder för minskad klimatbelastning då de större upphandlingarna är kvar och kommer att genomföras under 2027 och planåren 2028–2029. En strategi finns framtagen med prioritering av ett antal fokusområden som ger stor klimatnytta i förhållande till resursåtgång och kostnad. Dessa fokusområden är:

- Teknisk optimering av anläggningen, inklusive differentierad kravställning betong (reduktionspotential ca 70 000 ton CO₂e)
- Emissionskrav på material med hög klimatbelastning (reduktionspotential ca 25 000 ton CO₂e)
- Lokal och cirkulär hantering av massor och byggmaterial (reduktionspotential ca 10 000 ton CO₂e)
- Resurseffektiv produktion (reduktionspotential ca 10 000 ton CO₂e)

Klimatarbetet för tunnelbana till Älvsjö är redan under 2026 inne i en genomförandefas där strategin omsätts i projektering, upphandlingsunderlag och förberedande entreprenader. Under 2027 fortsätter arbetet i entreprenadupphandlingarna, där materialval, produktionsmetoder,

masshantering och uppföljningsbara klimatkrav får stor betydelse för möjligheten att nå målet om 50 procents minskad klimatbelastning.

De prioriterade fokusområdena bedöms sammantaget kunna bidra med cirka 115 000 ton CO₂e i minskad klimatpåverkan. En betydande del av potentialen har redan omhändertagits genom tidigare projekteringsval och teknisk optimering, men ytterligare optimeringsmöjligheter kvarstår så länge projektering, upphandling och entreprenörernas arbete pågår. Under 2027 ligger tyngdpunkten därför på att säkra återstående reduktionsmöjligheter i upphandling och genomförande, särskilt genom fortsatt teknisk optimering, krav på klimatförbättrade materialval, resurseffektiv produktion samt lokal och cirkulär hantering av massor och byggmaterial.

Utfallet är inte ett garanterat resultat, utan beror på kommande upphandlingsresultat, entreprenörernas lösningar, tillgång till klimatförbättrade material och möjligheten att realisera lokal masshantering. Upphandlingsskedet under 2027 är därför särskilt viktigt för att omsätta återstående potential till tydliga kontraktsskrav och genomförbara åtgärder.

Åtgärderna hanteras inom ramen för beslutade investeringsbudgetar och ordinarie projektstyrning. De utgör i huvudsak en del av projektering, upphandling, kontraktstyrning och produktionsplanering, snarare än separata investeringar. Målet om 50 procents minskad klimatbelastning behöver därför följas upp i relation till projektets kostnadsstyrning, eftersom vissa åtgärder kan innebära merkostnader, påverka konkurrenssituationen eller kräva anpassningar i tekniska lösningar och produktionsmetoder.

Den efterfrågade kostnaden per ton CO₂e kan endast beräknas på ett rättvisande sätt där merkostnaden eller nettokostnaden för en specifik reduktionsåtgärd kan särskiljas från entreprenadens totalkostnad. För flera av förvaltningens klimatåtgärder, särskilt teknisk optimering och kravställning i upphandling, är klimatnyttan integrerad i ordinarie projektering och entreprenadgenomförande. Det innebär att entreprenadens slutkostnad och bokförd klimatbesparing kan användas för översiktliga analyser, men inte som ett direkt mått på åtgärdens kostnad per ton CO₂e. Eventuella merkostnader, besparingar eller förändrade risker hanteras inom respektive entreprenads kalkyl, upphandlingsutvärdering och ordinarie ekonomiska uppföljning.



Region Stockholm										Investeringsutgifter									
Mnkr	Dnr	Status	Ny-/ersättnings- investering	Prognostiserad total utgift ¹	Senast fattat investerings- beslut ^{2,3}	Ackumulerad 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	
2. Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana																			
Summa investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana				80 832,4	77 191,9	37 767,3	7 412,0	7 550,1	8 149,6	5 650,8	4 291,0	4 371,7	2 972,4	3 477,3	2 634,0	2 190,1	1 225,4	552,7	
varav medfinansiering stat och kommuner Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana ¹				54 475,1	54 334,3	23 876,2	5 084,0	5 084,0	5 856,0	4 525,2	3 378,6	3 485,1	2 314,2	1 569,3	1 364,5	1 348,2	1 673,9	0,0	
2.1. Beslutade regionfullmäktige Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana																			
Tunnelbana till Nacka och Söderort varav medfinansiering ^{1,5}	LS 2014-0037	Genomförande	Nyinvestering	29 562,2 24 731,3	29 163,2 24 685,3	17 545,8 14 299,4	2 865,5 2 242,5	2 677,7 2 242,5	3 456,4 2 583,6	2 911,8 2 211,1	1 797,7 1 359,8	1 120,0 986,0	52,7 317,1	0,1 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 731,8	0,0 0,0	
Tunnelbana till Arenastaden varav medfinansiering ^{1,5}	LS 2014-0037	Genomförande	Nyinvestering	10 476,4 8 306,4	9 334,0 8 286,5	6 390,4 3 930,2	1 405,6 1 012,6	1 603,9 1 012,6	1 877,8 1 749,3	584,9 509,2	19,3 0,2	0,0 350,3	0,0 170,4	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 584,3	0,0	
Station Södra Hagalund varav medfinansiering ¹	LS 2017-0389	Genomförande	Nyinvestering	0,0 0,0															
Tunnelbana till Barkarby varav medfinansiering ^{1,5}	LS 2014-0037	Genomförande	Nyinvestering	8 747,6 6 294,3	8 438,7 6 284,1	6 773,8 4 351,8	1 021,0 978,3	1 143,3 978,3	718,1 287,6	112,3 0,0	0,0 0,0	0,0 214,5	0,0 104,3	0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 357,8	0,0	
Depå Nya tunnelbanan Fordon	RS 2022-0643 FUT 2021-0930	Genomförande	Nyinvestering	5 758,7 1 445,7	5 884,1 1 736,8	4 806,7 734,7	615,8 436,6	344,7 487,2	463,1 116,6	132,9 101,1	11,3 6,1	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0	
Tunnelbana till Älvsjö varav medfinansiering ^{1,5}	LS 2017-0389	Genomförande	Nyinvestering	18 855,6 15 143,2	16 703,1 15 078,4	1 340,2 1 294,7	952,6 850,6	1 002,1 850,6	1 251,1 1 235,6	1 688,5 1 804,9	2 294,2 2 018,6	2 594,2 1 934,4	2 432,2 1 722,4	2 337,9 1 569,3	1 740,2 1 364,5	1 279,0 1 348,2	824,1 0,0	71,9	
Depå, fordon och trafiksystem Älvsjö ³	RS 2025-0312	Genomförande	Nyinvestering	5 945,2	5 882,0	160,5	90,0	267,8	264,0	119,2	162,4	657,5	487,5	1 139,3	893,8	911,1	401,3	480,8	
Lokaliseringsutredning och planeringsfas Bromma Parkstad		Åtgärdsval	Nyinvestering	41,1	50,0	15,2	25,0	23,5	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Not 1. Tabellerna är uppdaterad efter senaste fastställda betalplan för objekten i Stockholmsförhandlingen och baseras på inbetalningstidpunkt.

Not 2. För investeringsobjekt i genomförandefas avses beslut på total utgift. För resterande investeringsfaser avses senast beslut, vilket kan vara beslut på total utgift eller för en enskild investeringsfas.

Not 3. Prognostiserad total utgift justerad utifrån förnyat genomförandebeslut för tunnelbaneobjekten inom Stockholmsförhandlingen, RS 2025-1034

Not 4. I investeringsobjekt ingår depå och fordon Älvsjö, automatiserade fordon, trafikstyrningssystem och plattformsbarrärer, RS 2025-0312.

Not 5 Medfinansiering har resultatförts för Tunnelbana till Nacka och Söderort om 480 mnkr, Tunnelbana till Arenastaden om 195 mnkr, Tunnelbana till Barkarby om 392 mnkr samt Tunnelbana till Älvsjö om 14 mnkr.