

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Verksamhetsberättelse

December 2025



Innehållsförteckning

1	Förvaltningschefens kommentar	4
1.1	Väsentliga händelser	9
2	Styrning och ledning	11
2.1	Verksamhetsfakta.....	11
2.2	Mål.....	12
2.2.1	Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	12
2.2.2	Den hållbara regionala utvecklingen ligger i framkant.....	23
2.2.3	Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	24
2.2.4	Kompetensförsörjningen är långsiktig.....	28
2.3	Uppdrag.....	30
2.4	Intern kontroll.....	31
2.4.1	Arbetet med intern kontroll	31
2.4.2	Risker, åtgärder och kontroller	32
2.4.3	Försäkran	32
2.4.4	Regelefterlevnad.....	32
3	Verksamhet	36
3.1	Resande i kollektivtrafik.....	36
3.2	Produktivitet.....	38
4	Personal.....	41
4.1	Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare.....	41
4.2	Hållbar arbetsgivare.....	41
4.2.1	Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa.....	41
4.3	Uppföljning avsatta medel för hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö	41
4.4	Helårsarbeten.....	42
4.5	Sjukfrånvaro.....	43
5	Ekonomi	45
5.1	Resultat	45
5.1.1	Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	48
5.1.2	Konsultkostnader	48
5.1.3	Administrativa kostnader.....	49
5.1.4	Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet	49
5.1.5	Återrapportering medel för åtgärder god ekonomisk hushållning.....	49

5.2	Åtgärder för ett resultat i balans	52
5.3	Investeringar	52
5.3.1	Status investeringsplanens genomförbarhet och risk.....	52
5.3.1	Utgift i jämförelse med budget.....	63
5.3.1	Driftsatta investeringsprojekt	70
5.3.2	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt> 100 mkr.....	70
5.3.3	Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar	71
5.4	Balansräkning	72
5.5	Kassaflödesanalys.....	72
6	Pågående rättsprocesser (tvister).....	74
7	Övrigt.....	75
8	Förväntad utveckling kommande år	76
9	Nämnd-/styrelsebehandling	77

1 Förvaltningschefens kommentar

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

I en internationell ranking från februari 2025 finns Stockholmsregionen fortsatt med i världstoppen när det gäller storstäders kollektivtrafik och mobilitet. När den amerikanska konsultfirman Oliver Wyman Forum och University of California i Berkeley rankar 60 storstäders kollektivtrafik och mobilitet hamnar Stockholmsregionen på plats sex i världen. När man tittar på delområdet Public Transit, som mer specifikt avser kollektivtrafiksystemet, har Stockholm gått upp två platser – från plats fem till plats tre, och ligger även bättre till än de nordiska grannländerna i denna kategori där Stockholm är högst rankad i Europa.

De senaste åren har kollektivtrafiken i Stockholmsregionen tvingats utstå prövningar av historiska mått. Förändrade resmönster, utmanande ekonomiska förutsättningar och nya omvärldsförutsättningar har inneburit nya krav på verksamheten. Under 2025 har möjligheter skapats att tänka nytt i trafikleveranser, biljettlösningar, nya målgrupper, nya intäkter och strategiska samarbeten. Efter sommaren har anpassningar och utökningar i trafikutbudet genomförts för att bättre motsvara behoven hos resenärerna. Det ska också gå snabbt att resa med kollektivtrafiken varför arbetet med att förbättra framkomligheten har fortsatt med införandet av en ny stombusslinje och utredning om påstigning i samtliga dörrar på fler stombusslinjer.

Årets resultat uppgår till 939 mkr vilket överstiger budgeterat resultat med 759 mkr. Det goda resultatet förklaras främst intäktsförstärkning i form av bidrag för elbusspremier och en god ekonomisk hushållning i förvaltningen. Förvaltningen har internt fokuserat på att skapa en mer effektiv organisation, vidareutveckla arbetssätt och stärka innovationsförmågan. Nytankande och satsningar på utvecklad kollektivtrafik kommer fortsatt att vara viktiga ledstjärnor för trafikförvaltningen.

Förändringar kan upplevas som utmanande men ska leda till att kollektivtrafiken upplevs mer hållbar, attraktiv och trygg. Under perioden uppgår 79 procent av resenärerna att de är nöjda med sin resa med kollektivtrafiken vilket är nära målnivån om 80 procent. Periodens utfall innebär en positiv utveckling jämfört med både utfallet om 76 procent i tertialet och 78 procent i delåret. Tunnelbana (86), lokalbana (88), pendelbåt (97), skärgårdstrafik (95) och särskilda persontransporter (91) har en stabil och hög nöjdhet som överträffar respektive målnivå². 74 procent av resenärerna upplever att de känner sig trygga när de reser ensamma med SL under kvällar och nätter vilket är en hög andel även om utfallet är lägre än målnivån om 78 procent. Sjötrafiken, lokalbana och buss har en relativt hög nivå av trygghet medan tunnelbana och pendeltåg har en lägre nivå.

Resandet i kollektivtrafiken har återhämtat sig efter pandemin men ser annorlunda ut på grund av ökat distansarbete och förändrade resvanor. Cirka 40 procent av länets invånare arbetar på

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 För detaljer om målnivåer, se bilaga indikatorer för information till nämnd

distans minst två dagar i veckan. Ackumulerat 2025 har resandet varit cirka 83 procent jämfört med motsvarande period 2019, det vill säga innan pandemin. Jämfört med 2024 har resandet minskat med drygt 1 procentenhet vilket kan härledas till tunnelbana och buss. Tunnelbanan hade begränsad kapacitet under sommaren med enkelspårdrift vid S:t Eriksplan samt avstängning av Farstagenen och busstrafiken påverkades negativt vid några trafikstarter.

Den gröna omställningen har fortsatt i högt tempo under 2025. Arbetet har skett med stort fokus på energieffektiviseringar inom trafik och fastighet. Idag drivs all kollektivtrafik på land i Stockholms län helt och hållet av förnyelsebara bränslen och arbetet med övergången till eldriven busstrafik har fortsatt under året. Inom sjötrafiken har arbetet med omställning mot 100 procent förnybart drivmedel till år 2030 intensifierats.

För att nå uppsatta mål och leverera på beslutad budget och uppdrag från regionfullmäktige och trafiknämnden har tre huvudområden i verksamhetsplanen prioriterats under 2025. Dessa har varit:

- a. attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik
- b. intäkter och resenärer
- c. intern effektivitet

De två första områdena styr inriktningen i arbetet med kärnuppdraget, det tredje området skapar förutsättningar.

a. Attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik

Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med att anpassa trafikutbudet till det nya resandet i syfte att erbjuda ett trafikutbud som även lockar fler att resa kollektivt. För att anpassa trafiken till resenärsbehoven har förstärkningar för innerstadens busstrafik genomförts. Ett paket infördes den 14 april och ett ytterligare paket infördes vid tidtabellsskiftet den 18 augusti. I samband med tidtabellsskiftet fick Stockholm för första gången sedan 2017 även en ny stombusslinje, linje 5 (Liljeholmen - Karolinska i Solna).

Den 18 augusti började nya busstrafikavtal i Handen och Nynäshamn (Nobina Sverige AB), samt Tyresö (VR Sverige AB) att gälla och tack vare goda förberedelser och nära samarbete, både internt och med trafikutövarna, har trafikstarterna gått bra trots att elbussarna ännu inte är på plats. Området har efter trafikstarten haft utmaningar att leverera enligt ställda krav. Därför har trafikförvaltningen haft en nära dialog/uppföljning för att få trafikområdet att leverera som avsett under höst och vinterperioden.

Vid trafiknämndens sammanträde i september 2025 beslutades att avtalsområde buss E31 (Sigtuna/Upplands Väsby) ska drivas i egen regi efter att nuvarande avtal löper ut 2029 (TN 2025-0726). Beslutet grundas på trafikförvaltningens bedömning att området har goda förutsättningar för egen regi.

Den andra november 2025 tog Connecting Stockholm AB över uppdraget att bedriva tunnelbanetrafiken i Stockholm. Övergången till den nya trafikutövaren genomfördes helt utan störningar för resenärerna. Avtalet löper över elva år och omfattar ett helhetsåtagande för genomförandet av trafiken.

Pendeltågstrafiken har en robustare leverans med god fordons- och förartillgång vilket bidrar till ökad stabilitet i produktionen. Dock kvarstår utmaningar med brister i infrastrukturen och obehöriga i spår som orsakar störningar.

Trafiknämnden beslutade 2023 att säga upp uppdragsavtalet för pendeltågstrafiken till följd av bristande leverans kvalitet och ingick därefter ett tvåårigt så kallat nödavtal med SJ (TN2023-

0480). Den efterföljande upphandling av pendeltågsverksamheten (E49) avbröts i början av 2025 på grund av bristande konkurrens. I väntan på ny upphandling beslutade trafiknämnden i augusti att teckna ett nytt nödavtal med SJ (TN 2025-0757) för perioden 3 mars 2026–2 mars 2028, i syfte att säkerställa en stabil och oavbruten trafikleverans.

Den 1 september utökade SL pendeltågstrafiken på linjen mellan Kallhäll och Handen. Turtätheten blev efter detta 7,5 minuter på den aktuella sträckan under rusningstrafik. Totalt nio avgångar tillkom i vardera riktningen (fyra på förmiddagen och fem på eftermiddagen). Dessa avgångar kompletterar de två avgångar, i vardera riktningen och rusningstrafik, som SL införde under våren.

Saltsjöbanan har under en stor del av perioden varit avstängd för tågtrafik på grund av onormalt hjulslitage till följd av problem med smörjningen av banan. Trafiken har under denna tid ersatts med buss, och en analys med aktiviteter för att säkerställa en hållbar spårtrafik har tagits fram. Den 9 november kunde trafiken slutligen återupptas efter det att det konstaterats att de åtgärder som satts in hade fungerat och att problemen med smörjbalansen var lösta. De förstärkningsbussar som kör mellan Saltsjöbaden/Solsidan och innerstan kommer att komplettera tågtrafiken tills Saltsjöbanan återigen kör till Slussen, vilket är planerat till år 2028.

Inom sjötrafiken trafikeras pendelbåtslinje 89 (Stockholm-Ekerö) från och med den 18 augusti av en ny trafikutövare, AB Rederi Ballerina.

Arbetet med energieffektivisering och att bredda elektrifiering av bussflottan pågår intensivt och även inom sjötrafiken fortsätter den gröna omställningen med målsättningen om en 100 procent förnybar sjötrafik år 2030 med minskad energianvändning, miljöpåverkan, och utsläpp. Inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige att utreda och utveckla lösningar för snabbare elektrifiering av sjötrafiken har åtgärdsval för elektrifiering av sjötrafiken och skärgårdsfartyg genomförts, och förslag till beslut godkänts i trafiknämnden.

I början på december 2025 kom EU-rådet och parlamentet överens om att förenkla reglerna för hållbarhetsrapportering CSRD, vilka beslutades av EU-parlamentet den 22 december. Dessa nya regler betyder att AB SL inte skulle omfattas av regelverket.

Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med att stärka tillgångsförvaltningsförmågan. Under kommande 10 år ska cirka 40 procent mer tillgångsmassa tas emot samtidigt som flera av SL:s befintliga tillgångar står inför omfattande livscykelrelaterade ersättningsinvesteringsbehov. För att stärka tillgångsförvaltningsförmågan anpassas arbetssätt till den internationella standarden för tillgångsförvaltning ISO 55 000 samt fortsatt utveckling av olika typer av ramverk, metoder och strategier.

Det globala säkerhetspolitiska läget präglas fortfarande av instabilitet och oförutsägbarhet och trafikförvaltningen har under perioden, med oförändrad styrka, arbetat vidare med att stärka områdena verksamhetsskydd³, civil beredskap⁴ och säkerhetsskydd.

Viktiga beslut har under perioden fattats i trafiknämnden kopplat till de investeringar som görs för att utöka anläggningen stegvis de kommande åren, och för att kunna vara en del av den gröna omställningen.

Den 25 november godkände trafiknämnden ett förnyat genomförandebeslut om att fortsätta bygga ut Tvärbana norr Kistagrenen till Helenelund, som varit pausad sedan sommaren 2024. Ärendet går nu vidare till regionstyrelsen och därefter till regionfullmäktige, som behöver fatta

³ Verksamhetsskydd avser, i huvudsak, informationssäkerhet, personsäkerhet, fysisk säkerhet, brandsäkerhet samt arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott

⁴ Civil beredskap avser risk- och sårbarhetsanalys, kontinuitetshantering, krisberedskap samt civilt försvar

slutligt beslut. Andra exempel på objekt som fått nya beslut är Bussterminal Slussen och utbyggnaden av Älvsjö pendeltågsdepå. Se vidare kapitel 5.3 investeringar.

b. Intäkter och resenärer

Ökade intäkter och fler resande inom kollektivtrafiken är ett viktigt och prioriterat område. Under perioden har flera aktiviteter genomförts för förbättrad intäktssäkring och för att attrahera fler resenärer. Den 8 januari 2025 genomfördes en biljettprisjustering för biljetter för vuxna för att delvis täcka kostnadsökningarna i ett utmanande ekonomiskt läge. Biljettpriserna för pensionärer, studenter och ungdomar bibehölls på samma nivå som året innan.

Under 2025 reste barn och unga i åldrarna 12–18 år kostnadsfritt i SL-trafiken under alla skollov. Lovkortet har skickats ut i form av en kod som kunnat lösas in till ett SL-kort eller i SL-appen. Cirka 210 000 barn och unga har fått ut de nya lovkorten som har kunnat användas under skollovsveckorna, och i slutet av året hade omkring 87 procent av dessa lösts in.

Under året har trafikförvaltningen genomfört försäljningskampanjer på temat ”Åk med oss i stället”, som visar på situationer där bilen är ett problem; parkeringsböter, svårigheter att fickparkera, krångliga parkeringsregler och höga trängselavgifter. Syftet med kampanjen är att påminna om vad man slipper när man väljer SL i stället för bilen. Breda och varumärkesbyggnader kampanjer har även genomförts på temat ”Stockholms puls” där den centrala delen i kampanjen varit en film som visas på digitala plattformar och TV4 play. Försäljningskampanjer har även genomförts i samband med att SL-biljetten börjat gälla ombord på Waxholmsbolagets linjer till och från området omkring Vaxholm, samt i samband med ishockey-VM.

Biljettsortimentet har fortsatt att utvecklas, bland annat i form av prenumeration på 30-dagarsbiljett där en pilot med digital utlåningsmöjlighet lanserats. Inom ramen för utveckling av biljetter för företag har en ny plattform för att köpa och hantera SL biljetter som löneförmån tagits fram.

För resenären är god information om resmöjligheter och hinder en viktig drivkraft för att välja kollektivtrafiken varför fortsatt utveckling av trafikinformation har varit prioriterat. Under perioden har en ny reseplanerarmotor lanserats för SL-appen, för både android och IOS. Förbättringar av funktionaliteten för fordonspositioner i SL-appen har genomförts, där positioner för lokaltåg och spårvagnar tillkommit, liksom förbättringar av tunnelbanetågens positioner. Waxholmsbolaget (WÅAB) har införlivats i SL-appen, liksom bokning av enklare anropsstyrd trafik, samt störningsinformation för sjötrafiken och taxa för sjötrafiken. Den tekniska övergången har fungerat stabilt. Resenärsupplevelsen utvärderas, för fortsatt utveckling.

Arbetet med ett ökat utbud av servicetjänster och intäkter från reklam och kommersiella ytor har fortsatt. Bland annat har de nya reklamavtalen för konceptstationer, övriga stationer, resenärsfordon och bussväderskydd signerats.

c. Intern effektivitet

En tryggad kompetensförsörjning är avgörande för att klara trafikförvaltningens uppdrag varför ett ständigt pågående arbete med arbetsmiljö och kompetensförsörjning är viktigt. Arbetet med att konsultväxla som pågått mellan åren 2023 – 2025 är inne i sin slutfas. Inför 2025 planerades antalet tjänster som skulle konsultväxlats uppgå till 260 stycken. Status per sista december är 243 tillsatta tjänster och den ackumulerade besparingseffekten 2025 är 167 mkr.

Under perioden har flera aktiviteter genomförts för att tydliggöra ansvar och roller samt stärka den interna styrningen inom trafikförvaltningen. Genomförda aktiviteter innefattar bland annat

utveckling av trafikförvaltningens arbetsordning samt framtagande av principer för effektivt resursutnyttjande till en kompetensförsörjningsplan.

Under hösten har ett utvecklingsarbete påbörjats på uppdrag av förvaltningschef, i syfte att utveckla och tydliggöra arbetssätt, ansvarsfördelning och struktur inom organisationen. Arbetsnamnet "Tillsammans 2.0 – genomlysning trafikförvaltningen" speglar ambitionen att tillsammans se över arbetssätt och hitta ännu bättre former för styrning, samarbete och utveckling av verksamheten framåt.

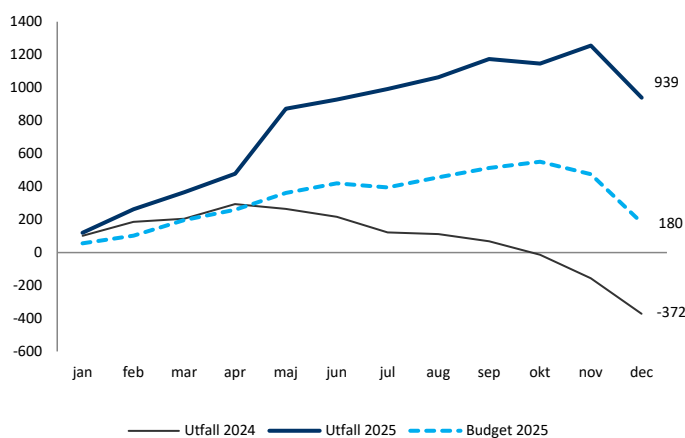
Trafikförvaltningen har även arbetat fram en mer effektiv och ändamålsenlig modell för målstyrning inför 2026 med lokala mål som kopplar trafikförvaltningens arbete tydligare till Region Stockholms övergripande mål. Den nya strukturen skapar en gemensam riktning, effektivare resursanvändning och bättre förutsättningar att fokusera på insatser som skapar störst nytta för verksamheten och invånarna i Stockholms län.

Arbetet med digitalisering har under 2025 tagit ytterligare tydliga steg mot att vara en mer integrerad del. Genom de forum som etablerats samverkar verksamheten och IT-avdelningen för att tillsammans säkerställa att målen och aktiviteterna i trafikförvaltningens verksamhetsplan tydligt kopplas till aktiviteter i en digitaliseringsportfölj. Det område som haft störst utväxling är inom kund och resenärsnära tjänster där det kunnat säkerställas leveranser av de mest prioriterade tjänsterna inom trafikinformation, digitala kanaler och biljett och intäkter. Trafikförvaltningen har utvecklat och lanserat en generell AI-assistent inom generativ AI som stöd till alla medarbetare. Verktöget tillåter användning av intern information och används för att kvalitetssäkra texter och språkbruk, sammanfattningar och analyser eller för att underlätta skapandet av nya idéer och perspektiv.

Ekonomi

Trafikförvaltningen gick in i år 2025 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om +180 mkr och övriga förutsättningar såsom verksamhetsanslag och taxor. Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Den positiva avvikelserna förklaras främst av en högre intäkt i form av bidrag för elbusspremier⁵, lägre köpt trafik främst till följd av nya bussavtal samt lägre volym av kostnadsföringar än budgeterat. I resultatet bedöms ej budgeterade elbusspremier om 313 mkr vara jämförelsestörande. För vidare detaljer avseende det ekonomiska resultatet se avsnitt 5.1.

Diagram: Årets resultat; utfall 2025 jämfört med utfall 2024 och budget 2025



⁵ Totalt belopp för elbusspremie uppgår till 364 mkr. Endast 51 mkr budgeterades för helåret på grund av osäkerhet kring beslut.

Akkumulerat investeringsutfall 2025 uppgår till 7 073 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 81 procent jämfört med årsbudgeten om 8 773 mkr. Årets prognos uppgår till 7 121 mkr och inkluderar C30-alternativ.⁶

Fortsatt beskrivning av verksamheten under perioden finns att läsa i denna verksamhetsberättelse med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

Nedan ett urval av övriga väsentliga händelser som skett under perioden:

- Från den 1 januari 2025 har trafikförvaltningen ett nytt avtal för biljettkontroll med samma leverantör som innan, ISS. I en publicerad rapport gällande år 2024 var fuskåandet 1,8 procent vilket är en av de lägsta siffrorna som uppmätts.
- Från söndagen den 19 januari började trafikutövaren Nobina köra busstrafiken i Huddinge, Botkyrka och Söderort. Från 9 februari tog Nobina även över busstrafiken i Nacka och Värmdö. Båda avtalen innefattar elbussar från trafikstart.
- De digitala skyltarna byts nu ut i SL-trafiken. Närmare 1 800 digitala skyltar med trafikinformation kommer att bytas ut vid SL:s hållplatser. Inledningsvis sker detta vid hållplatser för buss- och sjötrafiken runt om i hela regionen. Därefter sker utbyte av skyltar för den spårbundna trafiken.
- Innovationsprojektet "Öka kvinnors trygghet i stationsmiljö" har fått Region Stockholms hållbarhetspris för social hållbarhet. Projektet blev en av vinnarna för sina innovativa lösningar i form av trygghetsinformationsskärmar, medtittarmonitorer och siktspglar.
- 15 april inleddes andra säsongen med den elektriska bärplansbåten Nova som testas i SL-trafiken. 31 juli gick sista turen och projektet ska utvärderas. På kollektivtrafikkonferensen InformNorden i Oslo har Nova tilldelats Nordic Public Transport Design Award i kategorin Innovation.
- Trafiknämnden i Region Stockholm beslutade i april att VR Sverige AB får uppdraget att utföra busstrafiken i Södertälje och Nykvarn samt i Järfälla och Upplands-Bro. Inom ramen för de nya avtalen kommer 100 procent av trafiken att drivas med el.
- Från och med den 30 april kan resenärer resa med SL-biljett året runt mellan Stockholms innerstad och Vaxholm med omnejd. Alla Waxholmsbolagets fartyg som trafikerar sträckan omfattas, och alla typer av SL-biljetter gäller, från enkelbiljett till periodkort.
- Ett tvåårigt projekt kring suicidprevention i SL:s spårbundna trafik är avslutat och överlämnat till förvaltning. I detta ingår en handlingsplan för suicidprevention.
- I maj månads trafiknämnd beslutades det att Keolis får fortsatt förtroende att köra bussar i Stockholms innerstad och på Lidingö (trafikavtal E46). All trafik kommer att bedrivas med elbussar, vilket innebär att 100 procent av trafiken blir helt emissionsfri.

⁶ Prognosen per december inkluderad C30 alternativ om 585 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget.

- Trygghetscentralen har under året startat upp ett flertal samarbeten, dels tillsammans med polisen vid fotbollsderbyn, dels samarbete i radiosystemet Rakel tillsammans med SOS, Räddningstjänst och polis. Trygghetscentralen kan delta med aktuell lägesbild till blåljusaktörerna.
- Resenärer i Stockholms kollektivtrafik kan till priset av en SL-biljett upptäcka konst på nära 100 stationer. Konstväxlingar är tillfälliga utställningar på sju stationer i tunnelbanan. Under sommaren visades till exempel en utställning på Odenplans tunnelbanestation med installationen ABC-Staden av Soni Sagan.
- Under året fyllde Stockholms tunnelbana 75 år och detta jubileum firades på flera sätt under året. På Spårvägmuseet genomfördes flera aktiviteter för att uppmärksamma tunnelbanans historia fram till idag. Under jubileumsmånaden oktober var antalet besökare på Spårvägmuseet 78 procent fler jämfört med samma månad föregående år.
- I slutet av oktober tog SL Kundtjänst över hittegodshantering efter trafikutövaren MTR. I samband med detta flyttade hittegodsavdelningen från Klara östra kyrkogata i centrala Stockholm till nya lokaler vid Liljeholmstorget. Resenärer kan nå den nya lokalen med tunnelbana, tvärbanan och buss.
- I november tecknades ett avtal med Škoda Transportation om att bygga och leverera 16 nya tåg av typen X25 till Saltsjöbanan. Det markerar starten för en ny generation tystare, tryggare och mer moderna tåg som ska ersätta de över 50 år gamla fordonen. Tillverkningen startar 2027 och de första tågen levereras till Stockholm 2029 för provdrift.
- Den 14 november inträffade en allvarlig bussolycka vid bussterminalen Tekniska högskolan i Stockholm, där tre personer omkom. Händelsen utreddes av polis och åklagare. Förundersökningen lades senare ned efter att det konstaterats att olyckan orsakades av ett plötsligt sjukdomsfall hos föraren och att inget brott hade begåtts. Olyckan var mycket tragisk och berörde många.
- I november vann trafikförvaltningens AI-lösning för videoanalys av tunnelbanans trygghetssystem förstapris i utmärkelsen AI i samhällets tjänst 2025. Hittills har lösningen, som finns vid 15 tunnelbanestationer, bidragit till att avstyra 39 suicidförsök och många andra olyckssituationer av allvarlig karaktär. Under 2026 planeras även tester vid två pendeltågstationer.

2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Grunduppdrag och ansvar

Region Stockholm har det övergripande ansvaret för att alla som bor i eller besöker Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig, trygg och pålitlig kollektivtrafik. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt planera, leverera, bygga och underhålla kollektivtrafik i ett välskött och robust system inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken utgör navet för ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar och ska i högre takt arbeta för att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Trafiknämnden fullgör Region Stockholms uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet, och har ansvaret för kollektivtrafik på land och till sjöss inklusive dess infrastruktur samt för Region Stockholms särskilda persontransporter vilket innebär resor för personer med funktionsnedsättning enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, gällande avtal mellan Region Stockholm och länets kommuner, samt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, vad avser färdtjänstresor. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de regionägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

Kollektivtrafik på land

Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och SL. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm.

Kollektivtrafik på vatten

Trafikförvaltningen och WÅAB ansvarar för skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik, samt godstrafik i skärgården inom Region Stockholm. De ansvarar för upphandling av trafikutövare, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information, marknadsföring och övrig kundservice, samt för utveckling av trafiken. Vidare innehas det långsiktiga underhållsansvaret för egna fartyg. En större del av pendelbåtstrafiken ligger organiserad i SL.

Särskilda persontransporter

Trafikförvaltningen ska planera och löpande följa upp de särskilt anordnade persontransporterna med utgångspunkt i gällande regionalt trafikförsörjningsprogram, regionplan och RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen). Trafikförvaltningen ska meddela tillstånd till färdtjänst och därtill hörande villkor, upphandla, ingå och följa upp avtal hänförliga till färdtjänstverksamheten, tillhandahålla service till färdtjänst- och sjukresenärer samt kommunikationsinsatser till resenärer. Trafikförvaltningen ansvarar även för Region Stockholms sjukresor, enligt lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. Resorna anordnas enligt regionfullmäktiges beslut i färdtjänstsystemet på uppdrag av och budget hörande till hälso- och sjukvårdsnämnden och ett avtal mellan förvaltningarna. Hälso- och sjukvårdsnämnden har budgetansvar för sjukresorna och trafikförvaltningen utföraransvaret.

I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik inom trafiknämndens verksamhetsområden. Dessutom ansvarar trafikförvaltningen för styrning och uppföljning av trafikdrift samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

Region Stockholm har ett neutralt synsätt på olika driftsformer i kollektivtrafiken. Den aktör som i god konkurrens ger bäst kvalitet, styrförmåga och beredskap ska väljas oavsett om driften sker i upphandlad form eller i egen regi. Trafik i egen regi ska, liksom upphandlad trafik,

bedrivs under tidsbegränsade avtal. Innan drift i egen regi kan bli aktuell behöver en analys genomföras som visar att detta ger högre effektivitet eller andra tydliga fördelar. En sådan analys ska tas fram inför beslut om varje nytt trafikavtal.

All trafik och underhåll utförs idag av företag som trafikförvaltningen upphandlat i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt är det avgörande att trafikförvaltningen har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som trafikförvaltningen slutit avtal med. Trafikförvaltningens roll vid upphandling är att vara expert på att övergripande planera, beställa och följa upp trafiken, medan trafikutövarna svarar för den detaljerade planeringen, trafikleveransen och mötet med kunden.

Trafikförvaltningen förvaltar tillgångar för mycket stora värden för att säkerställa en väl fungerande kollektivtrafik på både kort och lång sikt. Tillgångarna kan delas upp i tre huvudområden spårfordon, fastigheter och infrastruktur för tunnelbana och lokalbanor. Dessa tillgångar inspekteras och besiktas löpande av både entreprenörer och trafikförvaltningens egen personal. Detta med syfte att säkerställa en hög säkerhet och en hög tillgänglighet för trafiken samt för att säkerställa att tillgångarnas värde vidmakthålls.

2.2 Mål

2.2.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet

Region Stockholm har som målsättning att ha en ledande position i den hållbara utvecklingen och kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Stockholms län. För att uppnå det behöver fler resenärer ha möjligheten att resa kollektivt och känna förtroende för kollektivtrafiken.

79 procent av resenärerna i Stockholm är nöjda med sin resa med kollektivtrafiken vilket är under målet om 80 procent. Tunnelbana, lokalbana, sjötrafiken, och de särskilda persontransporterna har en stabil och hög nöjdhet och når upp till respektive mål under samma period, medan nöjdhet med resan för både pendeltåg och buss inte når uppsatta målnivåer för helåret. 74 procent av resenärerna upplever att de känner sig trygga när de reser ensamma med SL under kvällar och nätter vilket är en hög andel men under årets målnivå på 78 procent. Se vidare bilaga indikatorer för information till trafiknämnden.

Från söndagen den 19 januari började trafikutövaren Nobina köra busstrafiken i Huddinge, Botkyrka och Söderort, och från 9 februari tog Nobina även över busstrafiken i Nacka och Värmdö. Båda avtalen innefattar elbussar från trafikstart, men på grund av sena bussleveranser var inte samtliga nya fordon på plats från start vilket innebar behov av uppdatering av datasystemen i de äldre bussarna, något som i sin tur bland annat innebar vissa problem med resenärsinformationen vid uppstarterna.

Trafikförvaltningen analyserar löpande hur resandet och trängseln utvecklas, särskilt efter större trafikjusteringar. För att anpassa trafiken till resenärsbehoven har förstärkningar för innerstadens busstrafik beställts. Ett paket infördes i april och ett ytterligare paket infördes i augusti tillsammans med ny stombusslinje 5 (se vidare nedan om Framkomlighet).

I trafiknämnden i april 2024 beslutades att uppdra åt Nobina Sverige AB att utföra busstrafiken i Handen och Nynäshamn samt till VR Sverige AB att utföra trafiken i Tyresö. Den 18 augusti började dessa avtal att gälla och tack vare goda förberedelser och nära samarbete, både internt och med trafikutövarna, gick trafikstarterna bra trots att elbussarna ännu inte kommit på plats.

Området har efter trafikstarten haft utmaningar att leverera enligt ställda krav. Därför har trafikförvaltningen haft en nära dialog/uppföljning för att få trafikområdet att leverera som avsett under höst och vinterperioden.

Vid trafiknämndens sammanträde i september 2025 beslutades att avtalsområde buss E31 (Sigtuna/Upplands Väsby) ska drivas i egen regi efter att nuvarande avtal löper ut 2029 (TN 2025-0726). Beslutet grundas på trafikförvaltningens bedömning att området har goda förutsättningar för egen regi.

Den andra november 2025 tog Connecting Stockholm AB över uppdraget att bedriva tunnelbanetrafiken i Stockholm. Övergången till den nya trafikutövaren genomfördes helt utan störningar för resenärerna. Avtalet löper över elva år och omfattar ett helhetsåtagande för genomförandet av trafiken. Utöver trafikproduktionen ingår bland annat trafikplanering, trafikledning, bemanning och städning av stationer, trafikinformation samt drift och underhåll av SL:s tunnelbanetåg och fordonsdepåer. Under avtalstiden kommer även de nya linjestäckningarna till Barkarby, Arenastaden, Nacka och Söderort att tas i drift.

I inledningen av året präglades pendeltågstrafiken av infrastrukturelaterade utmaningar, bland annat en hastighetsnedsättning i stora stråk söder om Stockholm med anledning av sprickor i rälen (spårfel). Pendeltågstrafiken har därefter haft en robustare leverans med god fordons- och förartillgång. Utökning av antalet ordningsvakter och trygghetsresurser har bidragit till fler synliga resurser i systemet. Dock kvarstår utmaningar med brister i infrastrukturen och obehöriga i spår som orsakar störningar. Samarbetet fortsätter med SJ för att säkerställa lokförare och underhållspersonal över året samt med Trafikverket för att säkerställa snabba insatser vid störningar.

Trafiknämnden beslutade 2023 att säga upp uppdragsavtalet för pendeltågstrafiken till följd av bristande leverans kvalitet och ingick därefter ett tvåårigt så kallat nödavtal med SJ (TN2023-0480). Den efterföljande upphandling av pendeltågsverksamheten avbröts i början av 2025 på grund av bristande konkurrens. I väntan på ny upphandling beslutade trafiknämnden i augusti att teckna ett nytt nödavtal med SJ (TN 2025-0757) för perioden 3 mars 2026–2 mars 2028, i syfte att säkerställa en stabil och oavbruten trafikleverans.

Saltsjöbanan har under en stor del av perioden varit avstängd för tågtrafik på grund av onormalt hjulslitage till följd av problem med smörjningen av banan. Trafiken har under denna tid ersatts med buss, och en analys med aktiviteter för att säkerställa en hållbar spårtrafik har tagits fram. Den 9 november kunde trafiken slutligen återupptas efter det att det konstaterats att de åtgärder som satts in hade fungerat och att problemen med smörjbalansen var lösta. De förstärkningsbussar som kör mellan Saltsjöbaden/Solsidan och innerstan fortsätter att köra även när tågtrafiken startar igen och kommer att komplettera tågtrafiken tills Saltsjöbanan återigen kör till Slussen, vilket är planerat till år 2028.

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag att ta fram beslutsunderlag för att påbörja införandet av de utredda pendelbåtslinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda-Hägersten och Ropsten-Täby. Under perioden har en lägesrapport sammanställts som innefattar pendelbåtslinjerna på Mälaren. Ett informationsärende (TN 2023-0547) behandlades vid trafiknämndens sjötrafikutskott i augusti. Som ytterligare ett led i att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och attraktiv har arbete fortsatt med beslutsunderlag och avsiktsförklaringar med berörda externa parter för att i framtiden möjliggöra genomförandet av tre nya pendelbåtslinjer. Ett informationsärende (TN 2023-0547) har redovisats i trafiknämndens sjötrafikutskott i augusti.

Som ett led i att öka attraktiviteten för pendelbåtstrafiken har möjlighet till alkoholförsäljning på pendelbåtarna setts över utifrån juridik, ekonomi, praktiska förutsättningar samt resenärers miljö och service. Utredningen, som presenterades i sjötrafikutskottet vid sammanträdet i

oktober, visar bland annat att genomförande under innevarande avtal är kostnadsdrivande då fartygen behöver byggas om för att skapa ytor för servering och förvaring samt uppfylla lagkrav, vilket dagens pendelbåtar med bussättning saknar. En sådan anpassning påverkar kapacitet, tillgänglighet och kostnader och bedöms därför vara mer lämplig att hantera i samband med framtida upphandlingar.

Den 29 april körde pendelbåtslinje 83 (Strömkajen-Waxholm) sina sista turer som SL-pendelbåt. Sedan den 30 april har avgångarna flyttats till Waxholmsbolaget. Avgångarna på linjen finns kvar, men går nu inom Waxholmsbolagets trafik i stället för SL:s. Förändringen skedde i samband med att SL-biljetter började gälla i området där linje 83 körde och innebär att den som har Waxholmsbolagetbiljett numera kan resa även med de avgångar som fram till den 29 april körde som linje 83.

Under perioden har möjligheter till anropsstyrd sjötrafiktrafik utretts och avrapporterades till sjötrafikutskottet i april 2025 (TN 2024-0657). En pilot avseende biljettsamverkan med privata rederier planeras. En rapport har under perioden överlämnats till sjötrafikutskottet, i vilken trafikförvaltningen föreslår en modell där kommersiell aktör erbjuder rabatterad biljett till kunder med SL-kort, och överenskommelse om samverkan/ersättning ingås. Dialog har inletts med aktörer gällande pilot. Sedan juli syns kommersiella aktörer i reseplaneraren på webben, och under hösten även i appen.

Den anropsstyrda busstrafiken i Mörkö som initierades som ett pilotprojekt under 2024, har permanentats. Detta i ett led att göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att anpassa denna till de förutsättningar som råder på ön, vilket innebar en förflyttning från en konventionell tidtabell med fasta hållplatser till ett mer dynamiskt upplägg med virtuella hållplatser. Detta medför en större flexibilitet i var du kan kliva på och av bussen vilket har lockat fler resenärer till kollektivtrafiken.

Framkomlighet

Det ska gå snabbt att resa med kollektivtrafiken. För att ge fler resenärer en snabb resa har arbetet med att förbättra framkomligheten fortsatt under perioden.

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag från regionfullmäktige att påskynda arbetet med expressbussarnas framkomlighet, bland annat genom att utreda hur man tar vidare arbetet med införandet av påstigning i samtliga dörrar på fler stombussar i övriga avtalsområden utanför innerstaden. Uppdraget innefattar även att prioritera framdriften av det egna framkomlighetsarbetet och införandet av expressbussar i en sammanhållen process. För närvarande pågår utredningsarbete av följande expressbusslinjer: Hallunda- Tyresö C, Vällingby-Sundbyberg-Hagaplan, Tyresö/Handen-Gullmarsplan-City, samt Sollentuna-Skärholmen-Kungens kurva. I november infördes påstigning i alla dörrar (PAD) på två befintliga stombusslinjer utanför innerstaden, linjerna 176 och 177 som trafikerar mellan Danderyd, Solna, Stockholms stad och Ekerö. En utvärdering ska genomföras under 2026.

Den 18 augusti fick Stockholm även en ny stombusslinje – för första gången sedan 2017. Det är linje 77 mellan Liljeholmen och Karolinska i Solna som ersatts av linje 5, med kraftigt ökad turtäthet. I nästa steg är planen att linje 5 ska förlängas till Östberga och ersätta linje 134. Införandet av en ny blåbusslinje är ett viktigt steg i den långsiktiga planen för att skapa ett robust, kapacitetsstarkt och sammanhållet kollektivtrafiksystem, och arbetet mot målbilden i Kollektivtrafikplan 2050. Linjen binder samman viktiga knutpunkter i både södra och norra Stockholm och ger resenärerna tätare avgångar samt minskad trängsel över Västerbron. I samverkan med Stockholms stad genomförs åtgärder för att förbättra framkomligheten för linjen. Stombusslinjerna kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet och förutsägbarhet. Tillsammans med tunnelbana, pendeltåg, lokaltåg och spårvagnar utgör de stommen i kollektivtrafiken i Stockholms län. Tillsammans bildar de ett övergripande nät av radiella och

tvärgående linjer som knyter ihop kommunerna med Stockholms stad, och olika stadsdelar och viktiga knutpunkter med varandra.

Trafikförvaltningen har under året stöttat regionledningskontoret i uppdraget från trafiknämnden att fortsätta den trafikslagsövergripande samverkan genom att ta fram paketslösningar med externa aktörer, för ett effektivare genomförande, med åtgärder för att öka reseandelen med kollektivtrafik, gång och cykel. Exempelvis har Region Stockholm medverkat i två ansökningar till Shift Sweden (nytt stort statligt innovationsprogram/satsning) om finansiering för att etablera geografiska omställningslabb för ökad hållbar mobilitet. Tyvärr beviljades inga av dessa ansökningar.

Möjligheten att ta med sin cykel på tvärbanan har permanentats från 2025 och trafikförvaltningen har under perioden även tagit fram en rapport avseende införande på övriga lokalbanor, vilken redovisades för trafiknämnden den 19 juni (TN 2023-0354). Nästa steg i trafikförvaltningens arbete är att införa cyklar ombord på Nockebybanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan under 2026.

Trafikförvaltningen startade den 15 december 2024 en testpilot av spärrfri tunnelbanestation vid Näckrosen. Piloten, som avslutades i samband med tidtabellsskiftet i december, har under perioden kompletterats med förstärkta biljettkontroller samt riktade informationsinsatser. Försäljningsstatistik, valideringsuppgifter och kontrollrapporter har analyserats löpande för att bedöma hur projektet påverkar både resenärerna och intäkterna. En slutrapport kommer att presenteras för trafiknämnden under det första kvartalet 2026.

Att kunna resa senare på kvällen och tidigare på morgonen innebär inte bara en ökad frihet för individen. Det underlättar också för tiotusentals länsinvånare som arbetar på oregelbundna tider. Den 19 juni beslutade trafiknämnden att genomföra ett pilotprojekt med nattpendeltågstrafik utifrån de förutsättningar som beskrevs i nattrafikutredningen (TN 2025-0428). Utredningen är trafikslagsövergripande och ser över behov och åtgärder för en förbättrad nattrafik i hela regionen. Beställning av tåglägen samt trafikplanering är klart inför trafikstart i augusti 2026. Pilotperioden sträcker sig till december 2027.

Pilotprojektet med flexibla nattstopp på busslinjerna 797 och 798 i Södertälje har efter utvärdering permanentats. Från december 2024 utökades även nattrafiken på linje 597 i Märsta. Trafikförvaltningen för därutöver en fortsatt dialog med trafikutövare om att införa flexibla nattstopp på fler busslinjer där det kan bidra till ökad trygghet. Efter en avslutad utredning bedöms linje 601 och 697 vara de linjer som bäst lämpar sig för att införa flexibla nattstopp på.

Trafikinformation

Under perioden har en ny reseplanerarmotor lanserats för SL-appen – för både android och IOS. Förbättringar av funktionaliteten för fordonspositioner i SL-appen har genomförts, där positioner för lokaltåg och spårvagnar tillkommit, liksom förbättringar av tunnelbanetågens positioner. Waxholmsbolaget (WÅAB) har införlivats i SL-appen, liksom bokning av enklare anropsstyrd trafik, samt störningsinformation för sjötrafiken och taxa för sjötrafiken. Den tekniska övergången har fungerat stabilt. Resenärsupplevelsen utvärderas, för fortsatt utveckling.

I inledningen av 2025 började de digitala skyltarna bytas ut i SL-trafiken. Närmare 1800 digitala skyltar med trafikinformation kommer att bytas ut vid SL:s hållplatser. Inledningsvis byts skyltar ut vid hållplatser för buss- och sjötrafiken runt om i hela regionen. Därefter sker utbyte av skyltar för den spårbundna trafiken. För resenärerna innebär det modernare och mer tillgänglig trafikinformation vid hållplatserna.

Trygghet

74 procent av resenärerna upplever att de känner sig trygga när de reser ensamma med SL under kvällar och nätter vilket är en hög andel men under årets målnivå på 78 procent.

Ett flertal åtgärder har vidtagits för att nå målnivån för trygghet:

Trafikförvaltningen arbetar både internt och externt med flertalet projekt med effektmål för att öka tryggheten för resenärer och operativ personal i kollektivtrafiken. Innovationsprojektet "Öka kvinnors trygghet i stationsmiljö" syftar till att öka den upplevda känslan av trygghet i kollektivtrafikens stationsmiljöer. Under perioden har en pilotstudie inletts i tunnelbanans stationer Gullmarsplan, Fridhemsplan, Alvik och i pendeltågsstationerna Älvsjö, Solna (södra uppgången) och Jakobsberg. Med fokus på resenärsnytta ska trafikförvaltningen med relativt små medel testa om trygghetshöjande lösningar kan ge en positiv effekt. Valda trygghetshöjande lösningar är trygghetsinformationsskärmar, siktspeglar och medtittarmonitorer. Lösningar som gör det möjligt att se vad som finns runt ett hörn eller vad som händer på plattformen, för att resenärer ska kunna fatta beslut om var det kan vara tryggare att vänta på kommande tåg. Under hösten har resultaten av de tre lösningarna mätts genom både kvalitativa och kvantitativa undersökningar. I projektet återstår endast fastställande av slutrapport samt beslut om nästa steg. Projektet kommer avslutas under 2026.

Med hjälp av AI-baserad videoanalys kan tunnelbanans trygghetssystem upptäcka om någon riskerar att hamna på spåret. Då kan trafiken stoppas och liv räddas. Hittills har lösningen, som finns vid 15 stationer, bidragit till att avstyra 39 suicidförsök och många andra olycksituationer av allvarlig karaktär. Nu har AI-lösningen för tunnelbanan vunnit förstapris i utmärkelsen AI i samhällets tjänst 2025. Under 2026 planeras tester vid två pendeltågstationer.

Arbetet med samverkansöverenskommelsen mellan Region Stockholm och Polismyndigheten fortsätter. Trygghetsleverantörerna fortsätter att genomföra trygghetsevent månatligen på olika stationer, med fokus att möta och bygga relationer med resenärerna. Vidare fortsätter arbetet med "blåmarkeringar", det vill säga att förvaltningen stärker upp med närvaron av trygghetsresurser när det har varit skjutningar eller sprängningar i närheten av stationer.

Under perioden har totalt 20 platser i SL:s resenärsmiljöer försetts med nya trygghetskameror; 15 är platser där äldre kameramodeller har ersatts med nya samt kompletteringar har gjorts för att täcka vita fläckar, och 5 av platserna är nya platser som tidigare inte har haft kamerabevakning (Solna station tvärbanehallplats, Vällingby bussterminal, Årstabergräddstation, Södertälje Syd pendeltågstation, SL hittegods i Liljeholmen). Gällande kameror ombord på fordon och fartyg fortgår arbetet med att kunna koppla upp fler vagnar och fartyg till SL:s trygghetskamerasystem. Under perioden har kamerorna på tvärbanevagn A32 kopplats upp med realtidsbild hos Trygghetscentralen. Under hösten har två pilotprojekt initierats med fokus på att utforska ny säkerhetsteknik (larmdetektorer samt nyttjande av drönare) i syfte att stärka upp SL:s egendomsbevakning som ett effektivt skydd mot åverkan som exempelvis skadegörelse och sabotage.

I oktober 2025 fattades beslut i sjötrafikutskottet om att dela ut WÅAB-biljetter till frivilliga sjöräddare som utgår från öar i skärgården. Arbetet med detta kommer att fortsätta 2026.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik (Regionfullmäktige)	79 %	80 %		>=80 %	>=80 %
Kommentar Det ackumulerade utfallet uppgår till 79 procent, vilket är något under årets målnivå. Periodens utfall förklaras främst av att busstrafiken och pendeltågen inte når sina mål till följd av trängsel, trafikuppstarter och infrastrukturbrister, medan lokalbanor och tunnelbana uppnår målnivån.					
Nöjda resenärer - särskilda persontransporter (Regionfullmäktige)	91 %	90 %		>=86 %	>=86 %
Kommentar Utfallet för färdtjänsten överträffar årets målnivå, vilket främst förklaras av det nya färdtjänsttaxiavtalet med fler leverantörer och förbättrad tidspassning, vilket har ökat resenärernas nöjdhet. Under perioden har ett arbete pågått med att ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd, inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige.					
Trygga resenärer - allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar (Regionfullmäktige)	74 %	75 %		>=78 %	>=78 %
Kommentar Utfallet uppgår till 74 procent och understiger årets målnivå, främst till följd av svaga resultat under årets inledning i samband med trafikstörningar. Under året har samverkan med trafikutövare och trygghetsleverantörer stärkts genom gemensam lägesbildsdelning och fortsatta mobila trygghetsevent för mer träffsäkra och synliga trygghetsinsatser.					
Trygga resenärer - särskilda persontransporter (Regionfullmäktige)	85 %	84 %		>=76 %	>=76 %
Kommentar Det ackumulerade utfallet ligger i något över föregående period och överträffar årets målnivå. Färdtjänsttaxiavtalet som implementerades 1 april 2023 innebär att fler leverantörer finns tillgängliga för färdtjänstens resor vilket bland annat har medfört förbättring i tidspassning. Undersökningar har visat på en stark korrelation mellan hög tidspassning och högt utfall för upplevd trygghet.					
Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör (Regionfullmäktige)	65 %	65 %		>=70 %	>=70 %
Kommentar Andelen länsinvånare som upplever att kollektivtrafiken kan användas för de flesta resor ligger kvar på 2024 års					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
nivå. Utvecklingen varierar mellan trafikslag, där pendeltåg och tunnelbana visar förbättringar medan buss uppvisar en nedgång.					

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken (Regionfullmäktige)	4,3 kr	4,3 kr		<=4,4 kr	<=4,4 kr

Kommentar

Kostnad per personkilometer för SL-trafiken uppgår till 4,3 kr år 2025 vilket är samma nivå som föregående år. Årets mål uppnås då utfallet understiger målnivån. Se vidare avsnitt 3.2 Produktivitet för analys och nedbrytning av indikatorn per trafikslag.

Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

För en pålitlig och robust kollektivtrafik på kort och lång sikt i ett normalt beredskapsläge utan större samhällsstörningar är det avgörande att ta hand om både nya och åldrande anläggningar och fordon. Säkerhet och beredskap är ett högt prioriterat område för att skapa ett robust och pålitligt system som möter samhällets behov och säkerställer drift vid effekter av ett förändrat klimat.

Transportstyrelsen har under perioden genomfört en tillsyn av trafikförvaltningens säkerhetsstyrning för tunnelbana och spårväg. Resultatet innebar inga förelägganden utan endast ett påpekande, den lägsta nivån av Transportstyrelsens sanktionsmöjligheter. Trafikförvaltningen har åtgärdat det varvid Transportstyrelsen avslutat tillsynen.

En ny metod för risk- och sårbarhetsanalys (RSA) används och verksamheten arbetar enligt denna med stöd från säkerhetsavdelningen. En RSA ska identifiera hot, förmåga, sårbarheter och risker och har till syfte att skapa underlag för planering och åtgärder. Kontinuitetshantering är en viktig del av arbetet med krisberedskap och med den återupptagna planeringen för totalförsvaret. Upprättandet av kontinuitetsplaner omhändertas i RSA-arbetet.

Trafikförvaltningen upprätthåller krisberedskap genom sin organisation med tjänsteman i beredskap (TiB), krisledning samt trygghetscentralen. Krisledningsorganisationen utbildas, övas och utvecklar årligen sin förmåga. Samövning sker också med trafikförvaltningens leverantörer och Samverkan Stockholmsregionen.

Inom ramen för totalförvarsplaneringen håller ett utredningsunderlag på att tas fram och innehåller såväl analys som planering av vilken förmåga trafikförvaltningen ska upprätthålla i krisberedskap, höjd beredskap och krig. Detta kommer ligga till grund för vilka åtgärder som ska prioriteras att genomföras för att leva upp till både gällande och kommande krav ställda av riksdag, regering och myndigheter. Även inventering och planering av utbildningsbehov samt grundläggande utbildningar har börjats tas fram.

Arbetet med att utveckla processer och arbetssätt samt styrande och stödjande dokument inom området säkerhetsskydd har fortsatt. Säkerhetsskyddsanalys är under revidering, när den fastställs (kvartal 1 2026) kommer även säkerhetsskyddsplan att revideras. Vidare har en rad säkerhetsskyddsåtgärder genomförts, bland annat har ett antal säkerhetsskyddade

upphandlingar med säkerhetsskyddsavtal för de entreprenörer som berörs av AB SL:s säkerhetskänsliga verksamhet tagits fram.

Vid samhällsstörningar, allt från krisberedskap till högsta beredskap, ställs ännu större krav på robusthet och resiliens i de delar av kollektivtrafiksystemet som kan förväntas krävas fungera under dessa beredskapslägen. Med fokus på robusthet och resiliens arbetar trafikförvaltningen för att tydliggöra vidare arbete kopplat till direktiven CER⁷ och cybersäkerhetslagen. Inom det senare har trafikförvaltningen under perioden etablerat samverkan inom cybersäkerhet med Trafikverket, MSB, Järnvägsbolagen och SJ.

Inom verksamhetsskydd och specifikt brandskydd har ett antal åtgärder genomförts, bland annat:

- Förstärkning av brandskydd av tunnelbanans uppställningsspår samt för depåer och verkstäder inom trafikslag buss
- Förbättrad möjlighet till utrymning från alla undermarkstationer i tunnelbanan (brandgaspartier)
- Förstärkt kontroll av underhållsentreprenörer för att säkerställa befintliga funktioner

Trafikförvaltningen har genomfört ett antal säkerhetsrevisioner för att följa upp och kontrollera trafikutövares samt drift- och underhållsentreprenörers regelefterlevnad. Trafikförvaltningen har genomfört ett antal interna säkerhetsrevisioner i syfte att följa upp och kontrollera verksamheternas regelefterlevnad.

Trafikförvaltningens kraftsamling för att stärka verksamhetsförmågan inom styrning och ledning av informationssäkerhet har fortsatt under året. Bland annat stärks verksamhetens förmåga att ha kontroll på sin information och hur den behöver skyddas, att förstå behoven av att värna sin verksamhet bestående av förmågor och information samt att kravställa på och samverka med leverantörskedjan som är en viktig del av trafikförvaltningens robusta och resilienta kollektivtrafiksystem.

Förmågan att utnyttja egna datakällor och datadelning blir en nyckel för utvecklingen av en effektiv och robust kollektivtrafik. Genom att samla in och analysera både historisk och realtidsdata från diverse källor kommer trafikförvaltningen kunna bedriva kollektivtrafik på ett effektivt sätt, öka fordonstillgänglighet samt skapa bättre kundupplevelser. En ny analysplattform har driftsatt och skapat förutsättningar för nya analysbehov, rapporter och avancerade analyser.

Arbetet med att utveckla och stärka tillgångsförvaltningsförmågan i linje med ISO 55 000 (standard för ledningssystem för tillgångar) fortsätter, och en första versionen av viljeinriktningen "Så tillgångsförvaltar trafikförvaltningen" har fastställts. Implementering av systemstöd för avtalsuppföljning fortgår och de första drift- och underhållsavtalen följs nu upp månatligen med stöd av detta.

För underhållsavtalen UH2026 är avtalet för fastigheter tilldelat och överprövat, avtalet för hissar och rulltrappor är under upphandling, och upphandlingen för spärrar förskjuten till 2026. Det kommer vara ett resurskrävande arbete under 2026 att säkerställa en god uppstart då det avser samtliga fastighetsavtal där UH2014 skall avslutas och UH2026 skall startas upp.

I enlighet med ett uppdrag från regionfullmäktige har en plan för införande av plattformsbarrärer i befintligt tunnelbanesystem tagits fram. Uppdraget planeras att redovisas för trafiknämnden under våren 2026. Plattformsbarrärerna ska bland annat bidra till ökad säkerhet för resenärerna.

⁷ Resilience of critical entities

Inom sjötrafiken fortsätter arbetet enligt plan med att ta slutsatserna från Sjötrafikutredningen del 2 (tonnageutredningen) vidare. Inom ramen för uppdrag från regionfullmäktige har åtgärdsvalsstudier för investering i skärgårdsfartyg och för laddningsinfrastruktur för sjötrafiken tagits fram och godkänts i trafiknämnden.

Torsdagen den 31 juli gjorde den elektriska bärplansbåten Nova sin sista tur mellan Klara Mälarstrand i City och Tappström på Ekerö innan projektet avslutades och en utvärdering påbörjades. Slutsatser och resultat för projektet presenteras i ett informationsärende till sjötrafikutskottet i början av 2026

I syfte att möta framtidens behov har trafikförvaltningen även haft ett uppdrag från regionfullmäktige att initiera en testbädd för ny teknik och innovativa lösningar i skärgårdstrafiken. Ett informationsärende presenterades i sjötrafikutskottet i november 2025, och uppdraget slutredovisas i sjötrafikutskottet under 2026.

Arbetet med att utveckla och modernisera replipunkterna samt att utreda framtidens dag- och natthamnar har fortsatt. Ett samarbete med kommunerna i Stockholm Nordost kring replipunkterna har pågått och parterna är överens om en delrapport för uppdraget, som kommer tas upp som ett ärende på sjötrafikutskottet våren 2026. Rapporten för replipunkterna inom berörda kommuner visar på en gemensam syn gällande basstandard för replipunkterna och en ansvarsfördelning för olika sakområden. En dialog har även startas upp med Värmdö kommun, Värmdö hamnar och berörda kommuner inom Södertörnssamarbetet.

Besöksnäringen i skärgården ska stärkas med kommande trafiklösningar och sjötrafikens analoga och digitala resenärsmiljöer ska nyttjas för besöksnäringssinformation. Trafikförvaltningen har inlett ett samarbete med Stockholm Archipelago och Skärgårdsstiftelsen. En gemensam kampanj, synlig i SL-trafiken och digitala kanaler, har genomförts i augusti med syftet att få resenärerna att förlänga säsongen på hösten.

En utredning gällande sjötrafikens godstaxeutredning, inklusive förslag till justerade priser, har pågått under året, och planeras vara klar till sjötrafikutskottet första tertialet 2026.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Punktlighet - andel avgångar i pendeltåg som avgår i utsatt tid (Regionfullmäktige)	86,5 %	85,7 %		94,0 %	94,0 %
Kommentar					
Det ackumulerade utfallet är något högre jämfört med samma period föregående år, men lägre än årets målnivå. Förvaltningen har ett pågående samarbete med Trafikverket och SJ med fokus på bland annat banunderhåll, blåljussamarbeten samt hantering av obehöriga i spårområdet.					
Punktlighet - andel avgångar i tunnelbana som avgår i utsatt tid (Regionfullmäktige)	97,5 %	98,2 %		96,6 %	96,6 %
Kommentar					
Utfallet överträffar årets målnivå men är lägre än föregående år, främst till följd av förändrad mätmetod i samband med nytt trafikavtal. Parallella mätningar enligt tidigare mätmetod visar dock en faktisk förbättring av punktligheten, driven av stabila infrastruktur och en ökad andel C30-fordon i trafik.					

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Punktlighet - andel avgångar i buss som avgår i utsatt tid (Regionfullmäktige)	86,1 %	87,1 %		90,0 %	90,0 %

Kommentar

Utfallet understiger årets målnivå, främst till följd av utmanande trafikstarter och framkomlighetsproblem kopplade till pågående vägarbeten. Punktligheten varierar mellan avtalsområden och punktligheten i de nyaste avtalen bedöms förbättras under 2026.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik) (Regionfullmäktige)	88 %	86 %		>=85 %	>=85 %

Kommentar

Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär att hela resan ska vara möjlig att genomföra för alla resenärer och består av fem huvudkriterier med ett antal underkriterier, såsom planera resan, köpa och använda biljett. Utfallet för 2025 uppgår till 88 procent, vilket är en förbättring jämfört med 2024 och förklaras främst av utskrotning av äldre fordon samt kompletterande inventeringar som visat ökad tillgänglighet.

Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka i högre takt genom att kollektivtrafik, cykel och gång främjas. Med en grön mobilitet kan Stockholmsregionens klimatpåverkan och trängsel minska.

Det är avgörande att utifrån de nya förutsättningarna identifiera åtgärder som ökar resandet och kollektivtrafikens attraktivitet. Trafikförvaltningens arbete med att se över biljettutbudet i syfte att locka nya resenärer har under perioden fortsatt inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige. Utredningen har presenterats för trafiknämnden i form av ett informationsärende i juni (TN 2023-0269). Under 2026 kommer arbetet att fortsätta bland annat gällande prenumeration med ett års bindningstid, för att underlätta lansering av liknande produkt med liknande effekt som delbetalning. Även capping på dygn kommer att ses över.

Som ytterligare en del i att locka nya resenärer har trafikförvaltningen i enlighet med ett uppdrag från regionfullmäktige, och utifrån biljettutredningens slutsatser, arbetat vidare med att utveckla biljettförsäljning till företag, till arrangörer av evenemang, nöjen och konferenser samt under hösten på prov lanserat en prenumeration på 30-dagarsbiljett.

Från och med den 30 april kan resenärer resa med SL-biljett året runt mellan Stockholms innerstad och Vaxholm med omnejd. Alla Waxholmsbolagets fartyg som trafikerar sträckan omfattas, och alla typer av SL-biljetter gäller – från enkelbiljett till periodkort. Genom att ta bort parallellgående trafik med Waxholmsbolaget och SL är förhoppningen att detta förenklar resandet för resenärerna och förbättrar trafikplaneringen.

Trafikförvaltningen har även i uppdrag att genomföra en översyn av Waxholmsbolagets samlade

taxesystem och prissättning, i syfte att harmonisera och förenkla Waxholmsbolagets taxor och sortiment, samt minska utmaningarna vad gäller hantering av uppdelade taxor för SL och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

Trafikförvaltningen har under perioden fortsatt arbeta med aktiviteter enligt handlingsplan grön omställning, med stort fokus på energieffektiviseringar i trafik och fastigheter parallellt med en omställning till helt eldriven busstrafik. Redan idag är Stockholm den första huvudstadsregionen i världen där all kollektivtrafik på land drivs helt av förnybara bränslen. SL:s bussar drivs idag med eldrift eller förnybara drivmedel som biogas, etanol och biodiesel. Elektrifiering av bussflottan fortskrider. Ett stort antal nya emissionsfria fordon är i drift i trafikavtal E35 Norrort, E38 Norrtälje, E42 Västerort/Solna/Sundbyberg/Sollentuna, E36C Nacka/Värmdö samt E37C Huddinge/Botkyrka/Söderort.

Omställningsplanen inom sjötrafiksektorn är en annan viktig insats som drivs vidare. Målsättningen med sjötrafikens gröna omställning är 100 procent förnybar sjötrafik år 2030 med minskad energianvändning, miljöpåverkan och utsläpp. Under året har en inriktning för omställning av drivmedelanvändningen i sjötrafiken tagits fram.

Arbetet fortgår med att öka mängden egenproducerad el, bland annat inom ramen för ett uppdrag från trafiknämnden att ta fram en strategi för utbyggnad av solceller. Ett skriftligt dokument tas fram som ska omfatta:

1. Var solceller kan implementeras, antal, solpanelsyta och effekt
2. Tidplan, eventuella innovationsmedel/bidrag, översyn av krav i riktlinjer
3. Kostnad relativt nytta samt omfattning (solelproduktion) för olika inriktningar
4. Uppdraget inarbetas som del av Grön omställning

Rapporten beräknas bli klar under våren 2026.

Under perioden har Region Stockholm startat en satsning på cirkularitet där trafikförvaltningen deltar med resurser i arbetsgrupper, beredningsgrupper och styrgrupp.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (Regionfullmäktige)	46 %	47 %		>=50 %	>=50 %

Kommentar

Marknadsandel för 2025 är ungefär på samma nivå som föregående period men är under årets målnivå. Kvinnor reser generellt oftare kollektivt än män och skillnaden i marknadsandel mellan könen uppgår till cirka 10 procentenheter.

Under 2025 var marknadsandelen (kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna) 46 procent. Orsaker till en lägre marknadsandel 2025 jämfört med 2024 bedöms vara att bilens attraktivitet gentemot kollektivtrafik har ökat i och med låga drivmedelspriser och en övergång till elbilar, ökad mikromobilitet och att resor med e-scooter och andra delningstjänster för persontransporter konkurrerar såväl i pris som attraktivitet till exempel för korta resor och nöjesresor, och att resandet i innerstaden ännu inte etablerats på samma nivå efter nedgången hösten 2024. Slutligen bedöms de förändrade resvanor som etablerats efter pandemin bestå i Region Stockholm. I syfte att öka marknadsandelen arbetar trafikförvaltningen fortsatt med bland annat försäljningskampanjer, förbättringar av trafikinformation och biljettsortiment, ett ökat utbud av servicetjänster, framkomlighets- och trygghetsåtgärder, samt anpassningar av trafikutbudet i syfte att utveckla reseerbjudandet och skapa en mer attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik som lockar fler resenärer.

2.2.2 Den hållbara regionala utvecklingen ligger i framkant

Region Stockholm arbetar aktivt med att leda genomförandet av den regionala utvecklingsplanen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) utgör basen i trafikförvaltningens strategiska arbeten och genom olika uppdrag och aktiviteter stödjer förvaltningen genomförandet av RUFS 2050. De satsningar för transporter och mobilitet som föreslås i RUFS 2050 omsätts i form studier för utveckling av spårssystemen, arbete med utveckling av radiella och tvärgående expressbussar inom regionen, trafikering, bryggor och drivmedel för en mer klimatsmart sjötrafik som möjliggör en levande skärgård samt depåupprustningar där elektrifieringen av bussflottan har en stor påverkan. Trafikförvaltningen arbetar också med flera kommuner i frågor om exempelvis utveckling av bytespunkterna, terminaler och depåer som är avgörande för hur kollektivtrafiken kan utvecklas och därmed bidra för att möjliggöra ett hållbart resande.

RUFS 2050 mål och uppdrag är också styrande när det gäller målsättningen i det nya trafikförsörjningsprogrammet (RS 2022–0515) som beslutades av regionfullmäktige i september 2024. Programmet omfattar nya mål för hållbar mobilitet, en tillgänglig region och ett ansvarsfullt kollektivtrafiksysteem. Det nya programmet är vägledande för trafikförvaltningens och de offentliga aktörernas arbete inom Stockholms län för att bland annat ta fram en ny regional utvecklingsplan 2060. I programmet finns även målsatta och kvalitativa indikatorer för år 2035 som ska följas upp. Under 2025 har trafikförvaltningen arbetat med ett förslag till en årlig uppföljning av programmet vilket syftar till att se trender och ge återkoppling för arbetet mot måluppfyllnad. Uppföljningen behöver synkroniseras med andra uppföljningar och avrapporteringar som planeras inom RUFS-arbetet.

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar och därmed bidra till en omställning till hållbara transportsätt och ett transporteffektivt samhälle. Genom det nya trafikförsörjningsprogrammet finns nu även ett tydligt uppdrag att arbeta med kombinationsresor som integrerar kollektivtrafiken med gång- och cykeltrafiken.

Arbete pågår kontinuerligt tillsammans med länets kommuner och Trafikverket för att åstadkomma införandet av tvärgående expressbusslinjer. Det är en viktig uppgift för att bland annat knyta ihop länets regionala stadskärnor. Införandet av nya stombusslinje 5 är ett konkret exempel och samtidigt en del av Kollektivtrafikplan 2050 – trafikförvaltningens strategiska styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Planen innehåller drygt 80 förslag på utredningsåtgärder med sikte på 2030 och 2050, för att nå målen i RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförvaltningen försörjer nya stadsutvecklingsområden med kollektivtrafik, även det stödjer RUFS 2050 genomförandeuppdrag. Förvaltningen fortsätter att stötta skärgårdens utveckling med en lämplig kollektivtrafikförsörjning och förbättringar när det gäller bryggor och replipunkter. Trafikförvaltningen arbetar också aktivt med att höja andelen hållbara transportsätt (kollektivtrafik, gång och cykel), som är ett centralt budskap i RUFS 2050.

Trafiknämnden deltar och verkar i klimat- och regionutvecklingsnämndens dialoger som förs för en utveckling av skärgården. Det etablerade chefsforumet "Kontaktpunkt regionledningskontoret, trafikförvaltningen, landsbygd och skärgård" har träffats fyra gånger under året för att diskutera utvecklingsfrågor. Frågor som hanteras är bland annat åtgärder som bidrar till levande skärgårdssamhällen på kärnöarna och säsongsförlängning av besöksnäringen i skärgården. Framtida utveckling av trafikering, dag- och depåhamnar och replipunkter är

exempel på delar där trafikförvaltningen leder arbetet och som även kopplar till den övergripande frågan att ha en levande skärgård. Trafikförvaltningen deltar även i möten med bland annat det regionala skärgårdsrådet.

2.2.3 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet

Trafikförvaltningens förmåga till ekonomi i balans är starkt kopplad till biljettintäkterna och resandenivån. I samband med att pandemin avtagit har resandet anpassats till en ny nivå, cirka 15 procent under den nivå som rådde 2019. Detta till följd av nya resmönster där distansarbete spelar en avgörande roll. Resandet beräknas framöver inte öka mer än i takt med befolkningsökningen (cirka 0,5 procent per år). Verksamheten bedrivs samtidigt i ungefär samma omfattning som före pandemin, med hänsyn tagen till vissa anpassningar av trafiken efter nya resmönster. I budgeten för 2026 görs nya trafiksatsningar för att återta resenärer och öka förtroendet för kollektivtrafiken.

Till följd av intäktsförstärkning i regionfullmäktiges budget 2025 uppnås en ekonomi i balans år 2025. Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Årets mål uppnås därmed. För vidare detaljer och avvikelseanalys runt det ekonomiska resultatet se avsnitt 5.1. Även de närmsta kommande åren bedöms förvaltningen ha en ekonomi i balans till följd av intäktsförstärkningar och god kostnadskontroll. För att säkerställa en långsiktigt hållbar kostnadsutveckling bedriver trafikförvaltningen ett kontinuerligt arbete med att anpassa avtal och verksamhet så att kostnaderna hålls så låga som möjligt samtidigt som kollektivtrafiken behåller god kvalitet.

På längre sikt prognostiseras dock ett underskott som ökar över tid med aktuell omfattning av verksamheten och finansiella förutsättningar. Kostnadsökningen på sikt drivs i stor utsträckning av ökade kapitalkostnader till följd av driftsättning av färdiga investeringar. Även verksamhetsmässiga driftkonsekvenser påverkar resultatet framgent. Det handlar till stor del om utbyggnaden av tunnelbanan men också trafikförvaltningens egna investeringsobjekt. Det finns ett ökat behov av ersättningsinvesteringar i en åldrande anläggning. På sikt behöver intäkterna öka ännu mer för att dagens nivå på resultatkravet ska kunna hållas.

Under perioden har ett antal aktiviteter genomförts för att säkerställa en ekonomi i balans:

En biljettprisjustering för biljetter för vuxna har genomförts medans biljettpiserna för pensionärer, studenter och ungdomar bibehölls på samma nivå som året innan. Breda och varumärkesbyggnader försäljningskampanjer har genomförts, se vidare kapitel 1 Förvaltningschefens kommentar.

Arbetet med ett ökat utbud av servicetjänster och intäkter från reklam och kommersiella ytor har fortsatt. Bland annat har nya reklamavtal för konceptstationer, övriga stationer, resenärsfordon och bussväderskydd signerats. Trafikförvaltningen har även haft ett uppdrag att öka mängden kommersiella lokaler på stationer i kollektivtrafiken med fokus på utökad försäljning av mat, dryck och annan service. En inventering har genomförts av befintligt utbud, samt av möjliga nya kommersiella ytor. Arbetet har visat att 63 procent av lokalerna är inriktade mot mat, dryck och närbutiker/kiosker. Kundmätningar har påbörjats för att få fakta om vad resenärerna tycker om trafikförvaltningens miljö och den service som erbjuds. Sedan år 2024 har vakansgraden minskat vilket är positivt. Ett estimat för ram av investeringsmedel för utvecklingen av kommersiella miljöer har tagits fram.

Trafikförvaltningen har också fortsatt arbetet med att anpassa trafikutbudet till det nya resandet

i syfte att erbjuda ett effektivt utbud som även lockar fler och också nya målgrupper att resa kollektivt.

Under 2025 har arbetet med att öka antalet solcellsanläggningar fortsatt. Detta minskar kostnaderna för inköp av energi samt klimatavtrycket för såväl trafikförvaltningen som Region Stockholm. Trafikförvaltningen arbetar också kontinuerligt med att minska energianvändningen i anläggningarna genom en rad initiativ. Bland annat ersätts äldre pellets- och oljepannor med moderna värmepumpslösningar, belysning byts ut till energieffektiv LED i stationer och depåer, och system för behovsstyrd ventilation och varmhållning implementeras. Samtidigt har hanteringen av byggnader längs lokalbanorna utretts specifikt. Beslut om hantering av utvalda fastigheter längs Roslagsbanan och Saltsjöbanan togs i trafiknämnden den 23 september. Som ett led i den gröna omställningen har trafikförvaltningen stärkt kompetensen inom energieffektivisering.

Arbetet med konsultväxling har fortsatt under perioden. Enligt den plan som lades i slutlig budget 2025 skulle antalet tjänster som konsultväxlats uppgå till 260 stycken vid årets slut ackumulerat. Status per sista december är 243 tillsatta tjänster.

Inom de särskilda persontransporterna pågår ett uppdrag att förenkla och automatisera tillståndsgivningen av färdtjänsttillstånd. Arbetet pågår enligt plan och syftar till att ta fram ett underlag som tydliggör vilka åtgärder som krävs för att frigöra tid för trafikförvaltningens handläggare, så att de kan fokusera på andra arbetsuppgifter samt bidra till kortare handläggningstider. Detta är en del av det övergripande målet att öka den interna effektiviteten och minska manuellt arbete.

För att säkerställa att det finns effektiva metoder och arbetssätt för att stävja fusk och utestänga oseriösa aktörer har trafikförvaltningen under 2025 haft ett uppdrag att arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott med inspiration från den funktion som idag finns inom hälso- och sjukvårdsnämnden. Arbetet har genomförts enligt plan, och innefattat bland annat översyn och utveckling av befintlig styrning (styrande dokument och arbetsrutiner), utbildnings- och informationsinsatser och rapportering.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per tertiäl)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Administrativa kostnader ska minska (Regionfullmäktige)	441 mkr	472 mkr		446 mkr	Enligt budget 2 025

Kommentar

Årets mål uppnås. Avvikelsen beror främst på administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster och därmed även lägre sociala avgifter som understiger budget. Även debiterad tid understiger budget till följd av detta.

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035

Under perioden har förändringar i EU-direktivet om hållbarhetsrapportering, CSRD, föreslagits av EU-kommissionen genom Omnibusdirektivet. Den del som behandlar förskjutningen av rapporteringen med två år godkändes av EU-parlamentet den 3 april och införlivas i svensk lagstiftning 31 december 2025. I början på december 2025 kom EU-rådet och parlamentet överens om att förenkla reglerna för hållbarhetsrapportering, vilka beslutades av parlamentet den 22 december. Dessa nya regler betyder att AB SL inte skulle omfattas av regelverket. EU-

rådet förväntas godkänna dessa nya regler i början på januari 2026 och de nya reglerna träder i kraft 20 dagar efter att de publiceras i EU:s officiella journal. Därefter behöver dessa införlivas i svensk lagstiftning. I väntan på att nya CSRD regler fastställs, men även framöver, arbetar trafikförvaltningen med att förbättra dagens hållbarhetsrapportering i syfte att öka dess kvalitet samt effektivisera arbetet.

Trafikförvaltningen inklusive SL koncernen hanterar en omfattande verksamhet inom drift, investering och utbyggnad vilken har en stor klimatpåverkan. Under 2024 togs en handlingsplan för grön omställning fram som omfattar utsläpp inom kategorierna scope 1 och 2. Parallellt med detta arbete utarbetas en koncernövergripande klimathandlingsplan för att tydliggöra vägen mot klimatneutralitet till 2035. För att intensifiera arbetet med att minska utsläppen inom scope 3, de konsumtionsbaserade utsläppen från exempelvis upphandlingar och byggprojekt, pågår arbete med konkreta åtgärder för att på sikt komplettera handlingsplanen med alla klimatutsläpp.

Trafikförvaltningen deltar i arbetet med den regionövergripande klimathandlingsplanen samt fortsätter pågående arbetet med aktiviteter enligt handlingsplan grön omställning och energieffektivisering. En styrgrupp har bildats för att samordna arbetet för implementering av trafikförvaltningens handlingsplan för grön omställning (omfattar emissioner inom scope 1 och 2)

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige och bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål- uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019 (Regionfullmäktige)	-36 %			-29 %	-29 %
Kommentar	Indikatorn omfattar utsläpp inom Scope 1, merparten av Scope 2 samt delar av Scope 3. Utfallet för perioden visar minskningar inom sjötrafik och busstrafik till följd av övergång till HVO och elektrifiering, samt lägre drivmedels- och köldmedieläckage. Inom Scope 2 förklaras utvecklingen främst av energieffektiviseringar i egna fastigheter och trafikslag samt en lägre emissionsfaktor för el.				
Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan (Regionfullmäktige)	22 %	40 %		-19 %	-19 %
Kommentar	Utfallet för perioden är inte i enlighet med målnivån vilket kan förklaras av att investeringsverksamheten driver betydande klimatutsläpp inom scope 3, främst kopplat till bygg- och anläggningsverksamheten (inklusive FUT). En reviderad indikator infördes under kvartal 3 2025, och en mer detaljerad redovisning kommer att lämnas i separat rapport till regionledningskontoret. Arbetet med att kartlägga konsumtionsbaserade utsläpp och identifiera konkreta åtgärder påbörjades hösten 2025 och fortsätter under 2026.				
Andel genomförda upphandlingar med relevanta hållbarhetskrav (Regionfullmäktige)	100 %	100 %		100 %	100 %
Kommentar	Trafikförvaltningen har under en längre period upprätthållit en god nivå avseende denna indikator.				

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nämnden/bolaget har genomfört åtgärder för att öka livslängd och materialåtervinning av produkt- och materialflöden (Regionfullmäktige)	Ja	Ja		Ja	Ja

Kommentar

Under perioden har förvaltningen arbetat för ökat återbruk av bygg- och anläggningsmaterial för att stärka resurseffektivitet och minska miljöpåverkan. En vägledning har tagits fram för planering, upphandling, genomförande och drift, och ett försök med återbruk av betongslipers från Saltsjöbanan har genomförts.

Region Stockholm har en socialt hållbar utveckling

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i byggandet av en jämlik Stockholmsregion. Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen "Region Stockholm – för en jämlik, öppen, hållbar och konkurrenskraftig Stockholmsregion där invånarna ges likvärdiga livschanser och hög livskvalitet". För att nå visionen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

Trafikförvaltningen spelar en viktig roll inom samhällsplaneringen, där sociala hållbarhetsaspekter som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och trygghet är grundläggande. Samverkan med funktionshindersorganisationer och nationella minoriteter på regiongemensamma samverkansråd genomförs löpande

AB SL har undertecknat FN-initiativet Global Compact som innefattar principer om mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorrupktion. Via AB SL förbinder sig förvaltningen att följa dessa principer och att arbeta aktivt och systematiskt med dessa områden i verksamheten och tillsammans med intressenter. Samarbete sker med Skånetrafiken och Västtrafik i en gemensam arbetsgrupp som ses regelbundet i syfte att harmonisera tillämpningen uppförandekoden inom drift och utveckling av kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen ställer krav på att trafikutövare ska arbeta aktivt med samt rapportera frågor kring bland annat arbetsvillkor, kulturell mångfald och jämn könsfördelning. Ett permanent trafiksamverkansforum ha etablerats tillsammans med trafikutövare och fackliga representanter, i syfte att stärka dialog och samverkan samt kravställande avseende arbetsmiljö vid upphandlingar av trafikavtal. Parallellt har en utredning om förstärkt kravställning av arbetsmiljö i upphandlingar genomförts.

Många fler genomförda insatser under året som stärker den sociala hållbarheten i Region Stockholm har genomförts bland annat;

- Utarbetade kravställningar för social hållbarhet inför upphandlingar av byggtreprenader, sjötrafik och godstrafik.
- Granskning av leverantörskedjor och säkerställande av efterlevnad av uppförandekod vid inköp av elbussar.
- Framtagande av vägledning internt och inom branschen för att säkerställa hållbara leveranskedjor vid övergång till elbussar.
- Barncentrerad service och bemötande i trafiken.
- Vidareutvecklat arbetssätt för insamling och användning av kvalitativ och kvantitativ data om

barns resande.

- Deltagande i nationella och internationella seminarier för att dela resultat från kartläggning av barns upplevelser av kollektivtrafiken.
- Förstärkt samverkan med funktionshindersorganisationer och nationella minoriteter via regiongemensamma samverkansforum.
- Förtydligade utbildningskrav avseende gott bemötande i trafikdriften.
- Uppföljning av utbildningskrav vid uppstart av nya trafikavtal.
- Hållbara leveranskedjor vid upphalning av nya fordon inom Saltsjöbanan.
- Kartläggning av hantering av kundsynpunkter inom trafikförvaltningen.
- Fortsatt kravställning och utveckling av trygghet och tillgänglighet i resenärsmiljöer och fordon.

Se vidare bilaga A2 uppdrag från trafiknämnden

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag arbetat systematiskt med social hållbarhet (Regionfullmäktige)	Ja	Nej		Ja	Ja

Kommentar

Under 2025 har trafikförvaltningen fortsatt sitt systematiska arbete med social hållbarhet och icke-diskriminering, omfattande samtliga sju diskrimineringsgrunder. Arbetet styrs av interna riktlinjer och stödmaterial och integreras i upphandlingar, investeringar, projekt och löpande verksamhet.

2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

Region Stockholm är en attraktiv och inlyssnande arbetsgivare

Omvärlden förändras snabbt och för att kunna hålla jämna steg och klara kompetensförsörjningen över tid behöver trafikförvaltningen som arbetsgivare fokusera på att behålla och utveckla medarbetare genom att öka attraktiviteten.

Under perioden ser trafikförvaltningen ett stabilt utfall på samtliga indikatorer/nyckeltal som följs upp kopplat till målet Region Stockholm är en attraktiv och inlyssnande arbetsgivare.

Trafikförvaltningens arbete med att förbättra arbetsgivaridentiteten har belönats. I Magnet Awards 2025, där Sveriges bästa arbetsgivarkommunikation prisas, var förvaltningen en av tre finalister i den mest prestigefyllda kategorin – Grand Prix (Årets arbetsgivarvarumärke). Trafikförvaltningen är ännu en gång på listan över de arbetsgivare som erbjuder några av de främsta karriär- och utvecklingsmöjligheterna för unga talanger, och har för femte året i rad utsetts till ett så kallat Karriärföretag. Utmärkelsen är ett kvitto på ett långsiktigt arbete med att skapa en lärande kultur för att kunna utveckla den kompetens som behöves. Trafikförvaltningen satsar på kompetensutveckling och vill visa på de utvecklingsmöjligheter som finns med meningsfulla samhällsuppdrag i fokus.

Trafikförvaltningen tillhör även de tio procent bästa arbetsgivarna i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av rådande arbetsvillkor i svenskt arbetsliv och förvaltningen har utsetts till en av Sveriges mest attraktiva och hållbara samt jämställda arbetsgivare inom alla branscher (AVI® och JÄMIX®). Trafikförvaltningen har även fått utmärkelsen Bäst i branschen för regioner då förvaltningen har uppnått högsta resultat i JÄMIX® av alla medverkande regioner. Utfall på

AVI (2024) ökar till 151 att jämföra med 143 föregående år. Ökningen beror framför allt på ett minskat antal avgångar samt ökad tid för kompetensutveckling.

Ett starkt fokus på arbetsgivarvarumärke och rekrytering kopplat till konsultväxling och uppväxling av ersättningsrekrytering syns i och med att antalet tillsvidareanställda ökar. Rekryteringstakten är god.

Personalomsättning har stabiliserat sig på en nivå runt 7-8 procent jämfört med en nivå runt 10 procent historiskt sett. Verksamhetens förmåga att behålla och utveckla kompetens har stärkts samtidigt som det pågår rekrytering/konsultväxling. Antalet nyanställda överstiger med marginal det antal medarbetare som slutat. Det vill säga att trafikförvaltningen är fortsatt framgångsrika i att tillsätta tjänster samt utveckla/behålla befintliga medarbetare. Var fjärde utlyst tjänster tillsätts med intern kandidat, vilket är gynnsamt både för verksamhet och individ som ges utvecklingsmöjligheter.

Under perioden har arbete löpt på med en rad olika insatser inom ramen för fokusområdet intern effektivitet:

- Säkra kompetensförsörjning på kort och lång sikt samt fortsatt uppföljning av konsultväxling
- Implementering av trafikförvaltningens befattningsstruktur och effektiviserat arbete med masterdata, för att säkerställa rätt lönesättning
- Hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö genom lokala processer och rutiner för SAM (Systematiskt arbetsmiljöarbete) samt utbildning
- Lärande organisation

Region Stockholm är en hållbar arbetsgivare

Region Stockholm ska vara en hållbar arbetsgivare, som utvecklar och behåller sina medarbetare över tid. Detta kräver ett systematiskt och lyhört arbete kring både arbetsmiljö och kompetensutveckling i god samverkan med medarbetarna och deras förtroendevalda.

Kompetensanalys är grunden för planeringen av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. För att möta de förändrade kompetensbehov som verksamheten identifierat för att framtida klara uppdrag och nå mål har avdelningarna jobbat med att översätta verksamhetens utmaningar och behov till kompetensbehov och kompetensplaner. Samtliga avdelningar har tagit fram en kompetensplan.

2025 års medarbetarundersökning/OSA-kartläggning genomfördes i oktober och hade en hög svarsfrekvens, 89 procent. Förvaltningens resultat är stabilt med ett utfall på 75, vilket är i nivå med 2024. Målnivån har samtidigt höjts med fyra procentenheter mellan 2024 och 2025, vilket innebär ett nytt måltal 80. Trafikförvaltningen bibehåller ett starkt resultat kring motivation och ledarskap men backar något kring frågeområde styrning och tydlighet kring mål och uppföljning. Resultatet visar också att förvaltningen behöver fortsätta arbetet kring stress och återhämtning. Det har lagts en bra grund för detta under 2025 som behöver fortsätta kommande år.

Under perioden har utbildningsinsatser genomförts kopplat till Region Stockholms policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning, liksom hur trafikförvaltningen leds och styrs.

Den totala sjukfrånvaron ligger fortfarande runt 3 procent, väl under måltalet om 6 procent. Det är framförallt kvinnor som står för långtidssjukfrånvaro på trafikförvaltningen, vilket speglar förhållandena i samhället i stort. Arbete pågår med att systematiskt följa upp långtidssjukfrånvaron på individnivå i syfte att där det är möjligt få medarbetare i arbete så

snart det är möjligt

Inom ramen för ett uppdrag från regionfullmäktige har trafikförvaltningen bland annat infört ett tvärfunktionellt arbete för att verka förebyggande mot oegentligheter och välfärdsbrott. Där är kunskap om samt ett aktivt arbete med bisysslor och jäv en viktig pusselbit. En ny indikator inom förvaltningen, "andel deklarerade bisysslor", var 96 procent vid slutet av året, vilket är en bra start och kvitto på det utvecklingsarbete som sker kopplat till systematiskt förebyggande arbete mot oegentligheter.

Se vidare bilaga A1 uppdrag från regionfullmäktige.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Andel sjukfrånvaro (Regionfullmäktige)	3 %	3 %		<6 %	<6 %

Kommentar

Den totala sjukfrånvaron ligger på en stabil nivå runt 3 procent under helåret. Utfallet är väl under målnivån.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Mål-uppfyllelse	Målvärde	RF Målvärde
Totalindex HME (Regionfullmäktige)	75	75		>=80	>=80

Kommentar

Hållbart medarbetarengagemang. Förvaltningens resultat är stabilt med ett utfall på 75, vilket är i nivå med 2024. Målnivån har samtidigt höjts med fyra procentenheter mellan 2024 och 2025, vilket innebär ett nytt måltal 80.

Andel av medarbetare som utsätts för hot och/eller våld i samband med sitt arbete (Regionfullmäktige)	2 %	1 %		<=8 %	<=8 %
--	-----	-----	---	-------	-------

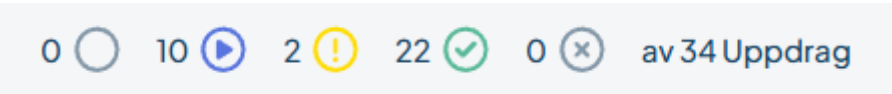
Kommentar

Perioden utfall uppgår till 2 procent vilken innebär en ökning med 1 procentenhet jämfört mot föregående period, och är i paritet med utfallet 2023. Avseende våld är utfallet fortsatt noll procent.

2.3 Uppdrag

Uppdrag beslutas av regionfullmäktige i samband med budget, eller av trafiknämnden i samband med verksamhetsplanen. Uppdrag är ett beslut om specifika åtgärder som ska stödja måluppfyllelsen, och genomföras under en viss tid.

Bild: Antal uppdrag och status



Arbetet med uppdragen har i stort framskridit bra under året. Av uppdragen har 22 avslutats, och 12 fortsätter som uppdrag i verksamhetsplan 2026. 10 av de pågående uppdragen löper enligt plan och två pågår med avvikelse. Se vidare bilaga A1 och A2 Uppdrag regionfullmäktige och trafiknämnden.

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2024-0210, RS 2022-0326). Utveckling och effektivisering av arbetet med den interna kontrollen har varit ett fortsatt prioriterat arbete under 2025.

Arbetet med att se över och förtydliga ansvar och gränssnitt i organisationen samt utveckla och förankra ansvarsmodellen som bedrivs genom en särskild aktivitet från förvaltningschefen har fortlöpt under 2025. Vidare har en del organisatoriska förändringar genomförts i syfte att stärka vissa förvaltningsgemensamma stabsfunktioner. Parallellt har också en kartläggning påbörjats av hur trafikförvaltningens organisation och arbetssätt kan utvecklas framåt.

I december 2024 beslutade regionstyrelsen att tillsätta en extern oberoende granskning av programmet Tvärbanan Norr Kistagrenen. Granskningen rapporterades i maj 2025 och resulterade i rekommendationer inom områdena bristfällig styrning och detaljkännedom, otillräckliga kontrollrutiner och bristande riskhantering. Trafikförvaltningen har mot bakgrund av granskningen tagit fram åtgärdsförslag för att på både kort och lång sikt hantera förekomna brister.

Trafikförvaltningens process för att säkerställa ett transparent underlag inför förvaltningschefens försäkran om att nödvändiga åtgärder för en tillräcklig intern styrning och kontroll vidtas består bland annat av en självutvärdering som samtliga avdelningar genomför i samband med delårsrapporteringen och i samband med årsrapporteringen. Självutvärderingen möjliggör identifiering av utvecklingsområden och prioritering av stödjande aktiviteter för att stärka den interna styrningen och kontrollen. Då trafikförvaltningens verksamhetsplaner fastställs under hösten genomförs självutvärderingen i samband med delårsrapporteringen med syfte att vara ett underlag i prioritering av verksamhetsutvecklingsarbeten för kommande verksamhetsår. Identifierade förbättringsområden som på olika sätt inkluderas i trafikförvaltningens verksamhetsutveckling är hantering av styrande dokument, arbetssätt för att ta fram, hantera och utvärdera systematiska kontroller för centrala delar av verksamheten och tydligare målstyrning.

Självutvärderingen som genomförs i samband med årsrapporteringen visar på fortsatt behov av att framöver stärka trafikförvaltningens styr- och kontrollmiljö. Självutvärderingen visar fortsatt behov att säkerställa att den formella styrningen är sammanhållen, aktuell och fullt implementerad. Vidare framgår att beslutad och reviderad styrning inte alltid åtföljs av tillräckliga informations- och utbildningsinsatser vilket skapar varierande tillämpning och ojämn kunskap om intern styrning och kontroll i förvaltningsorganisationen. Under kommande verksamhetsår finns behov av tydligare och mer samordnade arbetssätt för kommunikation, utbildning och stöd i samband med implementering av styrning.

Åtgärder för att hantera ovan nämnda förbättringsområden är delvis formulerade och pågående. Ytterligare åtgärder för att stärka den interna styrningen och kontrollen formuleras inom ramen för kommande verksamhetsplaner, till följd av iakttagelser vid intern och extern revision eller inom ramen för verksamhet enligt ordinarie uppdrag.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att arbetet med att stärka den interna styrningen och kontrollen under perioden har fortlöpt som planerat. Prioritering av arbetet med att stärka den interna styrningen och kontrollen bedöms fortsatt nödvändigt.

2.4.2 Risker, åtgärder och kontroller

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet, kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet samt infrastrukturen är robust och möter framtidens behov.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2025 är vid denna årsuppföljning:

- *Risk för att intäkter inte når budgeterad nivå*
- *Risk att inte lyckas ställa om och anpassa verksamheten till ökade externa och interna krav inom säkerhet och beredskap*
- *Risk för oegentligheter och välfärdsbrott*
- *Risk för förseningar och fördröjningar i strategiskt viktiga projektleveranser/investeringar*

I jämförelse med rapporteringen för delåret är riskvärderingen fortsatt oförändrad för samtliga risker. Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att hantera riskerna.

2.4.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschef vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll (RS 2024-0510, RS 2022-0326).

2.4.4 Regelefterlevnad

Trafikförvaltningens verksamhet regleras av lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika regionövergripande styrande dokument såsom reglementen, direktiv, policyer och riktlinjer.

Trafikförvaltningen kompletterar dessa regionövergripande styrande dokument med egna styrande dokument för de verksamheter som är specifika för arbetet med kollektivtrafik: kollektivtrafikplanen, riktlinjer, utvecklingsplaner, arbets- och delegationsordning med flera. Trafiknämnden beslutar årligen en verksamhetsplan för trafikförvaltningens verksamhet.

Till detta kommer vissa styrande dokument kopplade till verksamheten i de regionala bolag som bedriver verksamhet inom trafikförvaltningens verksamhetsområde (AB SL, WÅAB osv), och för den omfattande investeringsprojektverksamheten.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs och leds, organiserar sig och fördelar ansvar och uppgifter. Arbetsordningen kompletteras med en delegationsordning vilken redogör för sådant ansvar som förvaltningschefen vidaredelegerat. I det delegerade verksamhetsansvaret ingår bland annat ett ansvar för intern styrning och kontroll vilket innefattar ett ansvar för regelefterlevnad samt att respektive avdelningschef ska ge förutsättningar för att underställd personal kan utföra sitt arbete enligt de regler och anvisningar som de berörs av.

Trafikförvaltningens internrevision utför dessutom särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll, inklusive regelefterlevnad inom förvaltningen. Internrevisionen har under 2025 avrapporterat två granskningar. Granskningen avseende hur trafikförvaltningens projekt inom signalsystem leds och förvaltas avseende intern styrning och kontroll samt effektivitet visar på förbättringsbehov. Internrevisionens granskning avseende hyresförvaltning och affärsutveckling av kommersiella lokaler samt hyresavtal för bostäder visar på stora förbättringsbehov.

Trafikförvaltningen arbetar ständigt för att stärka den interna styrningen och kontrollen i syfte att säkerställa regelefterlevnad. Trafikförvaltningen genomför följande åtgärder i syfte att stärka regelefterlevnaden:

- Åtgärder utifrån identifierade risker i plan för intern kontroll.
- Hantering av iakttagelser och åtgärder kopplat till regelefterlevnad utifrån externa och interna granskningar.
- Ständiga förbättringar i syfte att uppnå regelefterlevnad sker utifrån bland annat arbetet med processutveckling.

Brister i den interna styrningen och kontrollen identifierade i revisionsrapporter hanteras genom fastställda åtgärdsplaner formulerade av de relevanta delarna av förvaltningen.

Upphandling och avtal

Trafikförvaltningen har uppdaterade styrande dokument (inklusive delegationsordning) i överensstämmelse med Region Stockholms policy för inköp samt riktlinjer för inköp. I trafikförvaltningens regelverk för inköp och upphandling tydliggörs hur inköp, upphandlingar, avrop och beställningar samt ändringar och tillägg till upphandlade avtal ska genomföras. Genom tillämpning av de styrande dokumenten i det löpande inköps- och förvaltningsarbetet och genom interna utbildningsinsatser sker ett aktivt arbete inom förvaltningen med målsättningen att inköp, upphandlingar, avrop, beställningar, ändringar och tillägg till avtal utförs i enlighet med gällande regelverk (inklusive bland annat Region Stockholms policy för inköp och uppförandekod för leverantörer) samt bidrar till effektivt utnyttjande av resurser och goda affärer. Förvaltningen deltar i Region Stockholms arbete med att införa kategoristyrning och ta ägarskap för de kategorier som tilldelats trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges Regioners uppförandekod för leverantörer. Kraven som ställs i koden har kompletterats för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende social hållbarhet, i vilken det ställs krav på att leverantörerna rapporterar vilka sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Anti-korruption

Trafikförvaltningens arbete med att stärka förmågan till regelefterlevnad generellt, samt efterlevnad av riktlinjer för antikorruption och representation, RS 2020–0266 specifikt, utgår

från trafikförvaltningens systematiska arbete med intern kontroll vilken utgår från Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2022–0326). En viktig del i arbetet med intern styrning och kontroll är att förebygga och motverka eventuella oegentligheter. Arbete för att stärka förvaltningens arbete med att förebygga och motverka oegentligheter och välfärdsbrott påbörjades under 2023, förstärktes ytterligare under 2024 och har fortlöpt under 2025.

Under 2025 har trafikförvaltningen arbetat med det särskilda budgetuppdraget från regionfullmäktige som syftar till att stärka det systematiska arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott.

Arbetet omfattar ansvar- och kulturfrågor, riskanalys, riskhantering samt tillvägagångssätt och hantering vid misstanke om oegentligheter eller välfärdsbrott. En central komponent i arbetet är utbildning och information för att skapa förutsättningar för samtliga medarbetare och konsulter att kunna ta sitt ansvar att förebygga, upptäcka och hantera eventuella oegentligheter i trafikförvaltningens verksamhet. Ett särskilt fokus har även varit att titta på frågor kopplat till bisysslor och jäv. En kortare utbildning, så kallad Nano-utbildning, som riktar sig till både anställda och konsulter, som lanserades 2024 har även genomförts 2025.

Det särskilda budgetuppdraget bedöms som genomfört för 2025 men arbetet inom ramen för det systematiska arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott kommer att fortlöpa samt följas upp och rapporteras som en del av plan för intern kontroll där risk för oegentligheter och välfärdsbrott är identifierad som en av trafikförvaltningens mest väsentliga risker.

Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Rutiner, delegations- och beslutsordningen samt avtalsgranskningsrutin kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

Det systematiska arbetet för att motverka korruption och jäv vid såväl upphandlingar som andra typer av inköp infattar till exempel följande:

- Regelbundna utbildningar inom inköps- och upphandlingsverksamheten
- Särskilda utbildningar för att motverka risk för jäv, muta och annan korruption
- Upprätthållande av en särskild så kallad gatekeeper-funktion för att centralisera bedömningen av direktupphandlingar och förfaranden utan föregående annonsering över 100 000 kr
- Regelbundna stickprovskontroller av nya leverantörer
- Vissa särskilda kontroller av konsultavrop
- Genomförande av förstudie och förberedelser för anskaffande av beställningssystem

Varje år skickar också trafikförvaltningen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. I breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter i preventivt syfte.

Social hållbarhet

Region Stockholms uppförandekod är en integrerad del av förvaltningens riktlinjer för social hållbarhet och ligger till grund för de beslut som fattas i verksamheten och som påverkar miljö, resenärer, samhälle och andra intressenter. Verksamheten bedrivs som minimum efter de lagar och regler som gäller inom respektive verksamhetsområde där trafikförvaltningen eller leverantörer är verksamma.

Under 2025 har trafikförvaltningen fortsatt samverka med Skånetrafiken, Västtrafik och Luleå lokaltrafik för hållbara leverantörsled och säkerställa efterlevnad av Uppförandekoden för leverantörer. Trafikförvaltningen har under året genomfört kontroller av efterlevnad av Uppförandekoden för leverantörer hos fordonsleverantörer. Vidare medverkar förvaltningen i framtagning av nya branschgemensamma riktlinjer inom social hållbarhet som har Region Stockholms uppförandekod som utgångspunkt. Arbetet med att bevaka och förbereda verksamheten för kommande lagstiftning inom hållbara leverantörsled pågår.

Säkerhet

Målet med trafikförvaltningens informationssäkerhets- och säkerhetsarbete är att verksamheten ska arbeta systematiskt utifrån Region Stockholms ledningssystem och att säkerställa adekvat skydd för förvaltningens information och verksamhet. Arbetet omfattar all information som inte omfattas av säkerhetsskyddslagen.

Trafikförvaltningen har under året vidareutvecklat den systematiska kravställningen avseende informations- och cybersäkerhet inom ramen för inköp och upphandlingar. Parallellt har arbete inletts med att vidareutveckla befintliga processer för leverantörsuppföljning i enlighet med ledningssystemet för informationssäkerhet, som en förberedelse inför kommande cybersäkerhetslagstiftning.

Därutöver har trafikförvaltningen förstärkt kontrollmekanismer för att säkerställa efterlevnad av ställda krav samt etablerat en strukturerad process för trafikstarter. Processen syftar till att främja samverkan och möjliggöra en systematisk bedömning av avtalspartners förmågor inom informations- och IT-säkerhet.

3 Verksamhet

3.1 Resande i kollektivtrafik

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Resande kollektivtrafik (tusen)	Utfall ack 2512	Utfall ack 2412	Förändr. 2512-2412	Budget 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 387	2 415	-1,2%	2 458
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	7 700	7 410	3,9%	5 515
Särskilda persontransporter, resor totalt	3 997	3 853	3,7%	3 984

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

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande⁸

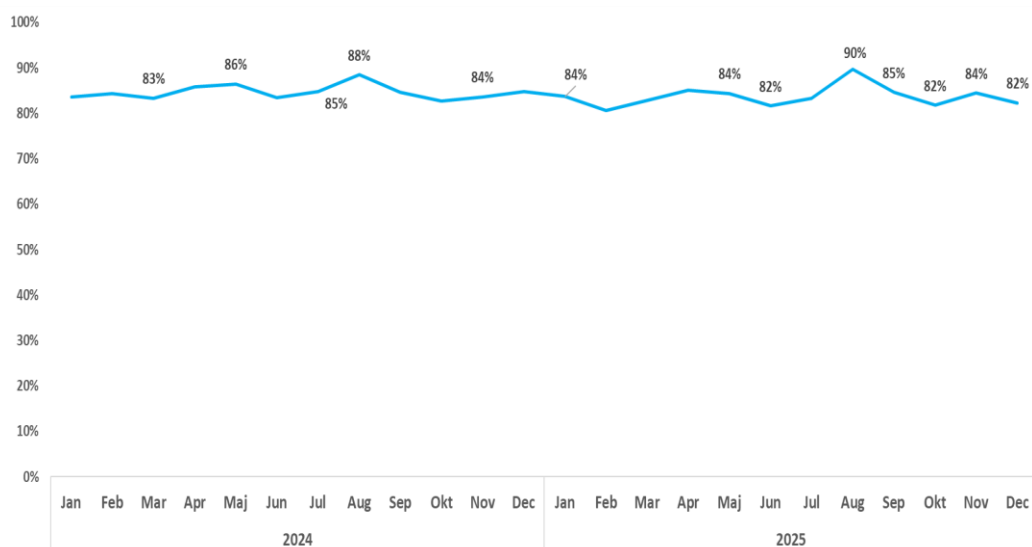
Resandet i kollektivtrafiken har förändrats, främst till följd av nya resandemönster. En del resor som tidigare genomfördes med kollektivtrafik ersätts nu med bil, cykel och gång, eller uteblir helt. Sommar-, helg-, och fritidsresor har återhämtat sig bättre än arbetsresor. I dag arbetar cirka 40 procent av länets invånare minst två dagar på distans. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land till och med december uppgår 2 387 000 vilket motsvarar 83 procent av resandet samma period 2019 det vill säga jämfört med nivån innan pandemin.

Resandet för perioden har varit diversifierat mellan de olika trafikslagen. Tunnelbanan hade vissa utmaningar relaterade till begränsad kapacitet till följd av enkelspårdrift vid S:t Eriksplan samt avstängningen av Farstagenen under åtta veckor under sommaren. I innerstaden var resandet svagare under årets första hälft, men utvecklades positivt under hösten efter flera trafikförstärkningar bland annat av Stombusslinje 5.

För vidare detaljer kring resande per trafikslag se bilaga indikatorer för information till trafiknämnden.

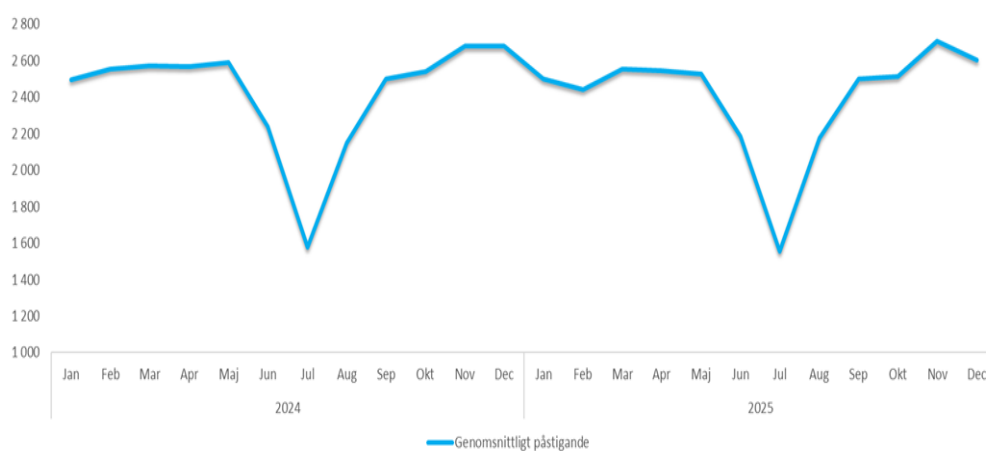
Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad i förhållande till normalåret 2019

⁸ Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 458 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.



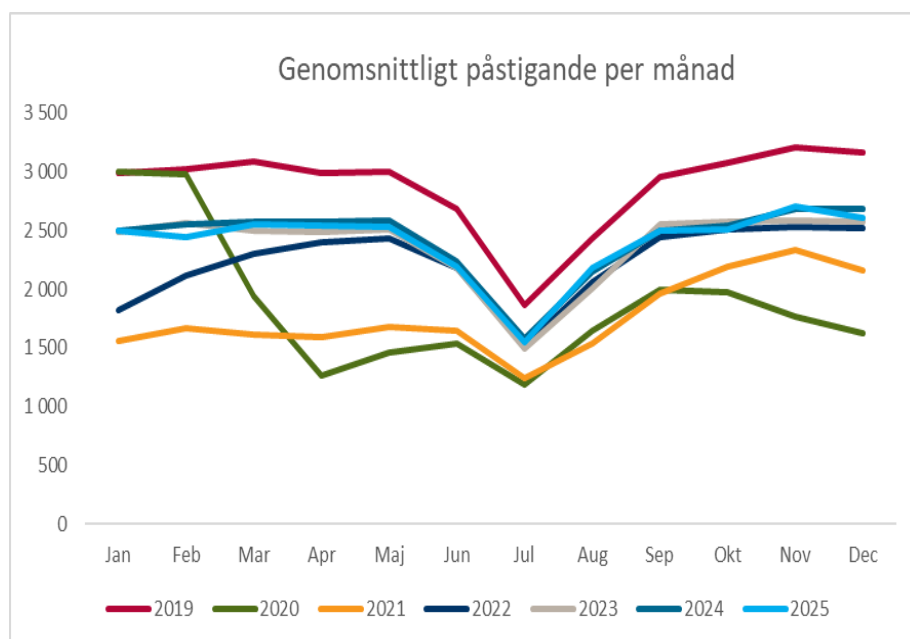
De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i ovan diagram.

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



Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses i diagrammet ovan. Resandet har efter att restriktionerna släpptes februari 2022, stabiliserats på drygt 80 procent av pre-pandemiska nivåer.

Diagram: (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad



I de månadsvisa utfallen noteras ovan att resandet för månaden ligger i paritet med utfallet de senaste tre åren.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Fortsatt allmänt god utveckling av resandet inom sjötrafiken. Antalet påstigande uppgår till 7 700 000 vilket är en ökning med cirka 4 procent från föregående år och en ökning med cirka 31 procent jämfört med 2019. Ökningen jämfört med föregående år förklaras främst av att SL-taxan från och med den 30 april blivit giltig på majoriteten av WÅAB:s avgångar från Strömkajen.

Särskilda persontransporter, resor totalt

Antal resor med färdtjänsttaxi och rullstolstaxi för perioden är cirka 4 procent högre jämfört med föregående år, det kan delvis härledas till färdtjänsttaxileverantörerna höga leveransförmåga som haft en positiv effekt på resandet med taxi. Resenärerna kan därmed förlita sig på att resor genomförs enligt beställd tid, vilket medfört ökad benägenheten att beställa färdtjänst- och sjukresor.

3.2 Produktivitet

Trafikförvaltningen mäter produktivitet genom nyckeltalet kostnad per personkilometer. Nyckeltalet är harmoniserat med indikatorn kostnad per personkilometer för SL-trafiken som helhet. Kostnaderna i nyckeltalet avser nettokostnader där samtliga kostnader är invägda samt vissa intäkter som är hänförliga till trafikslaget⁹.

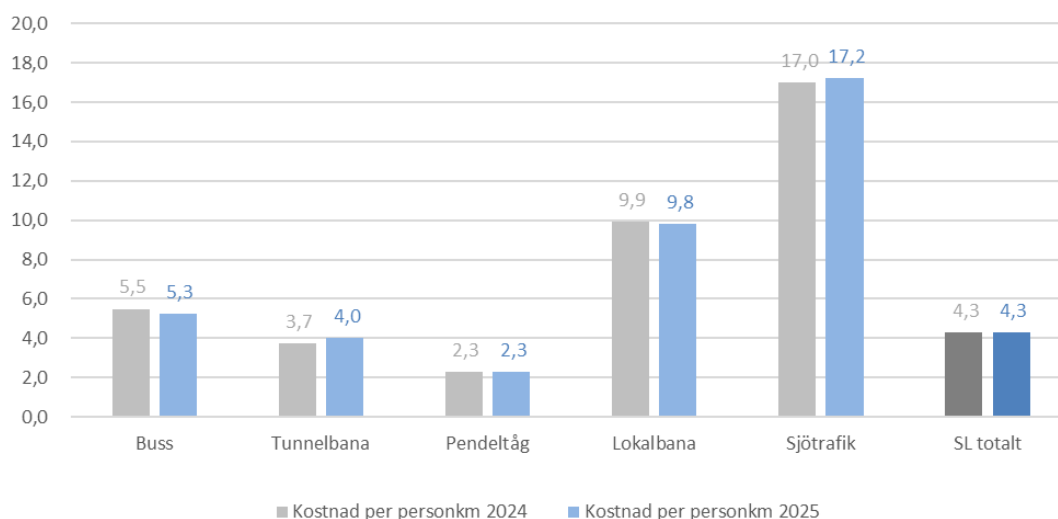
Kostnad per personkilometer för SL-trafiken som helhet uppgår till 4,3 kr 2025 vilket är samma nivå som 2024 (4,3 kr). Årets mål om 4,4 kr uppnås därmed. De samlade nettokostnaderna för

⁹ Nettokostnaderna avser den operativa SL-koncernen exklusive FUT:s resultatenheter. I nettokostnaderna ingår totala kostnader samt intäkter för uthyrning av fordon och lokaler. I det nedbrutna nyckeltalet per trafikslag är trafikslagsgemensamma kostnader utnycklade för respektive trafikslag.

SL har minskat med 125 mkr (0,5 procent) jämfört med föregående år. Minskningen beror huvudsakligen på lägre kostnader för köpt trafik inom buss till följd av nya avtal, vilket motverkas av högre kostnader inom tunnelbana, främst genom högre kapitalkostnader för nya tåg samt högre kostnader för underhåll av banor och stationer. Samtidigt minskar de totala antalet personkilometer med 13,6 miljoner (0,2 procent) jämfört med föregående år. Minskningen är hänförlig till främst buss och tunnelbana. Se vidare under respektive trafikslag.

Nedan följer nedbrytning av nyckeltalet per trafikslag.

Diagram: Kostnad per personkilometer fördelat per trafikslag jämfört med föregående år i kronor



Buss

Kostnad per personkilometer för buss uppgår till 5,3 kr (5,5 kr föregående år). Minskningen beror på att nettokostnaderna har minskat (6,3 procent motsvarande 549 mkr) men motverkas av att antalet personkilometer har minskat med 2,1 procent. Kostnadsminskningen kommer främst från köpt trafik till följd av nya avtal. Minskningen av antal personkilometer beror bland annat på ett lågt antal påstigande under vissa månader, främst till följd av trafikstarter där inställda och försenade avgångar förekom i hög omfattning, samt ett generellt lågt resande under juli månad. En ytterligare bidragande orsak till minskningen av antalet påstigande är flytten till den tillfälliga Stadsgårdsterminalen, vilken har haft en negativ påverkan på avtalsområdet Nacka och Värmdö. Innerstaden har haft lägre resande under första halvåret men efter september syns en ökning i resandet som en följd av utökad trafik på stombusslinjer.

Tunnelbana

Kostnad per personkilometer för tunnelbana uppgår till 4,0 kr (3,7 kr föregående år). Ökningen beror på att nettokostnaderna ökat med 6,0 procent (386 mkr) samtidigt som antalet personkilometer minskat med 1,4 procent. Ökningen av nettokostnaderna beror huvudsakligen på högre avskrivningar främst till följd av nya fordon och driftsättning av Högdalsdepån. Samtidigt ökar underhållskostnaderna för stationer och bana. Minskningen av antal personkilometer beror främst på en större omfattning av sommaravstängningar på grund av underhållsarbeten. Farstagenen var avstängd under åtta veckor samtidigt som trafiken på gröna linjen var reducerad genom hela innerstaden.

Pendeltåg

Kostnad per personkilometer för pendeltåg uppgår till 2,3 kr (2,3 kr föregående år). Pendeltågets nettokostnader ökade med 1,0 procent (40 mkr) samtidigt som antalet

personkilometer ökade med 2,4 procent. Kostnadsökningen beror huvudsakligen på högre kostnad för köpt trafik. Ökningen av antal personkilometer beror på en utökad trafikering under året.

Lokalbana

Kostnad per personkilometer för lokalbana uppgår till 9,8 kr (9,9 kr föregående år). Den marginella minskningen beror främst på att nettokostnaderna minskat med 2,0 procent (67 mkr) samtidigt har antalet personkilometer minskat med 0,9 procent. Minskningen av nettokostnaderna beror främst på att föregående års utfall belastades av höga kostnadsföringar inom investeringsobjektet Program Tvärbana Norr Kistagrenen. Antalet personkilometer minskar främst inom Saltsjöbanan på grund av utmaningar med infrastrukturen och en omfattande ersättningstrafik med buss.

Sjötrafik

Kostnad per personkilometer för sjötrafiken¹⁰ uppgår till 17,2 kr (17,0 kr föregående år). Sjötrafikens nettokostnader ökade med 7,2 procent medan antalet personkilometer ökade med 5,6 procent. De ökade kostnaderna kommer främst från högre trafikkostnader till stor del kopplat till högre bränsleindex. Ökningen av antal personkilometer beror bland annat på att linje L84 startade i april 2024 samtidigt som linjen trafikerats hela året 2025. Ytterligare orsak är ökat resande i samband med införandet av SL-taxan i april 2025.

¹⁰ I sjötrafiken ingår skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik och godstrafik. Godstrafiken inom sjötrafiken utgör ett viktigt samhällsuppdrag.

4 Personal

4.1 Attraktiv och inlyssnande arbetsgivare

Se målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

4.2 Hållbar arbetsgivare

Se målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

4.2.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete och hälsa

Se målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig

4.3 Uppföljning avsatta medel för hållbar och hälsofrämjande arbetsmiljö

Långsiktig kompetensförsörjning

I ett ekonomiskt ansträngt läge är det särskilt angeläget att tillvarata befintlig kompetens och interna resurser. Att investera i kompetensutveckling bidrar därför inte bara till kvalitet i leveranserna, utan skapar även högre engagemang hos medarbetare och stärker trafikförvaltningen som arbetsgivare. Under året har fokus legat på att aktivera medarbetare och chefer i LinkedIn Learning (LiL), med målet att sänka tröskeln för lärande och göra det enkelt att ta ansvar för sin egen utveckling.

Vid slutet av året hade 66 procent av de medarbetare som haft tillgång till LinkedIn Learning aktiverat sin licens, vilket är betydligt mer än i jämförbara organisationer.

Det mest intressanta under året är att kompetensutvecklingen i stor utsträckning har utvecklats organiskt i riktning mot trafikförvaltningens framtida kompetensbehov, utan riktade kampanjer mot specifika ämnesområden. AI utgör nu den största delen av lärandet: 40 procent av de aktiva användarna utvecklar sin kompetens inom Artificial Intelligence, följt av 27 procent inom AI for Business. Dessa områden speglar både teknisk förståelse och tillämpning i verksamheten och bidrar till att stärka organisationens omställningsförmåga inför kommande år. Samtidigt finns ett fortsatt behov av att nå fler delar av organisationen och skapa förutsättningar för att ytterligare bredda deltagandet i lärandet.

Trafikförvaltningen erbjuder en skalbar och kostnadseffektiv kompetensutveckling, där medarbetare i ökad utsträckning själva driver sitt lärande i linje med verksamhetens behov. Tydliga indikationer syns även på att medarbetare tar ett större eget ansvar för att utveckla kompetenser som möter en föränderlig omvärld, ökande digitalisering och nya arbetssätt. Under nästa år kommer fokus att skifta från uppstart och aktivering till att stödja chefer och medarbetare i användningen av AI i det dagliga arbetet, samt till att fullt ut använda Kompetenstorget i den långsiktiga planeringen av trafikförvaltningens kompetensförsörjning.

Se vidare målkapitel 2.2.4 Kompetensförsörjningen är långsiktig.

Hållbar och hälsofrämjande arbetskultur

Under året har trafikförvaltningen fortsatt att utnyttja det ramverk och övergripande stöd som finns för att arbeta med olika arbetsmiljöfrågor. Fokus under 2025 har legat på att utveckla arbetssätt och stärka kompetensen och förmågan att arbeta med arbetsmiljöfrågor, till exempel har det genomförts en utbildning för alla skyddsombud. Förvaltningen har även genomfört en större satsning på att arbeta förebyggande för att minska stress och psykisk ohälsa. Det har under året funnits stöd som har bidragit med fördjupad kompetens inom arbetsmiljö och lett implementeringen av förvaltningens nya IA-system¹¹ för rapportering och hantering av olycksfall och tillbud. Den årliga uppföljningen av SAM (systematiskt arbetsmiljöarbete) visade på ett fortsatt behov att utveckla det konkreta och praktiska stödet för chefer att arbeta med exempelvis handlingsplaner. Det finns också ett behov av att arbeta med årshjul, processer och verktyg för att skapa större tydlighet och underlätta för chefer att ta sitt arbetsmiljöansvar.

Årets OSA-kartläggning genomfördes i oktober och hade en hög svarsfrekvens där hela 89 procent svarade på enkäten. Det övergripande resultatet visade att trafikförvaltningen bibehåller ett starkt resultat kring motivation och ledarskap. Däremot backar resultatet något kring frågeområde styrning och tydlighet kring mål och uppföljning. Resultatet visar också att förvaltningen behöver fortsätta arbetet kring stress och återhämtning. Det har lagts en bra grund för detta under 2025 och det arbetet behöver fortsätta kommande år.

Summerat så har trafikförvaltningen under året tagit stora steg framåt i att både utbilda och att utveckla stödet till verksamheten inom arbetsmiljöarbetet och bidra till hållbara arbetsplatser.

4.4 Helårsarbeten

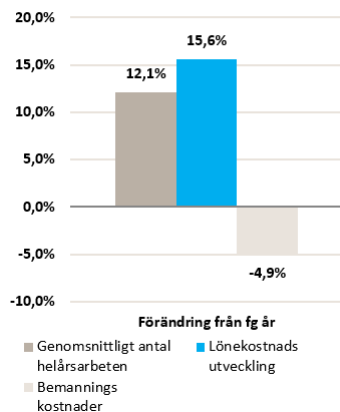
	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr, % utfall fg år	Budget År
Personal - Helårsarbeten	1 147	1 259	-112	12,1%	1 259
Extratid	14			-12,5%	
Totalt	1 161			11,7 %	

* Helårsarbeten, är närvaro och frånvaro, vilket sammantaget motsvarar den avtalade tiden för sysselsättningsgraden i förhållande till aktuellt antal dagar under perioden, enligt Tableau.

** Budget rapporteras inte på extratid.

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader

¹¹ IA står för information om arbetsmiljö



Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Antalet helårsarbeten understiger antalet i budget till följd av vakanser. Även bemanningskostnaderna understiger budget, främst genom lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro samt lägre sociala avgifter, vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter.

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat med 12 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 147. De direkta lönekostnaderna ökar till följd av detta. Ökningen beror till stor del på den pågående konsultväxlingen. Totala bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av lägre sociala avgifter och något lägre intag av resurskonsulter (inhyrd personal) trots fortsatt utmanande vakansläge.

4.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall 2512	Utfall fg år
Procentuell sjukfrånvaro totalt	2,96	2,95
- varav kvinnor	3,42	4,03
- varav män	2,24	1,72
Fördelat på period	2,96	2,95
1 - 14 dagar	1,02	0,97
15 - 90 dagar	0,37	0,53
91 - dagar	1,58	1,44

Den totala sjukfrånvaron är på samma nivå som föregående år, kring 3 procent. Mellan könen syns en större förändring där kvinnors sjukfrånvaro har minskat med drygt 0,6 procentenheter medan männens har ökat med drygt 0,5 procentenheter.

Sjukfrånvaron är generellt sett låg inom trafikförvaltningen, men fluktuerar något mellan de olika sjukfrånvarolängderna.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2025 jämfört med budget samt resultat 2024. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan

Resultat (mkr)	Utfall 2025	Budget 2025	Avvik utf-bu 2025	Utfall 2024	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	14 433	14 433	0	13 160	9,7%
Biljettintäkter	9 731	9 701	31	9 464	2,8%
Uthyrning fordon	1 446	1 422	24	1 373	5,3%
Uthyrning lokaler	973	1 113	-140	1 053	-7,6%
Reklamintäkter	437	423	15	419	4,4%
Övriga intäkter	2 194	1 801	392	2 400	-8,6%
Verksamhetens intäkter	29 215	28 894	321	27 869	4,8%
Personalkostnader	-1 242	-1 336	94	-1 306	-4,9%
Köpt landtrafik (SL)	-14 750	-14 859	109	-14 926	-1,2%
Köpt färdjänssttrafik (Ftj)	-1 277	-1 273	-4	-1 215	5,2%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-484	-478	-5	-457	5,8%
Drift och underhåll	-3 542	-3 562	19	-3 209	10,4%
Övriga kostnader	-1 535	-1 738	203	-1 906	-19,5%
Verksamhetens kostnader	-22 831	-23 246	415	-23 019	-0,8%
Avskrivningar	-4 252	-4 323	71	-4 015	5,9%
Finansnetto	-1 192	-1 144	-48	-1 207	-1,3%
Resultat*	939	180	759	-372	

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

Resultat sammanfattning

Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Den positiva avvikelsen förklaras främst av en högre intäkt i form av bidrag för elbusspremier, lägre köpt trafik främst till följd av nya bussavtal samt lägre volym av kostnadsföringar än budgeterat. I resultatet bedöms ej budgeterade elbusspremier om 313 mkr vara jämförelsestörande.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år¹²

Verksamhetens kostnader understiger föregående år med 0,8 procent, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (1,0 procent). Kostnaderna för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, minskar med 0,5 procent (87 mkr) främst till följd av nya bussavtal med trafikstarter som påverkar året. Därtill minskar personalkostnaderna med 4,9 procent (64 mkr) främst genom lägre sociala avgifter. Övriga kostnader minskar med

¹² Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år.

19,5 procent (371 mkr) främst på grund av lägre bränslekostnader för buss i år samt engångsposter föregående år kopplat till uppstart av nytt pendeltågsavtal.

De lägre kostnaderna motverkas av högre kostnader inom Drift och underhåll som ökar med 10,4 procent (333 mkr) främst på grund av en högre planerad underhållsnivå, högre drifttjänster, högre hyreskostnader och högre kostnader för drift av anläggningar. Kapitalkostnaderna ökar med 4,2 procent jämfört med föregående år (budgeterad takt 4,7 procent). Avskrivningarna ökar med 5,9 procent (237 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs. Finansnettot minskar med 1,3 procent (15 mkr) vilket främst förklaras av lägre räntekostnad för pensionsskulden i SL, lägre räntekostnader vid finansiell leasing som motverkas av högre räntekostnader för lån.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för årets utfall mot budget per respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.¹³

Utfall i jämförelse med budget

Årets resultat uppgår till 939 mkr och överstiger budget med 759 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Biljettintäkter

Årets utfall av biljettintäkter överstiger budget med 31 mkr främst till följd av högre intäkter från periodbiljetter. En avgiftsfri lovbiljett har delats ut till ungdomar födda 2007-2013 och folkbokförda i Stockholms län för att få unga att välja kollektivtrafik för sitt resande. Budgeten baseras på en resandenivå om cirka 85 procent i förhållande till 2019, det vill säga innan pandemin. Resandenivån för perioden uppgår i genomsnitt till cirka 83 procent i år. Mer information återfinns i bilaga 1-3.

Övriga intäkter

Övriga intäkter¹⁴ består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturerings (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Årets utfall överstiger budget med 290 mkr framför allt genom högre bidrag (358 mkr) främst till följd av högre elbusspremier än budgeterat, ökad vidarefakturerings (42 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part, erhållet skadestånd (17 mkr), högre intäkter för biogas (14 mkr), högre intäkter för reklamintäkter (15 mkr) och reavinster (4 mkr). Detta motverkas främst av lägre intäkter för uthyrning lokaler (140 mkr) främst på grund av en felaktighet i budgeteringen, lägre vidarefakturerings av sjukresor (29 mkr), lägre övrig uthyrning (11 mkr) och lägre kontrollavgifter (10 mkr).

Verksamhetens kostnader

Personalkostnader

Personalkostnaderna understiger budget med 94 mkr till följd av vakanser främst på grund av ersättningsrekryteringar. Detta motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter som till viss del täcker upp för frånvaro och vakanser. För resultatet som helhet motverkas de lägre personalkostnaderna också till stor del av lägre debiterad tid. Se vidare under Övriga kostnader.

Köpt trafik SL

¹³ Trafikförvaltningen inklusive SL har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.

¹⁴ Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Raden omfattar eventuella reavinster.

Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 109 mkr. Busstrafiken uppvisar lägre kostnader om sammanlagt 122 mkr främst genom nya avtal, lägre resande och lägre incitament. Tunnelbanetrafiken visar lägre kostnader om 11 mkr till följd av att det nya avtalet E40 är billigare än antaget i budget. Avtalet startade 2 november 2025. Sjötrafiken redovisar lägre kostnader om 7 mkr till följd av lägre bränsleindex. De trafikslagsgemensamma kostnaderna understiger budget med 7 mkr genom lägre kostnader för kundtjänst som motverkas av högre kostnader för trygghetsvårdar. Pendeltågstrafiken påvisar högre kostnader om 25 mkr inom ramen för nödavalet med SJ vilket motverkas av lägre kostnader på grund av att en del av underhåll bedömts vara investeringsutgifter. Även lokalbana har högre kostnader med 14 mkr främst inom Saltsjöbanan på grund av utökad ersättningstrafik jämfört med budget och Spårväg City till följd av förändringar i fordonsunderhållet. Dessa motverkas av lägre kostnader inom Roslagsbanan till följd av förseningar i fordonsleveranser av X15p samt incitament.

Köpt trafik Färdtjänst

Färdtjänsttrafiken överstiger budget med 4 mkr. Den högre kostnaden kommer från fler antal resor med rullstolstaxi och motverkas av lägre kostnader för taxiresor till följd av lägre pris per resa.

Köpt trafik WÅAB

Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 5 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll

Drift och underhåll understiger budget med 19 mkr främst på grund av lägre kostnader för drift (68 mkr) till följd av för höga antaganden i budget avseende hiss och rulltrappor i tunnelbanan samt lägre kostnader för IT-drift. Även hyror och lokaler understiger budget med 44 mkr till följd av en redovisningsmässig flytt av FM-tjänster (Facility Management) till Övriga kostnader samt lägre kostnader avseende snötjänster. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi (65 mkr) främst på grund av högre marknadspriser och ökade kostnader för drivström inom pendeltåg. Drifttjänster överstiger budget med 33 mkr främst på grund av att en del IT-investeringar bedömts vara driftkostnader i stället för investeringsutgifter. Underhållskostnaderna överstiger budget med 15 mkr vilket förklaras av högre kostnader inom fastighet och bana, el, signal och tele (BEST) som motverkas av lägre kostnader inom fordon och fartyg där fordonsförseningar förekommer.

Övriga kostnader

Övriga kostnader understiger budget med 203 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre utranteringskostnader (176 mkr) främst på grund av att den budgeterade utranteringsreserven inte behövde användas fullt ut, samt en biogasskatt för busstrafiken som har betalats ut (75 mkr). Utöver detta återfinns lägre kostnader för försäljning (18 mkr), bidrag till annans infrastruktur för infartsparkeringar (12 mkr), licenser (10 mkr), sjukresor (10 mkr) samt kundförluster (9 mkr). Detta motverkas av högre kostnader på grund av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (78 mkr), kostnader för FM-tjänster som flyttats till kostnadskategorin (30 mkr, se även drift och underhåll ovan), högre kostnader för entreprenadtjänster som vidarefaktureras till extern part (33 mkr) samt högre kostnader för specialistkonsulter (13 mkr) som dock vidarefaktureras till externa parter och motsvarande intäkter erhålls.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna understiger budget med 23 mkr. Avskrivningskostnaderna är lägre än budget (71 mkr) till följd av förskjutningar av aktiveringsplaner i diverse projekt, främst avseende Bussterminal Slussen som bland annat motverkas av högre avskrivningar kopplat till driftsättning av Högdalsdepån. Finansnettot ökar med 48 mkr dels på grund av högre räntor, dels en högre lånenivå än antaget i budget.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Utfall 2025	Budget 2025	Avvik utf-bu 2025	Föränd fg år %
Personalkostnader	-1 182	-1 336	154	-5,0%
varav lönekostnad	-793	-880	86	15,6%
spec. övertid	-5	-3	-1	12,7%
spec. sjuklönekostnad	-7	-2	-5	15,5%
varav PO-pålägg och pensionskostnader	-356	-412	56	-32,7%
varav förändring sem- och löneskuld	-6	-1	-5	253,6%
varav övriga personalkostnader	-27	-43	16	-4,4%
Inhyrd personal	-60	0	-60	-1,5%
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-1 242	-1 336	94	-4,9%

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör drygt 4 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med budget är kostnaden 94 mkr lägre. Ett stort antal vakanser, framför allt på grund av ersättningsrekryteringar som inte prioriterats på grund av den pågående konsultväxlingen. De lägre kostnaderna motverkas av lägre debiterad interntid redovisat under Övriga kostnader ovan.

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal minskat med 4,9 procent. Minskningen beror främst på lägre pensionskostnader inom ramen för de sociala avgifterna och något lägre intag av resurskonsulter (inhyrd personal) trots fortsatt utmanande vakansläge. Resurskonsulter tas in vid behov för att täcka upp vid vakanser och annan frånvaro. De direkta lönekostnaderna ökar med 15,6 procent till följd av den pågående konsultväxlingen och årlig lönerevision.

5.1.2 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %
Juridik	-20	-13	-7	13%
PR	-1		-1	0%
IT	-20	-25	6	-19%
Övriga	-181	-175	-6	-21%
Summa externa konsultkostnader	-222	-213	-9	-19%

Årets utfall för externa konsulter¹⁵ uppgår till -222 mkr vilket överstiger budget med 8 mkr. Ökningen förklaras främst av fler specialistkonsulter i externa projekt som vidarefaktureras.

¹⁵ I detta avsnitt har kostnader utanför trafikförvaltningens ansvarsområden inom Region Stockholm selekterats bort vilket skiljer sig från den ordinarie redovisningen i avsnitt 4.1. Detta enligt regionledningskontorets anvisning.

Exklusive dessa noteras en minskning mot budget om 7 mkr. Inom kategorin Övriga ryms trafikförvaltningens huvudsakliga användningsområde för specialistkonsulter, det rör sig främst om konsulter inom underhållsområdet, strategisk utveckling, investeringsprojekt med mera.

Jämfört med föregående år är utfallet 51 mkr lägre (19,0 procent) vilket förklaras av färre konsulter i externa projekt inom kategorin Övrigt.

5.1.3 Administrativa kostnader

Tabell: Administrativa kostnader utfall och budget 2025 inklusive jämförelse mot föregående år

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %
Administrativa kostnader	-441	-446	5	-7%

Utfallet för de administrativa kostnaderna understiger budget med 5 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster och därmed även lägre sociala avgifter som understiger budget. Även debiterad tid understiger budget till följd av detta. De administrativa kostnaderna minskar med 7 procent jämfört med föregående år främst till följd av lägre personalkostnader.

5.1.4 Utredning av det fullmäktige beslutade resultatkravet

Tabell: Utredning av resultatkrav 2025

Mkr	Tecken	Utfall	Budget	Avvikelse
Resultat		939	180	759
<i>Poster som skall undantas</i>				
Reavinster	-	-4		-4
Utredning resultatkrav		936	180	756

Årets resultat uppgår till 939 mkr. Exklusive reavinster är resultatet 936 mkr vilket är 756 mkr högre än resultatkravet. Avvikelser mellan utfall och budget är redovisade ovan under avsnitt 5.1.

5.1.5 Återrapportering medel för åtgärder god ekonomisk hushållning

I budgetbeslutet för Region Stockholm 2023 (RS 2022-0123) avsatte regionfullmäktige 150 miljoner kronor för att genomföra insatser som stärker den ekonomiska hållbarheten. Syftet med satsningen var att främja kompetensförsörjning, minska administrativa kostnader och konsultanvändning, förbättra arbetsmiljö och trivsel, öka nyttjandet av gemensamma resurser inom koncernen samt effektivisera flöden för både patienter och resenärer. I augusti 2023 beslutade regionstyrelsen att fördela medlen till nämnder och bolag baserat på inkomna ansökningar.

Medel för nedan fyra projekt har tilldelats trafikförvaltningen om totalt 100 mkr.

- Minskad konsultanvändning, 64 mkr
- Utveckla och behålla kompetens, 6 mkr
- Översyn intäkter, 10 mkr
- Förbättrad mottagandeförmåga av anläggningsinformation, 20 mkr

Minskad konsultanvändning

Trafikförvaltningen inledde 2023 ett treårigt arbete med att successivt minska beroendet av externa konsulter. Målsättningen är att stärka den interna styrningen och kontrollen inom verksamheten, vilket på sikt väntas leda till betydande ekonomiska fördelar i form av lägre investeringsutgifter och minskade konsultkostnader. Genom att ersätta konsulter med egna anställda uppnås inte bara kostnadsbesparingar utan även flera strategiska fördelar som till exempel en tryggare kompetensförsörjning samtidigt som kunskapsöverföringen inom verksamheten säkerställs.

Enligt den ursprungliga planen skulle trafikförvaltningen växla 285 konsulter framför allt inom avdelningarna Investeringsprojekt, Teknik, och IT. Effekthemtagningen beräknades uppgå till 202 mkr december 2025.

På trafikförvaltningen har det sedan arbetet påbörjades 2023 tillsatts 243 stycken konsultväxlingar.

Till följd av förskjutningar i planerade konsultväxlingar uppgick den ackumulerade besparingseffekten 2025 till 167 mkr. Förvaltningen bedömer att den totala effekthemtagningen uppgår till 210 mkr, vilken beräknas realiseras under 2026.

Parallellt med konsultväxlingsarbetet lanserade trafikförvaltningen 2023 arbetsgivarvarumärkeskampanjer som var skraddarsydda efter önskad målgrupp med syfte att öka kännedom om trafikförvaltningen som arbetsgivare. Det långsiktiga arbetet med arbetsgivarvarumärket ger resultat i en dubbling av antalet ansökningar sedan 2022. Arbetet har också resulterat i en högre andel relevanta ansökningar och därför minskat andel uppdrag som ställer krav på search, det vill säga att proaktivt identifiera och attrahera kvalificerade kandidater, ofta passiva sådana. Utlysta tjänster inom ramen för konsultväxling kunde därför fortsatt tillsättas i god takt under helåret 2025 tillsammans med andra vakanta tjänster i den ordinarie bemanningen av verksamheten.

Utveckla och behålla kompetens

Trafikförvaltningen har genom etableringen av ett Data Science Lab och satsningar på kompetensutveckling inom data och analys tagit viktiga steg för att utveckla och behålla strategisk kompetens. Syftet är att långsiktigt bli en mer datadriven organisation, stärka den interna beställarkompetensen och säkerställa kapacitet att genomföra verksamhetsstrategin. Genom proof-of-concepts, särskilt kopplat till generativ AI för avtalshantering, skapas nytta i form av ökad effektivitet och kvalitet.

Denna satsning inom trafikförvaltningen har även kommit Region Stockholm till gagn, genom att förvaltningen kunnat delta aktivt och bidra i den regionsövergripande satsningen inom AI genom att dela erfarenheter i området men även kunnat bistå med kompetenta resurser från trafikförvaltningens etablerade Data Science Lab till olika delar av AI satsningen.

Trafikförvaltningen har deltagit i delprojekt för strategiutveckling, kompetensutveckling, infrastrukturutveckling samt även delat material och insikter från egna Data & Analys satsningar. Detta har sammantaget bidragit till ökat kompetens och medvetenhet inom Region Stockholm kopplat till AI, Data Science, Machine Learning samt generativ AI.

Samtidigt har satsningen ökat trafikförvaltningens attraktionskraft som arbetsgivare inom området. Trafikförvaltningens och Region Stockholms renommé inom AI har spridits både inom

akademi och inom branschen genom att förvaltningen varit ute och föreläst om det som har åstadkommit och planeras att göras i framtiden.

Under årets slut lanserade trafikförvaltningen en AI-assistent som ett gemensamt AI-verktyg för samtliga medarbetare. Syftet är att stödja det dagliga arbetet, stärka kvaliteten i analyser och texter samt frigöra tid genom exempelvis effektivare sammanfattningar, idéarbete och språkbearbetning. Lanseringen genomfördes tillsammans med en strukturerad introduktion där både medarbetare och chefer påbörjade arbete med att använda AI på ett säkert, ansvarsfullt och effektivt sätt. Tre uppföljande mätningar under hösten visar att användningen av AI-verktyg inom en pilotavdelning ökade direkt efter lanseringen och därefter successivt över tid. I den inledande nollmätningen uppgav mer än hälften av medarbetarna att AI redan bidrar till tidsbesparingar om cirka 30 minuter upp till flera timmar per vecka, främst inom textproduktion, sammanfattningar och informationssökning.

Cheferna ser en tydlig potential för AI-stöd i verksamheten och bedömningen är att insatserna under året har skapat en stabil grund för fortsatt utveckling av både digital kompetens och nya arbetssätt. Under 2026 fortsätter arbetet med fokus på en bredare användning av AI samt fortsatt stöd till chefer i förändringsarbetet.

Den ackumulerade ekonomiska effekthemtagningen uppgick under 2025 till 6 mkr. Trafikförvaltningen bedömer att den totala realiserade effekten kommer att vara i paritet med ursprungsberäkningen om 50mkr, men full effekt förväntas uppnås först efter 2025.

Översyn intäkter

I samband med införande av nytt biljett- och betalsystem avser trafikförvaltningen att övergå till betalstolpar. Idag finns betalstolpar monterade på hållplatserna på lokalbanorna och vissa pendeltågsstationer. Spårväg City är den sista lokalbanan där manuell visering fortfarande sker ombord. Betalstolpar har visat sig ha gott resultat på övriga lokalbanor där konceptet är implementerat. Manuell visering ombord på Spårväg City är ineffektivt då det stundtals är så trångt att validering inte är möjligt.

Betalkortsstolpar installerades på Lidingöbanan 2024 och effekthemtagningen startade när det nya trafikavtalet startade 15 dec 2024. Betalkortsstolpar installeras inte på Spårväg City, istället installeras betalkortsstolpar ombord på fordonen som trafikerar Spårväg City. Installationer är delvis klara och testning pågår. När tester är godkända kommer övriga fordon att få installerat betalkortsstolpar ombord där den ekonomiska effekthemtagningen sker först under hösten 2026 och under våren 2027.

Till följd av bland annat överprövningar, har den ursprungliga tidplanen förskjutits, vilket innebär att den beräknade ekonomiska effekthemtagningen om 39 mkr när betalutrustning ombord är på plats, uppnås i sin helhet först efter 2025.

Den ekonomiska effekthemtagningen kopplade till betalkortsstolpar på Spårväg City och Lidingöbanan uppgår 2025 till cirka 23 mkr.

Förbättrad mottagandeförmåga av anläggningsinformation

För att bygga upp en förbättrad mottagandeförmåga av anläggningsinformation och möta behovet av att effektivisera och modernisera arbetssätt gällande ritningshantering pågår ett antal åtgärder i projektet. Fokus ligger på att införa standardiserade strukturer för digital anläggningsinformation (AIM) i enlighet med den gemensamma strukturen för information i byggsektorn, vilket effektiviserar förvaltning och underhåll. Strukturer har beslutats för fastigheter och spåranläggningar, och ett BIM-samverkansprojekt (Byggnads Informations Modell) har etablerats med målet att medföra effektivisering av bygg- och förvaltningsprocesser genom samordnad och digital information om anläggningen.

Vidare har informationsägarskap tydliggjorts, och en gemensam kravställning utifrån branschstandard är på internremiss för att möjliggöra enhetliga och automatiserade dataleveranser. Därutöver pågår även registervård och automatisering i förvaltningssystemen.

Den prognostiserade ekonomiska effekterna som denna åtgärd kommer att medföra är i paritet med ursprungskalkylen om 15 mkr, men realiserar först efter 2025 och/eller i samband med FUT inplanerade leveranser 2026 och framåt. Effekthemtagning fram till sista december 2025 är cirka 5 mkr.

5.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Tabell: Åtgärder för ett resultat i balans

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2025	Realiserad effekt 2025	Prognostiserad effekt 2025	Avvikelse prognostiserad effekt jmf budget 2025	Budgeterad effekt 2026*	Budgeterad effekt 2027*	Budgeterad effekt 2028*
Köpt trafik				0		329	
Drift och underhåll				0	100	100	
Övriga kostnader				0	198	329	
Summa	0	0	0	0	298	759	0

*Ackumulerade belopp per år enligt verksamhetsplan 2025. D v s år 2027 omfattar både år 2026 års behov om 298 mkr och ytterligare 461 mkr. Avser ospecificerat behov av åtgärder. År 2028 innehåller ännu inga behov då året inte budgeteras i verksamhetsplan 2025 enligt anvisningar.

Trafikförvaltningen har år 2025 en budget i balans varför inga åtgärder tagits upp i verksamhetsplan 2025. Verksamheten arbetar löpande med olika former av framtida intäktsförstärkningar och kostnadseffektiviseringar.

I verksamhetsplan 2025 fanns ett underskott i planåren 2026 och 2027. I koalitionen förslag till budget 2026 höjs resultatkravet för trafikförvaltningens ansvarsområden till 865 mkr år 2026 och 923 mkr åren därefter. Tillsammans med anslagshöjningen i budgetförslaget bedömer trafikförvaltningen att budgeten kommer att vara i balans de närmsta åren. I verksamhetsplan 2026 för trafiknämnden/trafikförvaltningen beskrivs ekonomin närmare för de kommande åren.

5.3 Investeringar

5.3.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Trafikförvaltningen har en omfattande investeringsportfölj med flera stora objekt som under senare år drabbats av både fördyringar och förseningar till följd av olika omvärldsfaktorer. Investeringar som inte genomförs eller blir framskjutna, och som är viktiga för infrastrukturen, kan till viss del behöva kompenseras genom ökade kostnader för drift och underhåll. Av den anledningen är det viktigt att redovisa de väsentliga händelserna samt noggrant följa riskerna i investeringsobjekten.

Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad

Syftet med objektet är att möjliggöra en ökad och robust trafikering på Roslagsbanan genom dubbelspårutbyggnad tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå, Vallentunadepån i Molnby. För resenären medför det möjlighet till en tätare och mindre störningskänslig trafik i moderna fordon.

Det som kvarstår i objektet är trafiksättning av de sista två fordonen av typen X15p inklusive slutleverans av kvarvarande dokumentation och högvärdeskomponenter. Därefter fortsätter verifieringen av hela fordonsflottan X15p innan fordonen fullt ut övertas genom "Final take over"¹⁶. Totalt är nu 20 stycken X15p-fordon (av 22 upphandlade) godkända för trafik och övriga två planeras att trafiksättas senast under första kvartalet 2026. Det kvarstår även mindre arbeten längs banan såsom säkerhetshöjande åtgärder i Danderyd kommun, åtgärder av brister i stationsbron i Roslags Näsby samt åtgärder tillsammans med Trafikverket vid Arninge station. Dessa åtgärder bedöms bli klara under första halvåret 2026.

Enlunda bussdepå Ekerö

Objektet omfattar uppförande av en ny bussdepå på Ekerö. Bussdepån planeras ersätta befintlig bussdepå i Tappström och planeras stå klar i slutet av 2030.

Uppstart av genomförandet har försenats bland annat på grund av en långdragen process för bygglov samt vattendom. Förfrågningsunderlaget publicerades i mars 2025 och tilldelning skedde i början av juli 2025. Tilldelningen överprövades under juli månad och ärendet ligger nu hos förvaltningsrätten. Konsekvensen för objektet är att tidplanen har förskjutits samt fördelning av budget över åren har förskjutits.

Bussterminal Barkarby

Objektet omfattar uppförande av en bussterminal i Barkarby, där trafikförvaltningens avtalspartner uppför stommen och trafikförvaltningen ansvarar för anpassning till kommande buss- och resenärsbehov. Objektet fick genomförandebeslut i trafiknämnden i maj 2022 och medfinansieras av Järfälla kommun.

Tilldelning av markentreprenad har skett och produktion påbörjades i januari 2025. Tilldelning av entreprenaden för stomkomplettering skedde under juni månad och arbetet pågår med färdigställandet. Bussterminalen väntas stå färdig under slutet av 2026 i enlighet med beslutad tidplan.

Program Slussen

Objektet består av två investeringsprojekt, "Bro över Söderström" och "Teknikutrustning och elkraft Slussen". Projekt "Bro över Söderström" är avslutat. I projekt "Teknikutrustning och elkraft Slussen" pågår arbetet med att bygga om Norra teknikrummet för ny utrustning till 400V och till 33 kV och detta planeras vara klart under 2026.

Objektet är försenat jämfört med ursprunglig tidplan vilket beror på att Stockholm stads arbeten i området blivit försenade och därigenom hindrat tillgången till utrymmena. Den nya likriktarstationen Fatburen 1 är inkopplad och överlämningen till förvaltningen kommer att ske under 2026.

Program Röda linjens uppgradering

¹⁶ "Final take over" innebär det slutgiltiga, officiella övertagandet av ett projekt. Det är det sista steget där ägandet och ansvaret överförs permanent, vilket innebär att något är helt avslutat och överlämnat.

Objektet omfattar huvudsakligen leverans av 96 fordon C30, anpassning av Nybodadepån för trafikering av C30 samt anpassningar av landbaserad IT till C30 fordon och till del även C20 fordon.

Under 2025 har produktionen fortsatt varit stabil vilket medför att samtliga fordon i grundorden färdigställts. IT-projektet har tecknat ett IT-supportavtal för de landbaserade IT-systemen, samt avtalat med leverantören att ersätta ett av IT-systemen samt byta ut kommunikationslösningen. Ersättningssystemet HealthHub och den nya kommunikationslösningen planeras att driftsättas under 2026.

C30 optioner

Under sista kvartalet 2023 fattade regionfullmäktige beslut om att avropa ytterligare 20 stycken C30 fordon. Objektet har därefter avropat såväl fordon som ombordutrustning för fordonen, i enlighet med optioner på gällande avtal med leverantörerna.

Det första optionsfordonet övertogs av trafikförvaltningen i augusti 2025 och det sista fordonet ska enligt plan övertas i april 2026. Under 2025 har totalt 12 fordon mottagits. Löpande övertas högvärdeskomponenter och specialverktyg.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Av det ursprungliga programmet återstår endast slutligt införande av bromssäkerhetssystemet ATP (Automatic Train Protection). Transportstyrelsens godkännande utan tidsbegränsning för ställverk och mark erhöles våren 2024. Arbetet med uppdaterad ATP-installation på fordonen pågår, 64 av totalt 72 vagnar är klara. Säkerhetsbedömning av Alstoms säkerhetsakter pågår med ATP wayside som enda kvarvarande post. Objektets ansökan om godkännande av ATP skickades in i slutet av året. Godkännandet sker med en tidsbegränsning för att kunna köra trafik med ATP. Efter en provperiod om 3–6 månader kan ansökan om godkännande utan tidsbegränsning skickas in.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Objektet avser nybyggnation av cirka åtta kilometer spårväg och innebär en förbindelse på tvären i regionen. Avgreningen mot Kista börjar strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ska spårvägen ansluta till pendeltåget i Helenelund.

Trafikstart till Bromma flygplats genomfördes under maj 2021. För delsträckan Bromma flygplats till Ursviks torg, där SL hävde kontraktet med totalentreprenören i juli 2024, har projekterande konsulter handlats upp för färdigställande av bygghandlingar inför upphandling av entreprenader. Upphandling av entreprenader på denna sträcka planeras till hösten 2026. För sträckan Ursviks torg till Helenelund pågår framtagande av förfrågningsunderlag och de första upphandlingarna planeras till första kvartalet 2026 efter ett förnyat genomförandebeslut har fattats i Regionfullmäktige. Trafiknämnden godkände ett förnyat genomförandebeslut den 25 november 2025.

Objektet har en beräknad sluttid år 2029 främst till följd av en förskjutning av tidplaner för projekterings- och produktionsarbeten.

Program Saltsjöbanan

Objektet Saltsjöbanan omfattar upprustnings- och kapacitetsförstärkande åtgärder för att möjliggöra 12 minuters trafik samt införande av ATC (Automatic Train Control).¹⁷

¹⁷ Automatic Train Control, ATC, är ett samlingsnamn för olika säkerhetssystem för järnväg som kraftigt minskar risken för olyckor som orsakas av handhavandefel från lokföraren.

Projekt Kapacitetshöjande åtgärder avseende stationerna vid Fisksätra och Tattby omfattar byggnation av dubbelspår för att omvandla dem till mötesstationer. De kapacitetshöjande åtgärderna färdigställdes i december 2024 och då startade åter tågtrafiken mellan Saltsjö-Järla (som temporär slutstation) och slutstationerna österut till Saltsjöbaden och Solsidan.

Projekt Henriksdal-Slussen syftar till att upprusta och modernisera sträckan från Slussen till Henriksdal och därmed möjliggöra tätare trafik (12-minuter) på Saltsjöbanan. Stockholms stads Slussen-projekt påverkar sluttiden för återläggningen eftersom det är en förutsättning för färdigställande av sträckan. Bygghandlingsprojektering avseende bana, el, signal och tele färdigställs under kvartal 2 2026. Diskussioner förs mellan trafikförvaltningen (Bytespunkt Slussen/Saltsjöbanan) och Stockholm stad (Exploateringskontoret Slussen) för att finna genomförbara lösningar vid slutstation Slussen.

Utredningen av buller- och vibrationsåtgärder vid slutstationen är nu klar, det har resulterat i en framtagen och överenskommen lösning. Utredningen av tryckutjämningschakt vid Slussen, är också klar med en framtagen och överenskommen lösning för ett genomförande under 2026. Genomförande av tryckutjämningschakt vid slutstation Slussen är ett prioriterat projektmål för Saltsjöbanan, för att möjliggöra en eventuell framtida 10-minuters trafik.

Pågående tidtabellsutredning och simulering av omloppstider har färdigställts under 2025. Resultatet visar att ytterligare investeringsåtgärder behöver utföras på Saltsjöbanan, vilket medför ökade utgifter inom objektet. Fördyring på 149 mkr avseende omfattningsändringar för att uppnå 12-minuters trafik, då Saltsjö-Järla och Henriksdal station behöver två spår. Ett förnyat genomförandebeslut planeras tas i trafiknämnden kvartal 2 2026.

Bussterminal Slussen

Objektet omfattar Stockholm stads och Region Stockholms objekt bussterminal Slussen. Förutsättningarna styrs enligt ett genomförandavtal som tecknades mellan Region Stockholm och Stockholm stad under 2016.

Stockholms stad är byggherre för projektet och trafikförvaltningen är beställare och delfinansiär. I sin roll som uppdragsgivare, finansiär och mottagare av anläggningen följer trafikförvaltningen aktivt stadens progress i de arbeten som pågår. Trafikförvaltningen erhöll ett förnyat genomförandebeslut under mars 2025. En gemensam tidplan har tagits fram mellan parterna och trafikstart är planerad att ske under hösten 2026.

Danviksbron

Objektet avser totalrenovering av Norra Danviksbron med rivning av stora delar av den gamla bron, bevarande av vissa delar med högt kulturmiljövärde och återuppbyggnad av en ny bro. Norra Danviksbron trafikeras av Saltsjöbanan och buss i en körbana för kollektivtrafik från Nacka mot Slussen. Objektet finansieras av både Stockholms stad och Region Stockholm och projektet sker i samverkan mellan parterna. Entreprenad för återuppbyggnad handlades upp under första halvan av 2024 och kontrakt med entreprenör tecknades i juli 2024.

Under första halvan av 2025 skedde främst kompletterande rivning och grundläggning, innan återuppbyggnaden av den nygamla bron påbörjades efter sommaren för att pågå under resterande 2025 och under 2026. Bron planeras att tas i drift för busstrafik under första kvartalet 2027. Entreprenaden som helhet pågår till mitten av 2027.

C20 Uppgradering

Objektet omfattar uppgradering och modernisering av C20-flottan med flera livstidssäkrande åtgärder såväl interiört som i fordonens teknik för trafikstyrning.

Arbeten med nollställning av övergångsbryggor, installation av huvudsäkringar, installation av värme- och ventilationskort samt uppkoppling av fordon med hjälp av mobilt bredband har färdigställts under året.

Tunnelbaneavtalet med MTR avslutades den 1 november 2025 och Connecting Stockholm är från 2 november ansvarig trafikoperatör i tunnelbanan. Vissa arbeten som MTR inte hunnit färdigställa innan den 1 november har MTR avropat från Connecting Stockholm. I dessa arbeten ingår installation av två prototypbryggor, viss dokumentation samt en felrättning av C20 mjukvara.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning

Objekt Brukarspecifik inredning innefattar en del av interiören, tekniken och olyckshantering i bussterminalen.

Tillträde till ytor och planeringen styrs av Stockholm stad som är byggherre för projektet. Försenade tillträdestider påverkar produktionen för projektet som försöker anpassa sig efter rådande omständigheter. Den framskjutna trafikstarten i Katarinabergets bussterminal påverkar projektets tidplan och ger ökade utgifter inom projektet.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen

Stockholms stad har upphandlat sina entreprenader som ska utföra produktionsarbetena för stommen till slutstation för Saltsjöbanan och för närvarande pågår grundläggningsarbetena för stationen.

Parterna har överenskommit ett fast pris för att staden skall färdigställa anläggningen och dess ingående delar. Projektet har påbörjat arbete med att ta fram ett förnyat genomförandebeslut och utreder tillsammans med Stockholm stad en lämplig lösning för fastighetsreglering av anläggningen kopplad till Saltsjöbanans ändstation.

Livstidsförslängning gröna linjen

Objektet omfattar åtgärder för att säkra livslängden av trafiken på grön linje fram till 2040.

Sommaravstängning gällande uppdatering av signalställverksplattform från Blåsut till Farsta Strand samt BEST¹⁸ arbete söder om Hökarängen skedde under sommaren 2025. Objektet har uppmärksammat att antalet reservdelar som frigjorts inte är tillräckligt många, varför installation av TCM100¹⁹ i ytterligare två ställområden, Gubbängen och Skogskyrkogården, har avropats. Detta möjliggör att ytterligare reservdelar frigörs. Installation av TCM100 kommer att genomföras nattid under 2026.

Manöversystem röd och blå linje

Objektet omfattar nytt digitalt manöversystem samt transmission för röd och blå linje. Trafikförvaltningen genomförde under 2023 en upphandling av manöversystemet som överklagades. Kontraktet med vinnande anbudsgivare kunde tecknas i november 2024.

Installation av optofiber fas 2 blå linje slutfördes sommaren 2025. Installation av optofiber fas 2 röd linje pågår och planeras vara klart i slutet av 2026. Manöversystemsleverantören har genomfört ytterligare en pilotinstallation i Fruängens relärum för att testa integrationen mellan det nya manöversystemet och det befintliga signalsäkerhetsystemet.

Omkopplingsskåp är uppsatta på blå linje och driftsatta i Akalla, Husby och Kungsträdgården. Blå linje beräknas ha driftsatta omkopplingsskåp på hela linjen under kvartal 1 2026. Datanät är

¹⁸ Bana, el, tele och signal.

¹⁹ Nytt tågdetekteringssystem.

installerat fysiskt på blå linje, och röd linje är påbörjad. UPS leverantören²⁰ har driftsatt samtliga UPS:er på blå linje (utom Husby). På grund utav att fler osäkerheter kopplade till gränsyteproblematik dykt upp som krävt omtag så arbetar objektet på att ta fram ett nytt genomförandebeslut då detta kommer att påverka tid och kostnad för framförallt röd linje.

Effektiv trafikledning

Objektet omfattar en samlokalisering av de olika trafikledningscentralerna till en ny trafikledningscentral. Produktionen är i gång enligt plan för den primära trafikledningscentralen.

Ny lokal för den redundanta trafikledningscentralen är beslutad. Projektering av den nya lokalen startar inom kort.

Lilla Lidingöbron

Objektet avser en ny bro som ersättning för den gamla Lilla Lidingöbron med dubbelspår för Lidingöbanan, i stället för tidigare enkelspår, samt gång- och cykelbana. Bron har byggts med Lidingö stad som byggherre, som i sin tur handlade upp en totalentreprenör för genomförandet. Efter att jordningsproblematik på bron åtgärdats, genomfördes trafikstart i maj 2024.

Endast mindre åtgärder på anläggningen kvarstår, vilka har försenats på grund av långa leveranstider på material. Projektet bedöms kunna stängas under kvartal 2 2026.

Utbyte av hissar och rulltrappor

Objektet är en ersättningsinvestering där hissar och rulltrappor i SL:s anläggningar skall bytas ut mot nya och modernare. Objektet är i full produktion. Under 2025 har 20 rulltrappor och 7 hissar installerats. Objektet beräknas kunna avslutas i slutet av 2026.

Utbyggnad av Älvsjö depå

Älvsjö pendeltågsdepå byggs om och byggs ut och depån anpassas till de befintliga X60 fordonen. Ombyggnaden sker under pågående drift vilket ställer stora krav på projektet och entreprenör att samarbeta med operatören.

Objektet är uppdelat i sex huvuddelar för att underlätta planering och uppföljning. Huvuddel 1–3 är klara och överlämnade till förvaltningen. Just nu pågår produktionen på huvuddel 4, som omfattar spår 3–5 inne i depån. Objektet påverkades av ökade materialpriser på grund av omvärldsläget och föreslog en omfattningsminskning för att kunna innehålla beslutad investeringsutgift. Omfattningsminskningen innebar att tvättanläggningen och tunnelförlängningen vid spår 6 och 7 togs bort då dessa inte bedömdes vara nödvändiga för att uppnå huvudsyftet att underhålla X60. Det förnyade genomförandebeslutet godkändes i regionfullmäktige i september 2025. Objektet planeras vara klart och överlämnat kvartal 4 2026.

Upprustning Södra Götgatan

Objektet omfattar projektering och genomförande av ett tätskiktsbyte på gröna linjens tunnelbanetunnel mellan stationerna Medborgarplatsen och Skanstull, i syfte att säkerställa fortsatt tunnelbanedrift på sträckan.

Tilldelningsbeslut för entreprenadarbeten skedde i juli 2025 och arbetena påbörjades i november på sträckan mellan Åsögatan och Kocksgatan. Objektet planeras pågå fram till och med 2032. För att minimera omgivningspåverkan kommer objektet att genomföras i etapper.

Rissne Tunnelbanedepå

²⁰ Uninterruptible Power Supply.

Objektet omfattar bland annat en utökning av antalet uppställningsplatser, upprustning och om- och tillbyggnad av verkstad samt en ny tvätt- och saneringshall.

Om- och tillbyggnaden av den befintliga verkstaden fortsätter enligt plan. Stomme, tak och fasad för ny verkstadsdel är färdigställda, och montage och ingjutning av räls har slutförts. I den befintliga verkstadsdelen är den nya golvbeläggningen klar medan arbetet med räckesmontage pågår. På östra bangården befinner sig BEST-arbetena²¹ i planeringsfasen. Kabeldragning och kanalisation mellan teknikhus och högspänningsrum har färdigställts. I uppställningshallarna har installationen av sprinklersystem färdigställts. Hela sprinklersystemet driftsätts 2026.

Upphandling för uppförande av den nya tvätt- och saneringshallen pågår. Tidigare upphandlingar har fått avbrytas och upphandlingsstrategin har nu omarbetats för att skapa bättre förutsättningar för att kunna kontraktera entreprenörer. Med anledning av den utdragna upphandlingsprocessen har projektets avslut skjutits framåt i tiden och objektet beräknas vara avslutat 2028.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon

Objektet syftar till att säkerställa drift med fordon X10p på Roslagsbanan till år 2030. Detta görs genom att införa nödvändiga åtgärder i fordonens traktionssystem (batterisystem för framdrift), hjälpkraftsystem och bromsdatorsystem. Arbeta med dessa åtgärder har pågått under 2025. Objektet har en beräknad sluttid 2026.

Brandskyddsåtgärder Tunnelbana

Objektet skall bygga brandgaspartier på 34 stationer och även installera och modifiera stigarledningar på 42 stationer.

Överenskommelse med SSBF (Storstockholms Brandförsvär) har gjorts där föreläggandetiden har flyttats fram. För de 11 stationer med enbart en uppgång ska åtgärderna vara utförda senast slutet av juni 2026. Resterande 23 stationer skall vara färdigställda senast slutet av juni 2028. Upphandlingen av entreprenadarbetena har delats in i tre etapper. Tilldelningsbeslut för samtliga etapper har erhållits. Produktionsarbeten pågår för etapp 1 och 2. Framtagande av bygghandlingar pågår för etapp 3.

Banåtgärder Söderströmsbron

Objektet syftar till att upprusta delar av bron och återställande av BEST-anläggningen²² i sin helhet. Under året har samtliga entreprenader färdigställts och slutbesiktigats. Överlämnande till förvaltningen pågår enligt plan. Avslut av projektet planeras till kvartal 1 2026.

Högvärdeskomponenter X60B

Objektet avser inköp av högvärdeskomponenter, däribland boggier, till fordonstypen X60B. Beslut fattades i trafiknämnden i oktober 2019 grundat på en uppskattad kostnad. Leverans är klar när det gäller boggies (underrede som är vridbart mot ett fordonss kaross). Det som kvarstår är AGTU:er (kompressorer) där arbetet är försenat med beräknad slutleverans från leverantören mars 2026.

Leverantören arbetar succesivt med att färdigställa modifieringar på fordonens AGTU:er enligt plan.

Nockebybanan ersättning till Akka 4

Ny depålösning ska uppföras med möjlighet till uppställning av Nockebybanans sju fordon. Investeringen ska säkerställa rådighet och en långsiktig depåfunktion på Akka 4, detta för att över tid möjliggöra pålitlig leverans av spårvagnar till trafikering på Nockebybanan.

²¹ Bana, el, signal och tele.

²² Bana, el, signal och tele.

Enligt avtal med Stockholms stad, vilket upprättades 2009, skulle depån vara överdäckningsbar med bostäder. Stockholms stads exploateringskontor framförde våren 2024 till trafikförvaltningen att man i stället för överdäckning med bostäder önskade en annan utformning av depån. Avtalsförhandlingar mellan parterna har lett fram till en avtalad lösning som i stället innebär en traditionell depåbyggnad med grönt tak.

Arbete med spårrombyggnad slutfördes under augusti 2025 och rivning av depån påbörjades under november. Den nya uppställningshallen beräknas stå klar i slutet av 2027, då även övriga befintliga byggnader på depåområdet bedöms vara rivna.

Roslagsbanan ersättning X10p

I december 2023 lades ett optionsavrop av ytterligare fyra fordon av typen X15p. Dessa fyra fordon kommer ersätta fyra X10p fordon som ska fasa ut. Produktionen av fordonen pågår och det första optionsfordonet beräknas tas i trafik i kvartal 3 2026.

Roslagsbanan Fordon - Ersättning X10p, Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p och Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p

Objektet omfattar det andra optionsavropet av 10 stycken X15p-fordon som kommer att levereras till Vallentunadepån under åren 2027–2028. Dessa X15p fordon möjliggör en fortsatt utfasning av de äldre fordonen X10p. För att kunna ta emot ytterligare nya fordon till Roslagsbanan krävs även en utbyggd depå för ytterligare verkstadsplatser och uppställning samt att elkraftssystemet på banan måste förstärkas på grund utav att de nya moderna fordonen kräver ökat energiuttag. I budget 2025 låg dessa i ett och samma objekt men har under 2025 delats upp i tre olika objekt där fordonsprojektet är i genomförande.

Ett optionsavrop om 10 nya fordon av typ X15p lades i augusti 2025. Dessa skapar en möjlighet att avveckla 10 stycken X10p fordon som i sin tur ger reservdelar till resterande X10p fordonsflotta. Det första av dessa 10 optionsfordon beräknas anlända till Sverige i slutet av år 2027 och tas i trafik under första halvåret 2028.

Ett förnyat genomförandebeslut för objektet Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p med minskad omfattning, tid och utgift, togs i trafiknämnden december 2025. I ursprungligt genomförandebeslut för objektet ingick anpassningar av fordonen för trafikering till city, där anpassningar bland annat baserades på interna riktlinjer. För att säkerställa en så homogen fordonsflotta som möjligt och samtidigt säkra framtidstrafikering till city med gällande myndighetskrav har två områden identifierades som möjliga till ändring i objektets omfattning. Dessa två områden är brandsäkerhet och miljö (köldmedium). Resterande krav på fordonen kvarstår.

Saltsjöbanan FUT Fordon X25

Objektets syfte är att byta ut den befintliga fordonsflottan (C10/C11) på Saltsjöbanan eftersom den nått sin tekniska livslängd samt orsakar bullerproblematik.

Genomförandebeslut fattades i regionfullmäktige i februari 2024. Objektet skickade ut ett preliminärt förfrågningsunderlag till marknadens fordonsleverantörer våren 2024 och skickade därefter ut det slutliga förfrågningsunderlaget i juni 2024. Anbudsöppning genomfördes november 2024. Ett förnyat genomförandebeslut fattades i regionfullmäktige i juni 2025. Kontraktsigivering med fordonsleverantören skedde i november 2025.

Saltsjöbanan FUT elkraftförstärkning och depå

Detta objekt består av två delprojekt, depåanpassning samt elkraftförstärkning för de nya fordonen X25. Planeringsfasbeslut fattades november 2023 och systemhandlingen fastställdes november 2024. Objektets genomförandebeslut togs av regionfullmäktige i maj 2025.

Depåprojektet omfattar en ny verkstadshall i Neglinge för de nya X25 fordonen samt nya uppställningsspår för tre museifordon i Storängen. Detaljprojektering pågår. Utskick av förfrågningsunderlag för byggnation avseende uppställningsspår för museifordon i Storängen planeras i mars 2026. Utskick av förfrågningsunderlag för byggnation av Neglinge depå planeras i juni 2026.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg

Objektet innefattar anskaffning och installation av kamera- och monitorutrustning på samtliga 129 pendeltågsfordon i X60 flottan med syfte att tillgodose säker dörrstängning och avgångsrutiner från förarhytten. Leverantören arbetar med att åtgärda ett antal brister och problem i systemet. I mars 2024 genomfördes vintertester med ett pendeltågsfordon utrustat med prototypkameror i Storlien. Baserat på detta tog leverantören fram 144 stycken prototypkameror som installerades på 6 stycken fordon vid årsskiftet 2024/2025. Ett av dessa testfordon har vid två tillfällen under februari och mars genomfört nya vintertester i Storlien.

Efter de genomförda vintertesterna arbetar leverantören nu med att ta fram nya kameror som sedan kommer att testas vintern 2025/2026.

Ombyggnad Märsta Busstväthall

Objektet blev färdigställt sommaren 2023. Objektet är aktiverat och endast ett par låspunkter återstod. Sista kvartalet 2025 installerades de nya låspunkterna. Det var osäkert om man skulle hinna installera allt 2025 därav ingen lagd budget.

Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå, Elektrifiering av Södertälje bussdepå, Elektrifiering av Kallhäll bussdepå och Elektrifiering av Frihamnen bussdepå

De fyra objekten ingår i trafikavtal E46, E47 och E48 där trafikering med enbart elbussar startar i slutet av sommaren 2026. Under 2024 har det tagits fram bygghandlingar på elektrifieringen och systemhandlingar på brandskyddsåtgärder gällande Södertälje och Kallhäll. Objekten erhöll genomförandebeslut under hösten 2024.

Under 2025 har tilldelningen gällande Fredriksdal bussdepå blivit överklagad två gånger och upphandlingen varit tvungen att avbrytas. Objektet kommer att gå ut med en ny upphandling av entreprenaden snart men med konsekvensen att entreprenadstart blivit förskjuten från 2025 till 2026.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B

Objektet avser underhåll av fordon och följer fordonens underhållsplan. Att säkerhetsställa utförandet av underhållsplanen följer krav för trafiksäkerhet föreskrivet av Transportstyrelsen. Visst underhåll sker löpande medan annat underhåll utförs mer sällan enligt i förväg bestämda underhållsintervaller, till exempel vart femte upp till vart femtonde år eller baserat på fordonens kilometerproduktion (vid planeringstillfället baserat på en årlig produktion av 180 000 fordonskilometer). Detta benämns lågfrekvent underhåll.

I mars 2024 avslutades trafikavtal E24 med MTR i förtid. SJ Stockholmståg (SJP) tog över driften inom ramen för nödavtal E24B. Den eftersläpning som MTR hade för det lågfrekventa underhållet håller SJP på att ta i kapp. En skillnad mellan avtalen är att de fasta priser för de lågfrekventa underhållspaketerna som fanns i E24 ej längre finns. Investeringsutgiften för det lågfrekventa underhållet har ökat med förändringen.

Trafikutövaren har under perioden genomfört det lågfrekventa underhållet enligt plan. Trafikutövaren uppdaterar löpande sin plan enligt utfall och utförd kilometerproduktion.

Total prognos har ökat på grund av fördyringar inom SJR nödavtal. Beslut grundas på fasta priser i avtal E24²³, som ej längre finns. I nuvarande nödavtal ersätts entreprenör efter faktisk utfört underhåll, samtidigt som eftersatt underhåll arbetas i kapp, vilket lett till bedömda ökade utgifter inom beslutets tidsintervall.

Nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten

Objektet omfattar upphandling och utveckling av nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten. Syftet är kunna ersätta det befintliga systemet Samplan och därigenom möjliggöra en modernisering samt tillföring av ny funktionalitet. Initiativet ska även ge ökade möjligheter till kostnadsbesparingar med bibehållen servicenivå för resenärerna utöver upprätthållande av trafikhantering inom regionen.

Ett beslut för att inleda genomförandefasen har erhållits av regionfullmäktige. Objektet har under samma period arbetat med att förbereda den planerade upphandlingen av nytt trafikhanteringssystem samt påbörjat planering och arbete med systemutvecklingen av de interna systemkomponenterna. Under april påbörjades upphandlingen av det nya trafikhanteringssystem som planeras utgöra grunden för den nya förmåga som initiativet ska utveckla och etablera. Upphandlingen sker med ett förhandlat förfarande med föregående annonsering, och tilldelningsbeslut och avtal förväntas kunna delges och ingås i början av 2026.

Spårväg syd

Spårväg Syd är ett av objekten i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 - Storstad Stockholm. Avtalad omfattning avser sträckan Flemingsberg – Älvsjö, via bland annat Kungens kurva och Skärholmen. Sträckan har bedömts överskrida avtalad budgetram.

Spårväg syd etapp 1 är planerad att trafikera sträckan mellan pendeltågstationen i Flemingsberg och tunnelbanestationen i Skärholmen via Masmo och Kungens kurva. Ett beslut om lokalisering för denna första etapp fattades i trafiknämnden mars 2025. Objektet arbetar med systemhandlingsprojektering och underlag till tillstånd för vattenverksamhet för de delar som direkt eller indirekt berörs av Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn i Masmo samt Glömstadalen. Övriga delar har varit pausade.

Regeringen tillsatte förhandlingspersoner som uppdrogs att omförhandla objekten inom Sverigeförhandlingen och Stockholmsförhandlingen samt utreda förutsättningarna för genomförandet av Östlig förbindelse. Förhandlingen har landat och ett tilläggsavtal har tecknats i oktober 2025, vilket inväntar att vinna laga kraft i januari 2026. Spårväg Syd etapp 1 har passerat kontrollstation 1 och går nu in i en kontrollerad uppstartsfas då projektet har haft en begränsad organisation och uppgifter att utföra under längre period.

Roslagsbanan till city

Befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till City via Odenplan inom ramen för Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Systemhandlingsprojektering pågår till kvartal 3 2026 och inför fastställelse tas underlag fram och förankras inför kontrollstation 2 i december 2026. Under hösten 2025 pågick planering inför kommande samråd 2 med allmänheten gällande järnvägsplan och tillståndsprövning samt planering inför osäkerhetsanalys av kostnad och tid enligt successivprincipen. Samtliga delar ska redovisas vid kontrollstation 2 i december 2026.

Objektet befinner sig fortfarande i ett tidigt skede med osäkerheter både i anläggningens utformning, befintligheter som korsande anläggningar, samt framtidens marknadsläge, men arbetar aktivt med kostnadsstyrning och anpassar anläggningen till den ramavtalade budgetramen.

²³ Avtal E24 med MTR omfattade utförande av lågfrekvent underhåll på fastpris. Pendelavtalet med MTR avbröts mars 2024, och nödavtal med SJP innefattande lågfrekvent underhåll med ersättning för faktiskt utfört underhåll.

Effektbokslut Nytt Systemstöd för Färdtjänstverksamheten

Ett effektbokslut har fastställts för Nytt Systemstöd för Färdtjänstverksamheten enligt Policy och riktlinje God ekonomisk hushållning RS 2023–0414. Måluppfyllelse redovisas med stöd av en femgradig skala från den högsta nivån som benämns som "målnivån uppnådd" följt av "nära måluppfyllnad", "god effekt", "viss effekt" respektive den lägsta nivån "marginell effekt". För tre av totalt åtta effektmål bedöms målnivån vara uppnådd, fyra effektmål bedöms vara nära måluppfyllnad och ett mål har en god effekt. Det mest avgörande skälet till den höga graden av måluppfyllnad var att det efterföljande investeringsprojektet slutförde många av de restpunkter som det ursprungliga objektet inte realiserade. Möjligheten att realisera merparten av de nu återstående restpunkterna beror i stor utsträckning på begränsningar i omgivande system som tillståndssystemet är beroende av. Dessa bevakas löpande av den nuvarande förvaltningsorganisationen och realiseras i den utsträckning det är möjligt.

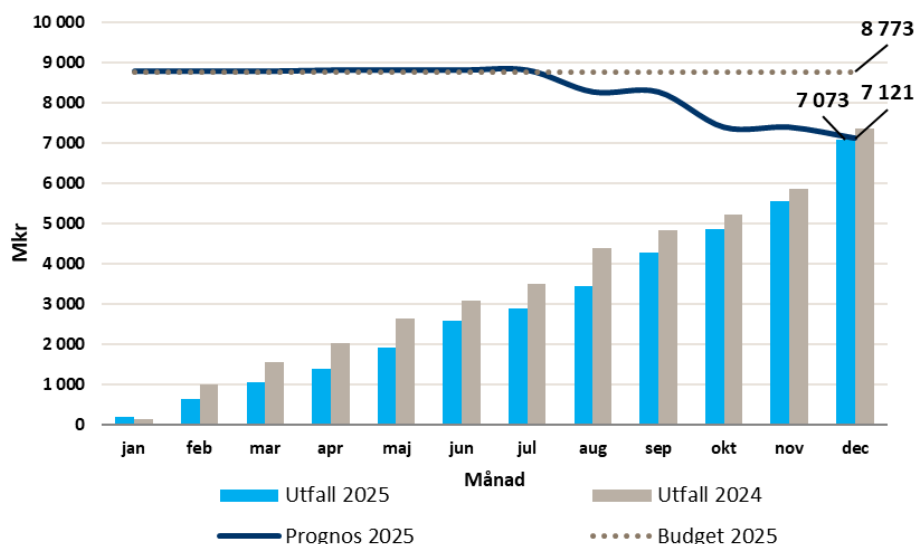
Effektbokslut Program Spårväg City

Ett effektbokslut har fastställts för Program Spårväg City enligt Policy och riktlinjer God ekonomisk hushållning, RS 2023–0414. Måluppfyllelse redovisas med stöd av en femgradig skala från den högsta nivån som benämns som "målnivån uppnådd" följt av "nära måluppfyllnad", "god effekt", "viss effekt" respektive den lägsta nivån "marginell effekt". Av de fem effektmålen bedöms ett effektmål vara nära måluppfyllnad och två effektmål bedöms ha god effekt. Program Spårväg City har fem restpunkter: Objektet har inte förlängts till Ropsten och kopplats samman med Lidingöbanan. I och med det saknas lösning på spårdepåfrågan för Spårväg City. Spårväg City har en lägre genomsnittshastighet än trafikförvaltningens planeringsnormer föreskriver och systemets kapacitet är lägre än vad som var tänkt. Det beror på tillförlitlighetsproblem för fordon och infrastruktur. Två av Spårväg Citys hållplatser återstår att tillgänglighetsanpassa. Trafikförvaltningen inväntar resultatet av pågående "Utredning utifrån avsiktsförklaring om Spårväg City". Om Spårväg City inte kopplas ihop med Lidingöbanan bör trafikförvaltningen fortsätta en diskussion med Stockholms stad om att behålla Alkärshallen.

Tillförlitlighetsproblemet bör hanteras i trafikförvaltningens löpande processer för att förvalta fordon och infrastruktur. Att den genomsnittliga hastigheten är lägre än trafikförvaltningens planeringsnormer är svårt att åtgärda om Spårväg City inte kopplas ihop med Lidingöbanan, eftersom den högre hastigheten kräver eget körfält. Även tillgänglighetsanpassning av hållplatserna Nybroplan och Djurgårdsbron bör invänta besked från utredningen.

5.3.1 Utgift i jämförelse med budget

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2025.



Akkumulerat utfall per december är 7 073 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 81 procent jämfört med årsbudgeten om 8 773 mkr. De största avvikelserna är hänförliga till Program Tvärbana Norr Kistagrenen med förskjutna tidplaner, och Enlunda bussdepå Ekerö med en senarelagd produktion. Rissne tunnelbanedepå har en förskjuten tidplan för uppstart av entreprenad för ny tvätt- och saneringshall då omtag har gjorts vid upphandlingen. Nockebybanan ersättning till Akka 4 har tidsförskjutningar från 2025 till 2026 på grund av att entreprenaden inte kommer i gång enligt den tidplan som var grund till budget. Detta motverkas till viss del av Bussterminal Slussen med ett fortsatt riskutfall som genererar ökade utgifter och C30 optioner som har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som hamnar i trafikförvaltningens utfall. För perioden 583 mkr av totalt 658 mkr²⁴ som inte finns med i trafikförvaltningens investeringsplan.

Inom ramen för de ospecificerade investeringarna understiger utfallet budget med 1 340 mkr och förklaras av bland annat att investeringar kopplat till anläggningen har förskjutits till följd av kapacitetsbrist samt förskjutning av strategiska markförvärv (385 mkr) från 2025 till 2026. Även utfall som budgeteras i trafikförvaltningen men där utfall och prognos redovisas i förvaltning utbyggd tunnelbana medverkar till avvikelserna. Det ger en lägre upparbetning för ospecificerade investeringar totalt.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 8 773 mkr och årets prognos uppgår till 7 121 mkr. Prognosen understiger budget med 1 652 mkr vilket främst beror på avvikelser i Program Tvärbana Norr Kistagrenen, Bussterminal Slussen, Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen,

²⁴ Trafikförvaltningens projektorganisation hanterar samtliga delar av fordonsinköpet, vilket innefattar avrop av fordon och utrustning samt löpande projektuppföljning, övertagande av fordonen (PTO) samt aktivering av tillgångarna. Bokföringsmässigt har förvaltningarna kommit överens om att alla utgifter för projektet (inklusive 20 fordon) tas av trafikförvaltningen och upparbetningen/akkumulerat utfall hamnar i trafikförvaltningens redovisning, där samtliga fordon ska aktiveras. Prognos för 2025 ligger enligt fördelningen som kom överens vid avropet, det vill säga 4 fordon för trafikförvaltningen och 16 fordon för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Enlunda bussdepå Ekerö, Rissne tunnelbanedepå, Nockebybanan ersättning till Akka 4 och C30 optioner²⁵.

Akkumulerat utfall för årets medfinansiering är 574 mkr. Budget för året är 1 451 mkr. Den låga uppberedningsgraden kan främst förklaras av att medfinansiering hänförlig till Program Tvärbana Norr Kistagrenen ej fallit ut år 2025 på grund av förskjutna tidplaner och att ett tilläggsavtal inom Sverigeförhandlingen togs fram under hösten med en omarbetning av finansieringsplan, vilket påverkat utfallet av medfinansiering i Spårväg syd.

Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2025	Prognos 2025	Budget 2025	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	3 328	3 350	4 799	-1 470	69%
Ersättningsinvesteringar	3 744	3 771	3 974	-230	94%
Totalt investeringar	7 073	7 121	8 773	-1 700	81%

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 300 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2025	Budget 2025	Utgift vs Budget	Upparb grad utg/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2025	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdigställe Prognos (år)	Färdigställe (år) Senast fattat beslut
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	345	467	-121	74%	10 486	10 738	10 744	-6	98%	2026	2025
* 10004 - Program Slussen	12	38	-26	32%	442	465	485	-20	91%	2026	2021
* 15001 - Bussterminal Slussen	563	376	187	150%	5 852	6 438	5 807	631	101%	2026	2026
* 15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	364	190	175	192%	672	1 551	1 006	544	67%	2028	2026
10005 - Program Röda linjens uppgradering	618	626	-8	99%	10 341	10 710	10 710	0	97%	2027	2024
10007 - Program Tvärbana Norr Solnagrenen	5	10	-5	50%	5 591	5 607	5 601	6	100%	2026	2020
** 10008 - Program Spårväg City	0	0	0		2 947	2 950	2 957	-6	100%	-	2022
10016 - Program Tvärbana Norr Kistagrenen	314	693	-378	45%	5 674	9 170	8 073	1 097	70%	2029	2026
10030 - Program Saltsjöbanan	39	6	33	645%	1 751	1 984	1 976	9	89%	2028	2026
15003 - Danviksbron	64	142	-79	45%	160	358	358	0	45%	2027	2026
15007 - C20 - uppgradering	29	46	-17	63%	1 382	1 387	1 400	-13	99%	2026	2023
** 15014 - Livstidsförlängning gröna linjen	78	77	1	101%	345	381	412	-31	84%	2027	2026
** 15015 - Manöversystem röd och blå linje	131	148	-17	88%	264	541	541	0	49%	2029	2030
** 15017 - C30 optioner	658	79	579	832%	1 038	1 565	455	1 111	228%	2028	2029
15020 - Enlunda bussdepå Ekerö	9	250	-241	4%	82	891	891	0	9%	2029	2028
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	144	100	44	145%	572	772	626	146	91%	2026	2026
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	152	177	-25	86%	1 435	1 485	1 494	-9	96%	2026	2019
20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	149	152	-4	98%	783	864	864	0	91%	2026	2025
20010 - Upprustning Södra Götgatan	23	30	-7	76%	68	766	766	0	9%	2032	2031
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	147	295	-148	50%	548	1 007	1 007	0	54%	2028	2026
20018 - Brandskyddsåtgärder tunnelbana	274	194	80	142%	342	851	851	0	40%	2028	2026
20027 - Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå	2	70	-68	3%	7	68	138	-70	5%	2027	2026
30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	61	188	-127	32%	125	407	444	-37	28%	2027	2027
30049 - Roslagsbanan ersättning X10p	1	15	-13	9%	131	472	472	0	28%	2026	2025
30063 - Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p	304	111	194	275%	327	1 374	5 332	-3 958	6%	2028	2028
30069 - Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p	34	0	34		34	2 213	0	2 213		2032	2032
30070 - Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	16	0	16		16	1 404	0	1 404		2032	2032
30066 - Saltsjöbanan FUT Fordon X25	174	193	-19	90%	215	2 096	1 448	648	15%	2030	2030
Övriga specificerade objekt	781	1 180	-400	66%	2 880	31 817	29 326	2 491	10%		
80000 - Ospecificerade investeringar	1 580	2 920	-1 340	54%							
Totalt	7 073	8 773	-1 700	81%	54 506	100 331	94 182	6 149	58%		

*) Inom Slussen (förutom ovan även Brukarspecifik inredning och Ny Färjeterminal Skeppsbokajen).

**) Investering med koppling och/eller till följd av den nya tunnelbanan (FUT). Förutom ovan ingår Framtida trafikstyrningssystem, Effektiv trafikledning och Bussterminal Barkaby.

***) Program Spårväg city har en marginell utgift 2025 och har därför inte avvikelse kommenterats.

Avvikelse utfall i jämförelse med budget (objekt över 300 mkr med genomförandebeslut)

Program Roslagsbanans utbyggnad

Utfallet för året understiger budget med 121 mkr. Avvikelsen är framför allt kopplad till leveransen av X15p-fordonen. Ett fordon som budgeterades under 2025 levererades redan i

²⁵ Prognosen per december inkluderar C30 optioner om 585 mkr från förvaltning utbyggd tunnelbanan som ej ingår i budget.

december 2024 och två leveranser är försenade till 2026. Leveranser av reservdelar och högvärdeskomponenter till fordonen samt indexfakturerings är senarelagda.

Totalprognosen understiger totalbudget med 6 mkr då risken minskat för infrastrukturprojekten som närmar sig avslut. Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2025 och prognos år 2026. Avvikelsen beror på leveransförseningar av X15p fordon.

Program Slussen

Utfallet för året understiger budget med 26 mkr. Avvikelsen beror framför allt på en justering av teknisk lösning, vilket har medfört att ställverket för 33 kV samt utbyte av plattformsbelysning har exkluderats från projektets omfattning.

Totalprognosen understiger totalbudget med 20 mkr. Avvikelsen är, såsom tidigare beskrivits, direkt hänförlig till att ställverket för 33 kV och plattformsbelysningen utgår.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2021 och prognos år 2026. Avvikelsen beror dels på att kabelentreprenaden i projektet TES Kraft försenades på grund av Stockholm stads arbeten och överklaganden i projektet, dels på säkerhetskrav kopplade till upphandlingen vilket senarelagde arbeten med att bygga om Norra teknikrummet.

Bussterminal Slussen

Utfallet för året överstiger budget med 187 mkr. Avvikelsen beror främst på Stockholms stads ökade entreprenadkostnader och förseningar i produktionen vilket har påverkat både projektets slutkostnadsprognos och tidplan. En reviderad tidplan har tagits fram och trafikstart planeras till hösten 2026.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 631 mkr. Budget 2025 med planår inkluderade ingen ekonomisk riskreserv för det gemensamt finansierade projektet. Till följd av fortsatt riskutfall som medförde ökade utgifter togs ett nytt genomförandebeslut fram. Den nya totalutgiften och dess finansiering beslutades av regionfullmäktige den 25 mars 2025 och ingår i budgetunderlaget för 2026 med planår.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2026.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen

Utfallet för året överstiger budget med 175 mkr. Avvikelsen beror främst på att Stockholm stads grundläggningsarbeten för Saltsjöbanan har varit mer omfattande än tidigare bedömt. Vidare har antalet ändrings- och tillägsarbeten inom entreprenaden för tunnelbaneentrén Krysset ökat.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 544 mkr. Prognosen bedöms vara förenad med betydande osäkerhet då det saknas en formell överenskommelse om ändrad upplåtelseform, vilket är avgörande för att fastställa fastighetsrättsliga och redovisningsmässiga konsekvenser. Upplåtelseformen har direkt påverkan på projektets totalutgift samt förutsättningar för drift och underhåll av anläggningen. Ett nytt tjänsteutlåtande är under framtagande och planeras att tas upp i trafiknämnden våren 2026.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror på Stockholm stads förskjutna tidplan och prognos för när trafikförvaltningen kan påbörja sina arbeten vilket innebär att vissa delar förskjuts.

Program Röda linjens uppgradering

Utfall för året understiger budget med 8 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutningar av utbetalningar för driftssäkerhetsverifiering till 2026. Totalt per sista december är samtliga 96 C30 fordon mottagna av trafikförvaltningen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2024 och prognos år 2027. Avvikelsen beror till största del på en lägre takt av fordonsleveranser än ursprungligen planerat, på grund av förseningar hos fordonsleverantören.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Utfallet för året understiger budget med 5 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen relaterad till signalarbeten där leverantörens färdigställande skjutits fram i tid vilket medfört att signalprojektets behov av bemanning har förlängts och förskjutits.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 6 mkr. Avvikelsen är likt ovan förklaring kopplad till förseningar inom färdigställandet av signalrelaterade arbeten som bidrar till projektets förlängning och förlängt bemanningsbehov. Avvikelsen är även kopplad till förlängd sluttid och ökad bemanning kopplat till övertagande av fordon. Framtagande av nytt verkställighetsbeslut för överdrag pågår och planeras föredras förvaltningschefen i början av 2026.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2020 och prognos år 2026. Förskjutningen är kopplad till förseningar inom signalrelaterade arbeten samt övertagande utav fordon.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Utfallet för året understiger budget med 378 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen hänförlig till förskjutning av tidplaner för projekterings- och produktionsarbeten inom hela den kvarvarande sträckningen från Bromma flygplats till Helenelund. Medel har således periodiserats om, på nästkommande år.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 1 097 mkr. Avvikelsen är kopplad till hävning av tidigare totalentreprenad med efterföljande produktionsstopp och tidsförlängning. Detta har även medfört omtag i projektering och förlängd bemanning. Ett förnyat genomförandebeslut är framtaget och har beslutats i trafiknämnden den 25 november 2025. Ärendet är planerat i regionfullmäktige den 17 februari 2026.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2029. Avvikelsen beror främst på produktionsstopp och stillestånd i projektet efter hävning utav tidigare totalentreprenör.

Program Saltsjöbanan

Utfallet för året överstiger budget med 33 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på utdragna förhandlingar kopplade till slutreglering av entreprenaden för ombyggnad av mötesstationerna i Tattby och Fisksätra samt ökat behov av bemanning och projektering inför återläggning av sträckan Henriksdal-Slussen

Totalprognosen överstiger totalbudget med 9 mkr, vilket är kopplat till slutreglering av entreprenaden Tattby, Fisksätra. Framtagande av ett andra förnyat genomförandebeslut inkluderat ny totalprognos för objektet pågår, som även kommer innefatta omdömdomning av investeringsutgiften för återbyggnation av sträckan Slussen-Henriksdal.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror på försening av Stockholms stads arbeten med bussterminalen i Katarinaberget, vilken styr tidplanen för entreprenadarbeten i ändstationen för Saltsjöbanan i Slussen.

Danviksbron

Utfallet för året understiger budget med 79 mkr. Avvikelsen beror främst på ombedömning av produktionsplanen utifrån långsammare framdrift än planerat i entreprenaden för återuppbyggnad av bron. ÄTA²⁶ och indexposter kopplade till produktionen har senarelagts.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2027. Avvikelsen beror på bedömd tidplan för pågående entreprenadarbeten.

C20 Uppgradering

Utfallet för året understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutning av kvarvarande ekonomiska osäkerhetspost till 2026. Samtliga 270 C20-fordon är uppgraderade och trafikerar tunnelbanesystemet.

Totalprognosen understiger totalbudget med 13 mkr. Post för ekonomisk osäkerhet är nedjusterad i prognosen då samtliga fordon är uppgraderade och endast slutleverans av IT-lösning för kamerasytem kvarstår inom projektets omfattning.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2023 och prognos år 2026. Avvikelsen beror främst på konsekvenser av covid-19 samt materialbrist som försenade leverans av komponenter.

Livstidförlängning gröna linjen

Utfallet för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror främst på tillkommande arbete för byte av tågdetekteringssystem på sträckan Blåsut och Hökarängen vilket har ökat årets utfall med 7 mkr samtidigt har projektet gjort en nedjustering av projektets ekonomiska osäkerhetspost för året med 6 mkr.

Totalprognosen understiger totalbudget med 31 mkr. Posten för ekonomisk osäkerhet har justerats ned i prognosen då stor del av projektets leverans är avklarad.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2027. Avvikelsen beror på tillkommande arbeten för byten av tågdetekteringssystem på sträckan Blåsut och Hökarängen vilket senarelagt färdigställande.

Manöversystem röd och blå linje

Utfallet för året understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjutningar i tidplanen där arbete med fiberdragning, reservkraft och överkopplingar har förskjutits ifrån 2025 till 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2030 och prognos år 2029. Tidigareläggning av färdigställandeår beror på justering av slutgiltig betalmilstolpe kopplat till garantiperiod.

C30 Optioner

Utfallet för 2025 överstiger budget med 579 mkr och ligger i linje med det tilläggsavtal som tecknats med fordonsleverantör där leveransplan samt betalningsplan fastställdes. Per sista december är 12 stycken fordon mottagna av trafikförvaltningen. Samtliga 20 fordon kommer vara levererade under år 2026.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 1 111 mkr vilket är lika med den del av projektets genomförandebeslut som är finansierat av förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Objektets samtliga utgifter redovisas i trafikförvaltningens räkenskaper.

²⁶ ÄTA är en vedertagen förkortning inom byggbranschen som står för ändring, tillägg och avgående.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2029 och prognos år 2028.

Enlunda bussdepå Ekerö

Utfallet för året understiger budget med 241 mkr. Avvikelsen beror på senarelagd produktion på grund av överklagan av upphandling, och därmed avvaktan på dom i förvaltningsrätten. Anbud för entreprenaden inlämnades i maj och tilldelning skedde i juli. Justeringar gjorda på grund av förskjutning av produktionen, cirka 6 månader, i samband med överklagan av entreprenadupphandlingen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2028 och prognos år 2029. Avvikelsen beror på överklagan utav upphandling som innebar att kontraktet inte kunde tecknas som planerat.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B

Utfall för året överstiger budgeten med 44 mkr. Avvikelsen beror främst på att leverantören ligger efter med det lågfrekventa underhållet jämfört med plan. För att komma i kapp i arbetet fattades ett nytt nödavtal som blev dyrare.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 146 mkr. Avvikelsen beror på det nya avtalet som blev dyrare.

Färdigställandeår i genomförandebeslutet är 2026 och prognos år 2026.

Utbyte av hissar och rulltrappor

Utfallet för året understiger budget med 25 mkr. Avvikelsen beror till största delen på en förskjutning av vissa tilläggsbeställningar.

Totalprognosen understiger totalbudget med 9 mkr. Post för ekonomisk osäkerhet är nedjusterad i prognosen och beror på att projektet är i slutfasen och mindre delar kvarstår.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2019 och prognos år 2026. Avvikelsen beror framför allt på längre upphandlingar och världsläget som orsakade leveransproblem av komponenter till såväl rulltrappor som hissar.

Utbyggnad av Älvsjö depå

Utfallet för året understiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på att budgeterade arbeten tidigare lades under år 2024 för att klara sluttid år 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2025 och prognos år 2026. Avvikelsen beror framför allt på att projektet har varit tvungen att skjuta fram tidplanen på grund av pandemi och på grund av världsläget som orsakat leveransproblem.

Upprustning Södra Götgatan

Utfallet för året understiger budget med 7 mkr. Avvikelsen beror på att produktionen kom i gång senare än planerat. Kontrakt tecknades i juli 2025 och produktionen startade i november 2025. Prognosen är uppdaterad för de första delområdena efter entreprenörens tidplan.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2031 och prognos år 2032. Avvikelsen beror framför allt på Stockholms stads krav gällande återställande av gaturummet samt större omfattning av projektering.

Rissne Tunnelbanedepå

Utfall för året understiger budget med 148 mkr, varav 105 mkr avser tvätt och saneringshallen. Avvikelsen förklaras främst av en förskjuten tidplan för uppstart av entreprenad för ny tvätt och saneringshall då omtag har gjorts vid upphandlingen. Därutöver har kostnader för konsulter minskats då konsultväxling skett och ersatts av en lägre utgift avseende intern tid.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror på att tidigare upphandlingar för uppförande utav den nya tvätt- och saneringshallen har fått avbrytas och upphandlingsstrategin har nu omarbetats.

Brandskyddsåtgärder Tunnelbana

Utfall för året överstiger budget med 80 mkr, vilket beror på att produktionen påbörjades och det uppdagades en ökad komplexitet på vissa stationer, som man inte hade med i budgeten. Med anledning av detta görs en översyn av kalkylerna för resterande stationer inom objektet under första kvartalet 2026.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2028. Avvikelsen beror framför allt på att man omarbetade upphandlingsstrategin och gjorde ett omtag med upphandlingen, på grund av att inga anbud inkom när utförandeentreprenör skulle upphandlas.

Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå

Utfall för 2025 understiger budget med 68 mkr. Produktionsstarten blev senarelagd och ytterligare framskjuten till följd av två avbrutna upphandlingar. Kontrakt är nu tecknat och produktion kan påbörjas.

Totalprognosen understiger budget med 70 mkr på grund av att brandskyddsåtgärder utgått och en lägre upphandlad entreprenadkostnad.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2026 och prognos år 2027. Avvikelsen beror på att under 2025 blev tilldelningen överklagad två gånger och upphandlingen blev tvungen att avbrytas.

Nockebybanan ersättning till Akka 4

Utfallet för året understiger budget med 127 mkr. Avvikelsen beror till största del på tidsförskjutningar från 2025 till 2027 med 91 mkr på grund av att entreprenaden inte kommer i gång enligt den tidplan som var grund till budget. Anledningen är omarbetning av avtal med Stockholm stad gällande byggnadens utformning och funktionalitet. Nytt avtal beräknas vara påskrivet kvartal 1 2026 och ny tidplan kommer då att tas fram för resterande del av projektet. Resten av avvikelsen med 37 mkr beror på att entreprenadkontraktet 1 BEST²⁷ blev billigare än budget samt att osäkerheterna kring entreprenadkontraktet inte fallit ut.

Totalprognosen understiger totalbudget med 37 mkr. Avvikelsen beror på att entreprenadkontraktet BEST blev billigare än budget samt att osäkerheterna kring entreprenadkontraktet inte fallit ut.

²⁷ Bana, el, signal och tele.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2027 och prognos år 2027.

Roslagsbanan ersättning X10p

Utfallet för året understiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror främst på att prognostiserad beställning av högvärdeskomponenter till de fyra optionsfordonen har skjutits på framtiden samt på att fordonsleveranserna är något försenade. Därmed flyttas objektets arbete kopplat till fordonsleveranserna framåt i tiden.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2025 och prognos år 2026. Avvikelsen beror på att objektets arbete kopplat till fordonsleveranserna skjutits något i tiden.

Roslagsbanan Fordon - Ersättning X10p, Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p och Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p

Avser summering utav tre objekt, då dessa i budget 2025 låg i ett och samma objekt men under 2025 har de delats upp i tre olika objekt. Utfallet för 2025 överstiger budget med 243 mkr framför allt som följd av att designfasen för nya krav gällande fordonsleveransen utgår och betalningsmilstolparna förändras. Det innebär att 30 procent faktureras vid beställning i stället för 15 procent som antagits i tidigare.

Totalprognosen understiger budget med 341 mkr. Avvikelsen är kopplad till fordonsprojektet. Grundorsaken till justerad prognos är att inga nya krav eller ändringar ingår i avropet av de nya fordonen. Det påverkar såväl fordonspriset som ekonomisk osäkerhet, index och bemanning. Dessutom har prognos för högvärdeskomponenter sänkts.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2032 och prognos år 2032. För fordonsprojektet som är i genomförande prognosticeras sista PTO²⁸ att ske år 2028.

Saltsjöbanan FUT Fordon X25

Utfall för året understiger budget med 19 mkr. Avvikelsen beror dels på justerat antagande av årets betalplan för fordon, dels på något minskat bemanningsbehov utifrån fördröjning i pågående anbudsförhandling.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 648 mkr, vilket är i enlighet med godkänt förnyat genomförandebeslut baserat på ombedömd slutkostnad för fordonsanskaffningen.

Färdigställandeår enligt genomförandebeslut är 2030 och prognos år 2030.

5.3.1 Driftsatta investeringsprojekt

Program Roslagsbanans utbyggnad har 6 budgeterade X15p-fordon 2025 varav 3 stycken X15p-fordon mottagna 2025 (20 stycken av 22 stycken mottagna totalt 2025). Program röda linjen uppgradering har 11 budgeterade C30-fordon 2025 och har 11 mottagna. C30 optioner har 12 budgeterade C30-fordon 2025 och 12 är mottagna.

5.3.2 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mkr

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

²⁸ (Preliminary take over)

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. utgift beslut mkr	Total inv. utgift inv. objekt mkr	Datum beslut nämnd/ bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Tvårbana Norr Kistagrenen	Förnyat genomförandebeslut	9 179	9 179	2025-11-25	RS 2026-01-20 RF 2026-02-17
Utbyte av manöversystem på tunnelbanans gröna linje	Genomförandebeslut	132	132	2025-11-25	RS 2026-01-20 RF 2026-02-17
Nya lok	Genomförandebeslut	Sekretess	Sekretess	2025-11-25	RS 2026-01-20 RF 2026-02-17
Bussdepå sydostsektorn norra	Avbryta inriktningsbeslut	0	0	2026-02-18	AU N/A
Ny färjeterminal Skeppsbokajen	Tilläggsavtal till genomförandeaftalet	151	151	2026-01-20	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Roslagsbanan Fordon – ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	1 374	1 374	2025-12-16	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p Delas upp i tre objekt:					
Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	Förnyat planeringsbeslut	69	957	2025-12-16	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Roslagsbanan Fs Experimentalfältet-Ersättning X10p	Genomförandebeslut	384	384		
Roslagsbanan 33 kV Experimentalfältet-Ersättning X10p	Genomförandebeslut	49	49		
Framtida trafikstyrningssystem	Förnyat inriktningsbeslut	43	2 258	2025-12-16	AU 2026-02-10
Spårväg Syd - Fordon och depå	Förnyat inriktningsbeslut	13	2 612	2025-12-16	AU 2026-03-17
Bussdepå Brännbacken etapp 1 (tidigare Nordostsektorn, södra delen)	Genomförandebeslut	165	165	2026-01-20	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Bussdepå Stäket etapp 1 (tidigare Nordvästsektorn, södra delen)	Genomförandebeslut	194	194	2026-01-20	RS 2026-02-10 RF 2026-03-24
Elektrifiering, brandskydd- och markåtgärder Märsta bussdepå	Planeringsbeslut	12	280	2026-01-20	RS 2026-03-17
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen	Förnyat genomförandebeslut och tilläggsavtal till genomförandeaftalet	1 551	1 551	2026-02-18	RS 2026-04-14 RF 2026-05-05
Fastighetsförvärv Roslagsbanan	Planeringsbeslut	8	sekretess	2026-02-18	RS 2026-04-14
Ny entré Västra skogen	Planeringsbeslut	33	589	2026-02-18	RS 2026-04-14
Rulltrappor Citybanan; Station City och Orgelpipan	Planeringsbeslut	10	995	2026-02-18	-

5.3.3 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

Akkumulerat utfall för årets medfinansiering är 574 mkr. Budget för året är 1 451 mkr. Avvikelsen mellan årets utfall och budget kan främst förklaras av att medfinansiering hänförlig till Program Tvårbana Norr Kistagrenen ej fallit ut år 2025 på grund av förskjutna tidplaner och att ett tilläggsavtal inom Sverigeförhandlingen togs fram under hösten med en omarbetning av finansieringsplan, vilket påverkat utfallet av medfinansiering i Spårväg syd.

Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar (mkr)

Medfinansier	Investeringsobjekt	Erhållet likvidmässigt under året	Resultatfört under året	Budget helår	Budget avvik.	Bokslut fg år
	Flertal objekt		366			
Trafikverket	Program Kistagrenen	7		707	-700	83
Trafikverket	Program Saltsjöbanan	11			11	8
Trafikverket	Program Saltsjöbanan tunnelbaneentréer			6	-6	
Stockholm stad	Bussterminal Slussen	363		405	-42	397
Kommun	Bussterminal Slussen			45	-45	
Kommun	Bussterminal Barkaby	17		22	-5	
Kommun	Bussterminal Nacka Centrum			8	-8	
Kommun	Ny entre Västra Skogen	1		2	-1	
Kommun	Ny färjeterminal Skeppsbrokajen			19	-19	
Kommun	Roslagsbanan, Danderyd	4				
Sverigeförhandling	Roslagsbanan till city	170			170	13
Sverigeförhandling	Spårväg Syd	1		237	-236	17
Totalt medfinansiering av investeringar		574	366	1 451	-880	518

5.4 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall	Bokslut fg år	Förändr.
Anläggningstillgångar	79 826	75 848	3 979
- varav pågående nyanläggningar	19 176	16 986	2 190
Omsättningstillgångar	6 353	6 624	-271
- varav kassa och bank	2 596	3 060	-464
SUMMA TILLGÅNGAR	86 180	82 472	3 707
Eget kapital	6 811	5 792	1 019
Avsättningar	745	876	-132
Skulder	78 624	75 804	2 820
- varav långfristiga skulder	65 525	59 563	5 962
- varav kortfristiga skulder	13 098	16 241	-3 142
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	86 180	82 472	3 707

* mkr

5.5 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys	2025-12-31
Mkr	
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	4 859
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-6 997
Finansieringsverksamheten	

Kassaflöde från finansieringsverksamheten	1 674
Årets kassaflöde	-464
Likvida medel vid årets början	3 060
Likvida medel vid årets slut	2 596

6 Pågående rättsprocesser (tvister)

Integritetskyddsmyndigheten (IMY) beslutade under 2021 om en sanktionsavgift till AB SL på 16 mkr. Beslutet överklagades först till förvaltningsrätten som meddelade dom i februari 2022 som innebar att beslutad sanktionsavgift sänktes till 12 mkr. Förvaltningsrättens dom överklagades sedan av båda parter och i början av 2023 erhöles kammarrättens dom som innebar att sanktionsavgiften sänktes ytterligare, till 8 mkr. Kammarrättens dom överklagades av båda parter och prövningstillstånd i HFD är beviljat. Begäran om förhandsbesked har skickats till EU-domstolen och SL har yttrat sig i målet. Förhandsbeskedet gäller endast en begränsad rättsfråga, närmare bestämt om art 13 eller art 14 GDPR är tillämplig vid insamlandet av data i förevarande fall. SL anser att art 14 är tillämplig. Inom ramen för EU-domstolens förhandsavgörande har även medlemsstater fått möjlighet att yttra sig. Danmark anser att art 14 ska tillämpas medan Österrike, Kommissionen och IMY anser att art 13 är tillämplig. EU-domstolen har i sitt förhandsavgörande, vilket meddelades i december 2025, slagit fast att artikel 13 i dataskyddsförordningen ska tillämpas. Detta innebär att domstolen gör en annan bedömning än den som AB SL har argumenterat för. Efter inhämtande av förhandsavgörandet är det nu upp till Högsta förvaltningsdomstolen att besluta om hur frågan slutligen ska avgöras i den nationella processen.

En trafikutövare väckte i mitten av 2023 talan mot AB SL med krav på ersättning för påstått uteblivna intäkter. Bolaget anser sig vara berättigat till ersättning utöver faktiskt resande baserat på trafikutövarens beräkningar av hur resandeutvecklingen skulle sett ut om Covid-19 pandemin inte skulle inträffat samt enligt trafikutövarens egna prognoser om resandeutvecklingen i övrigt. Stockholms tingsrätt ogillade trafikutövarens talan i dom meddelad i juni 2025 men motparten har överklagat till Svea hovrätt och prövningstillstånd har beviljats.

En trafikutövare har framställt krav avseende påstådd förlust av intäkter från trafikstart 2015 inom trafikavtalet E23. Orsaken till förlusten av intäkter beror, enligt trafikutövaren, på att avläsning av gruppbiljetter/gruppkort inte har kunnat göras. Parterna har olika uppfattningar om huruvida det är avtalat om att gruppbiljetterna/gruppkorten skulle kunna verifieras genom SL:s tidigare system för avläsning av biljetter, SL Access. Muntlig förberedelse har hållits och huvudförhandling ska äga rum i början av 2026.

Ett entreprenadbolag har stämt AB SL för skada till följd av en påstådd otillåten direktupphandling vid tecknande av ett tilläggsavtal i pågående entreprenad. Bolaget har inte lämnat anbud i upphandlingen av entreprenadkontraktet. SL anser bland annat att bolaget inte lidit någon skada samt att stämningen är riktad mot fel part. Muntlig förberedelse hölls i januari 2025 och tid för huvudförhandling är troligen våren 2026.

7 Övrigt

I verksamhetsberättelse 2025 har samma redovisningsprinciper använts som i den för föregående år.

8 Förväntad utveckling kommande år

Resandenivåerna har återhämtat sig efter pandemin men ser annorlunda ut på grund av ökat hemarbete och förändrade resvanor. Framtida resandeökningar förväntas komma från ökad befolkning, förändrat erbjudande eller konkurrensförutsättningar mot andra färdssätt samt ändrat reseutbud. För att stärka mobiliteten och kollektivtrafikens attraktionskraft satsar trafikförvaltningen på ökad tillgänglighet, kapacitet och trygghet. Genom trafikförstärkningar, förbättrad trafikinformation och flexiblere biljettlösningar skapas förutsättningar för ökat resande och en ekonomi i balans på kort och lång sikt.

Verksamhetsplanen 2026 läggs i en orolig tid med ett allvarligt säkerhetsläge, såväl globalt som i närområdet vilket ställer nya krav på verksamhetens beredskap och robusthet. I en fredstida kris eller vid höjd beredskap behöver ett stort antal invånare kunna ta sig till samhällsviktiga funktioner i Stockholms län. Kollektivtrafiken behöver därför kunna upprätthålla sin förmåga även vid stora störningar. Utöver det behöver kollektivtrafiken kunna bistå vid behov av utrymning från Stockholm län samt vid transport av skadade i kris såväl som i höjd beredskap.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken fortsätter och skapar både möjligheter och utmaningar – fler invånare får tillgång till förbättrade resmöjligheter samtidigt som en kontinuerligt växande anläggning ska trafikförsörjas och är i behov av finansiering för drift och underhåll. Investeringstakten under 2026 och kommande år uppgår till cirka 7–8 miljarder kronor per år, vilket medför en växande låneportfölj med högre räntekostnader som följd. Parallellt med utbyggnaden har det åldrande kollektivtrafiksystemet omfattande underhållsbehov.

Samtidigt måste den gröna omställningen fortsätta i högt tempo. Region Stockholm har under lång tid varit en pionjär i klimatarbetet. Redan idag drivs all kollektivtrafik på land i Stockholms län helt och hållet av förnyelsebara bränslen och målsättningen är en helt eldriven busstrafik. Arbetet sker med stort fokus på energieffektiviseringar inom både trafik och fastigheter, vilket ytterligare stärker förutsättningarna för en hållbar utveckling. Inom sjötrafiken pågår en omställning mot 100 procent förnybara drivmedel till år 2030.

Resultatkravet år 2026 är höjt till 865 miljoner kronor och budgeten är i ekonomisk balans vilket nås genom intäktsförstärkning främst genom ett högre verksamhetsanslag och en god ekonomisk hushållning inom förvaltningen.

Se vidare trafikförvaltningens verksamhetsplan 2026.

9 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelsen för 2025 behandlas i trafiknämnden den 18 februari 2026.

Stockholm 2026-01-29

Erik Norling
Förvaltningschef

Catarina Strömsten- Falkenmark
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Bilagor

1 -2 Specifikationer för SL och WÅAB

3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken

Uppdrag

Nämndspecifika mål och indikatorer

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2025

Plan för intern kontroll 2025

Särskild bolagsredovisning

Bilaga C1-C3 driftsatta objekt 2025, uppföljning investeringsobjekt, Investeringar,
ospecificerade 2025

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Sammanställning A1, fullmäktigeuppdrag

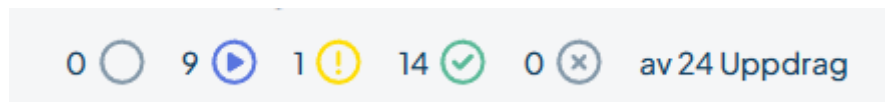
ÅR 2025

Innehållsförteckning

1	Uppdrag.....	3
1.1	Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	3
1.1.1	Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	3
1.1.2	Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov	9
1.1.3	Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet	11
1.2	Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	14
1.2.1	Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet	14
1.2.2	Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035	17

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 24 uppdrag från Regionfullmäktige, varav 14 bedöms som avslutade, och 9 pågår enligt plan och ett med avvikelse.

1.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

1.1.1 Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet

Uppdrag	Status	Kommentar
Investeringsuppföljning för Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City Beskrivning uppdra åt trafiknämnden återkomma till Regionfullmäktige med investeringsuppföljning för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City Diariennr LS 2017-0621 Löpande Beslutat av Regionfullmäktige 2017 Uppdragstyp Beslut löpande Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	ÅR 2025 <i>Spårväg Syd</i> Förhandlingen angående finansiering av kollektivtrafikobjektet Spårväg Syd har landat och tilläggsavtal tecknades i oktober 2025, vilket inväntar att vinna laga kraft i januari 2026. Spårväg Syd etapp 1 har under december 2025 passerat kontrollstation 1 för att sedan gå in i en kontrollerad uppstartsfas då projektet har haft en begränsad organisation och uppgifter att utföra under längre period. <i>Roslagsbanan till City</i> Systemhandlingen har projekterats under hela året med mål om att slutföras under kvartal 2 2026. I systemhandlingen definieras anläggningen gällande arbetstunnlar, stationerna Odenplan och T-Centralen samt spårtunnel och BEST-anläggning. Planering inför successivanalys samt samråd 2 pågår, även de ska genomföras under 2026. Vid styrelsemötet för ramavtal 6 i december beslutades att kontrollstation 2 ska genomföras december 2026. Uppdragen <i>Tunnelbanestation Hagalund</i> och <i>Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan</i> utförs av Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).
Utreda förutsättningarna för nattpendeltågstrafik i hela länet samt se över övriga trafikslags nattrafik Beskrivning Trafiknämnden uppdras att utreda förutsättningarna för nattpendeltågstrafik i hela länet och över länsgränsen utifrån	 Genomförd	ÅR 2025 Arbetet med nattrafikutredningen slutfördes under första kvartalet 2025. Nattrafikutredningen godkändes av trafiknämnden vid sammanträdet 19 juni 2025 (TN 2024-0212). Trafiknämnden tog beslut enligt förvaltningens förslag och antog även ett förslag till tilläggsbeslut för ärendet där bland annat ett pilotprojekt med anropsstyrd nattrafik, kostnadsberäkningar, fokus på lösning för

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>resenärsunderlag, personaltillgång, godstrafikens behov och service- och underhållsbehov samt se över övriga trafikslags nattrafik.</p> <p>Diariernr RS 2023-0160</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2024</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>		<p>nattbusstrafiken till och från Stockholm City och som bytespunkt och en samordnad planering av nattrafiken ingår. Detta uppdrag avslutas härmed och övergår i nya uppdrag i enlighet med tilläggsbeslutet.</p>
<p>Förbereda ett pilotprojekt med en spärrfri tunnelbanestation (genomförande 2025)</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att förbereda ett pilotprojekt med en spärrfri tunnelbanestation. Pilotprojektet ska kunna genomföras under 2025.</p> <p>Diariernr RS 2023-0160</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2024</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>Trafikförvaltningen startade den 15 december 2024 en testpilot av spärrfri tunnelbanestation vid Näckrosen. Piloten, som avslutades i samband med tidtabellsskiftet i december har under perioden kompletterats med förstärkta biljettkontroller samt riktade informationsinsatser. Försäljningsstatistik, valideringsuppgifter och kontrollrapporter har analyserats löpande för att bedöma hur projektet påverkar både resenärerna och intäkterna. En slutrapport kommer att presenteras för trafiknämnden under det första kvartalet 2026. Uppdraget att genomföra en pilot med en spärrfri tunnelbanestation har genomförts och uppdraget kan därmed avslutas.</p>
<p>Replipunkterna: Inom ramen för samordningsansvaret bjuda in relevanta aktörer till sektorsvisa dialoger om utveckling och modernisering</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att inom ramen för samordningsansvaret bjuda in relevanta aktörer som kommun, Trafikverket, och markägare till sektorsvisa dialoger om replipunkternas utveckling och modernisering.</p> <p>Diariernr RS 2023-0160</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2024</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2026</p>	 Pågående enligt plan	<p>ÅR 2025</p> <p>Ett samarbete med kommunerna i Stockholm Nordost kring replipunkter har pågått och parterna är överens om en rapport för uppdraget. Rapporten för replipunkterna inom berörda kommuner visar på en gemensam syn gällande basstandard för replipunkterna och en ansvarsfördelning för olika sakområden. Rapporten kommer tas upp som ett ärende på sjötrafikutskottet våren 2026.</p> <p>En dialog har även startas upp med Värmdö kommun, Värmdö hamnar och berörda kommuner inom Södertörnssamarbetet. Bedömningen är att den gemensamma dialogen med externa parter på södra sidan i regionen kommer att pågå under 2026 för att alla parter ska hinna förankra och ha sin interna dialog om de egna förutsättningarna. Uppdraget återskärteras i trafiknämndens sjötrafikutskott.</p>
<p>Ta fram beslutsunderlag för att påbörja införandet av de utreda</p>	 Pågående med	<p>ÅR 2025</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>pendelbåtslinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda - Hägersten och Ropsten - Täby (2024) samt ta fram avsiktsförklaringar (delvis samverkansuppdrag med flera aktörer)</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att under 2024 ta fram relevanta beslutsunderlag för att påbörja införandet av de utredda pendelbåtslinjerna Sundbyberg-Gamla stan, Norra Ulvsunda - Hägersten och Ropsten - Täby för att kunna fatta beslut med målsättningen om trafiksstart under 2026 eller 2027. Samt ta fram avsiktsförklaringar med berörda kommuner Stockholms stad i samverkan med Stockholms hamnar, Sundbyberg, Solna och Täby.</p> <p>Diariennr RS 2023-0160</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2024</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2026</p>	avvikelse	<p>En lägesrapport har sammanställts som innefattar pendelbåtslinjerna på Mälaren. I samband med sammanställning av rapporten har kostnadsestimat bearbetats för att visa på jämförelsekostnader med andra trafikslag vid antaget införande av linjen samt vid trafikprognosens scenario 2045. Ett informationsärende (TN 2023-0547) behandlades vid trafiknämndens sjötrafikutskott i augusti.</p> <p>Samarbetet mellan trafikförvaltningen och kommunerna Solna, Stockholm (inklusive Stockholms Hamnar), Sundbyberg och Täby pågår gällande kommande avsiktsförklaringar. Det finns en extern styrgrupp för de två planerade Mälarlinjerna (Sundbyberg/Bällsta hamn-Gamla stan och Alvik-Ekensberg) med representanter från de berörda kommunerna. Styrgruppen hanterar frågor om hamn- och bryggutredningar, tillstånd, lovgivning och tillhörande investeringar. Utredningsarbetet hos berörda har pågått under hösten och fortsätter 2026. Då det fortfarande inte finns säkra siffror avseende de nödvändiga kommunala investeringarna anser kommunerna att den eftersträlvade avsiktsförklaringen inte är aktuell ännu. Samtidigt fortsätter trafikförvaltningen att förbereda för studier inför upphandling för både Mälarpendelbåtslinjerna och den planerade linjen Täby-Ropsten. Täby kommun fortsätter också att utreda ut olika brygglösningar. För de aktuella linjerna gäller att det finns ett fortsatt utredningsbehov in i år 2026.</p>
<p>Permanent pilotprojektet med flexibla nattstopp och utöka det till lämpliga busslinjer</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att permanenta pilotprojektet med flexibla nattstopp och utöka det till lämpliga busslinjer där detta kan bidra till ökad trygghet.</p> <p>Diariennr RS 2023-0160</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2024</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>Pilotprojektet för linjerna 797 och 798 i Södertälje som genomfördes perioden 6 februari till 9 december 2023 har efter utvärdering permanentas. Tillgång till flexibla nattstopp på dessa linjer har kommunicerats på infotainmentskärmar, sl.se och i riktade kampanjer i sociala medier. Ett nytt förordnande för ordningsvakter gäller mellan de ordinarie hållplatserna, och trafikpersonal och resenärer upplever en ökad trygghet.</p> <p>Ytterligare nattrafik infördes på linje 597 i Märsta inom trafikavtal E31 från och med den 15 december 2024. Uppdraget har fallit väl ut på de linjer där införande redan skett, vilket har lett till att trafikförvaltningen fört dialog med respektive trafikutövare om möjliga utökningar. Efter en avslutad utredning bedöms linje 601 och 697 vara de linjer som bäst lämpar sig för att införa flexibla nattstopp på. Implementeringen kommer att starta från och med T26. För linje 601 kommer förändringen att gälla för avgångar efter midnatt. Införandet förväntas ha en positiv inverkan</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
		<p>på resandet genom ökad flexibilitet, förbättrad tillgänglighet och stärkt trygghet. Utfallet kommer att utvärderas löpande i nära samarbete med trafikutövaren.</p> <p>I söderort planeras en dialog för att samla in förslag på ytterligare linjer som kan vara aktuella för ändamålet.</p> <p>Under 2026 kommer arbete att fortsätta inom ramen för ett nytt uppdrag om att inkorporera flexibla nattstopp i busstrafiken som standard, där detta är möjligt och lämpligt.</p>
<p>Se över bemanning (kollektivtrafiken) utifrån dagens biljettsystem och kundbehov (dialoguppdrag med trafikutövare och fackliga organisationer)</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att i nära dialog med trafikutövare och fackliga organisationer se över bemanning med syfte att anpassa den utifrån dagens biljettsystem och kundbehov.</p> <p>Diarienummer RS 2023-0160</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2024</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2026</p>	 Pågående enligt plan	<p>ÅR 2025</p> <p>Trafikförvaltningen ser över bemanningen för spärrpersonal, kundvärdar, trygghetsvärdar och ordningsvakter. Syftet är att anpassa resurserna utifrån dagens biljettsystem och kundernas behov. Utgångspunkten är att tillgänglighet och upplevd trygghet ska upprätthållas, och att dialog förs med fackliga organisationer och trafikutövare.</p> <p>En analys har genomförts av krav i både befintliga och kommande avtal samt av vilka justeringar som bedöms möjliga. Tillsammans med trafikutövare och fackliga organisationer (i enlighet med uppdragsbeskrivningen) kommer ett fördjupat arbete att genomföras kring bemanningen vid sekundärspärrar inom tunnelbana och pendeltåg, med utgångspunkt i det nuvarande biljettsystemet och resenärernas behov.</p> <p>Under 2026 fortsätter uppdraget med fokus på ett nytt uppdragsavtal för tunnelbanan. Bemanningskraven har ändrats från spärrkiosker till biljetthallar för att främja ett mer kundorienterat arbetssätt. Det kommer följas under 2026 för att se hur det upplevs och fungerar. Utöver det kommer ett pilotprojekt genomföras där tre stationer har sekundärentréer som idag är stängda för inpassering under kvällar och helger. Dessa tre ska utrustas med tekniska lösningar som möjliggör inpassering på kvällar och helger utan utökad bemanning. Arbetet genomförs i samverkan med trafikutövare, fackliga parter och skyddsombud med syfte att upprätthålla en attraktiv trafik med hjälp av nya tekniska lösningar utifrån nuvarande biljettsystem och kundbehov. Uppdraget planeras att redovisas för trafiknämnden som ett informationsärende i tertiäl 3 2026.</p>
<p>Påskynda arbetet med expressbussarnas framkomlighet</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden får i uppdrag att påskynda arbetet med expressbussarnas framkomlighet, bland annat genom att utreda hur man tar vidare införandet av</p>	 Pågående enligt plan	<p>ÅR 2025</p> <p>Arbetet med expressbussarnas framkomlighet bedrivs i huvudsak inom projektet ÅVS Expressbuss 2030. För närvarande pågår utredningsarbete av följande expressbusslinjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> Expressbusslinje N, Hallunda – Tyresö C (genomförandeplanering) Expressbusslinje E, Vällingby – Sundbyberg –

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>påstigning i samtliga dörrar på fler stombussar i övriga avtalsområden utanför innerstaden där nyttan av en sådan förändring medför störst fördelar för resenärerna sett till bussarnas punktlighet och restid samt under 2025 utifrån utredningens resultat gå vidare med införande på minst två busslinjer. Samt prioritera framdrift av det egna framkomlighetsarbetet och införandet av expressbussar i en sammanhållen process.</p> <p>Diariennr RS 2024-0217</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2030</p>		<p>Hagaplan (genomförandeplanering)</p> <ul style="list-style-type: none"> Expressbusslinje I Tyresö/Handen – Gullmarsplan – City Expressbusslinje J2 Sollentuna – Skärholmen – Kungens kurva <p>Uppföljning av beslutade Genomförandeplaner har genomförts tillsammans med berörda kommuner för följande linjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö. Linjen är planerad att införas successivt i samband med att framkomligheten förbättras. En första deletapp av linjen föreslås införas T27. Expressbusslinje H Upplands Väsby – Vallentuna – Arninge. Linjen föreslås införas successivt. Deletapp 1, i form av en rödbusslinje föreslås införas på sträckan T26. <p>Utöver ovan har två nulägesanalyser genomförts för följande linjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> Expressbusslinje M skärholmen – Gullmarsplan – Nacka Expressbusslinje K Danderyd – Kista – Vällingby <p>För att påskynda arbetet med utvecklingen av länets Expressbussar krävs att det finns en etablerad samsyn och vilja på såväl tjänstepersonnivå som politisk nivå hos berörda organisationer att prioritera tid och pengar för att arbeta med att utveckla den aktuella linjen.</p> <p>ÅVS Expressbuss finansierar till och med december 2026 utredningsarbetet av dessa linjer med gemensamma medel från trafikförvaltningen och Trafikverket på ca 3 miljoner kronor/år. Kommuner deltar med personella resurser in i studierna. Efter avslutat utredningsarbete behöver det finnas en beredskap hos samtliga parter att omhänderta studiens resultat. Konkret innebär det att medel behöver allokteras i väghållarnas budget för eventuella fördjupningsutredningar och slutligen genomförande av utredda åtgärder. För trafikförvaltningen handlar det om att säkerställa avtalsmässiga förutsättningar att utveckla trafiken som exempelvis depåkapacitet och driftmedel för trafikering.</p> <p><i>Påstigning i alla dörrar</i></p> <p>Utöver att alla stadsexpressbussar i Stockholms stad, linjer 1-6, har påstigning i alla dörrar (PAD) så infördes det även i november på linjerna 176 och 177 som trafikerar mellan Danderyd, Solna, Stockholms stad och Ekerö. En utvärdering ska genomföras under 2026. I trafikeringsupplägget för linje N och linje E har PAD identifierats som lämpliga åtgärder för att uppnå effektiva hållplatsstopp och förbättrad restid längs linjerna. I kommande utredningsarbete av andra expressbusslinjer kommer lämpligheten med PAD att</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
		<p>prövas. Huruvida detta är en åtgärd som ger positiva effekter även för andra linjer får utredningarna visa.</p> <p><i>Sammanhållen process</i></p> <p>Trafikförvaltningen har initierat ett arbete för att utveckla trafikförvaltningens huvudprocesskarta med arbetssätt för större trafikutvecklingsprojekt. Arbete pågår och kommer fortsätta under 2026.</p>
<p>Förbereda ett pilotprojekt med nattpendeltågstrafik utifrån nattrafikutredningens slutsatser</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att inför trafikförändringsprocessen 2026 förbereda ett pilotprojekt med nattpendeltågstrafik utifrån nattrafikutredningens slutsatser.</p> <p>Diariernr RS 2024-0217</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	<p> Genomförd</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>Den 19 juni beslutade trafiknämnden att genomföra ett pilotprojekt med nattpendeltågstrafik utifrån de förutsättningar som beskrevs i nattrafikutredningen (TN 2025-0428). Beställning av tåglägen samt trafikplanering är klart inför trafikstart i augusti 2026. Pilotperioden sträcker sig till december 2027. Uppdraget kommer därmed avslutas.</p>
<p>Nyttja sjötrafikens fysiska och digitala resenärsmiljöer som plattformar för besöksnäring</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att i samråd med klimat- och regionutvecklingsnämnden undersöka möjligheterna att i högre grad nyttja sjötrafikens fysiska och digitala resenärsmiljöer som plattformar för besöksnäringssinformation, dock så att trafikinformation hålls separerad. Uppdraget bör genomföras i samverkan med regionala aktörer såsom Stockholm Archipelago.</p> <p>Diariernr RS 2024-0217</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	<p> Genomförd</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>Möjligheten att nyttja sjötrafikens fysiska och digitala resenärsmiljöer styrs av reklamavtalen där trafikförvaltningen ger en reklamentreprenör ensamrätt att sälja ytor för kommersiella ändamål.</p> <p>Den 1 januari 2026 är det driftstart för det nya reklamavtalet Resenärsfordon där det till en start innebär att reklamytorna på utsidan av pendelbåtsfartygen fortsätter att annonseras på samt att det även kommer utredas att införa digitala reklambara ombord på fartyg i sjötrafiken. I Resenärsfordonsavtalet är det möjligt att, efter samråd med reklamentreprenören, besluta att ytor inom Waxholmsbolagstrafiken ska omfattas av uppdraget. I den nya skärgårdsupphandlingen har trafikförvaltningens reklamavtalsförvaltning varit delaktiga för att tillse att reklamytorna kan göras aktiva ombord på fartygen. De aktörer som åsyftas i uppdraget och verkar inom besöksnäringen kommer i detta fall kunna köpa sina annonsplatser av Bauer Media Outdoor, som är den part trafikförvaltningen har reklamavtal med idag, och kommer ha reklamavtal med från 1 januari 2026 och 7 år framåt.</p> <p>Trafikförvaltningen har inlett ett samarbete med Skärgårdsstiftelsen och Stockholm Archipelago för att medverka till uppdraget om en säsongsförlängning i skärgården. Gemensamt har man kommit fram till att</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
		<p>olika sorters kommunikation behövs och bidrar till målen i olika skeden i besökarens beslutsprocess, den så kallade "kundresan". Information om besöksmålets boenden, restauranger och faciliteter behöver komma tidigt i beslutsprocessen då dessa har betydelse för beslutet om vart besökaren bestämmer sig för att åka i skärgården. Denna behöver finnas tillgänglig på egna digitala plattformar och via Google. Där har Skärgårdsstiftelsen och Stockholm Archipelago kommit långt och har en uppdaterad och tillgänglig information.</p> <p>Trafikförvaltningen har tillsammans med Skärgårdsstiftelsen och Stockholm Archipelago fokuserat på att bidra till säsongsförlängningen med målet om att locka nya besökare till skärgården genom kommunikation och marknadsföring som ökar resandet som helhet. En gemensam kampanj har gjorts som har varit synlig i SL-trafiken och digitala kanaler från mitten av augusti.</p>
Stärka kompetensen inom egen regi, realisera en neutral inställning till driftsformer Beskrivning Trafiknämnden uppdras att stärka kompetensen inom egen regi, i syfte att kunna realisera en neutral inställning till driftsformer samt stärka effektivitet och kvalitet inom trafiken. Diarienummer RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2025	 Genomförd	ÅR 2025 Trafiknämnden beslutade den 23 september 2025 att busstrafiken i Sigtuna och Upplands Väsby ska drivas i egen regi när nuvarande avtal löper ut 2029 (TN 2025-0726). Trafikförvaltningen har, baserat på utredning om egen regi för trafikaffärer, identifierat organisatoriska förutsättningar för ett genomförande. Dessa inkluderar bland annat lednings- och styrstrukturer, etablerade driftprocesser samt tillgång till relevanta stödfunktioner och tekniska resurser. Förvaltningen bedömer att den nödvändiga kompetensen kopplat till befintlig fas i planering och utredning för närvarande finns inom organisationen. Uppdraget kommer under 2026 att övergå i linjearbete men få särskilt fokus som en så kallad förvaltningschefsaktivitet.

1.1.2 Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov

Uppdrag	Status	Kommentar
Initiera en testbädd för ny teknik och innovativa lösningar i skärgårdstrafiken Beskrivning Trafiknämnden uppdras att initiera en testbädd för ny teknik och innovativa lösningar i skärgårdstrafiken.	 Pågående enligt plan	ÅR 2025 Projektets huvudfokus är att utforska innovativa lösningar för den gröna omställningen, skapa robusta laddinfrastrukturer samt identifiera samhällsnyttor och nya potentiella intäktsströmmar kopplade till energisystemet. Systeminnovationen omfattar flera aktiviteter, bland annat:

Uppdrag	Status	Kommentar
Diariernr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026		<ul style="list-style-type: none"> Samverkan med Länsstyrelsen och arbetet med Handlingsplanen för elektrifiering av Region Stockholm. Test av elektrifierade fartyg utrustade med AI-baserad förarassistans, enmansbetjäning samt stödtjänster från batterienergilagrar. Utvärdering av potentialen att ansluta dessa energilagrar till SOT-punkter (Service- och trygghetspunkter) som utvecklas i skärgårdsgeografi <p>Informationsärendet för testbädd innovativa lösningar och ny teknik i skärgårdstrafiken presenterades i sjötrafikutskottet i november 2025. Uppdraget slutredovisas i sjötrafikutskottet under 2026.</p>
Utreda en plan för införande av plattformsbarrärer i kollektivtrafiken Beskrivning Trafiknämnden uppdras att utreda en plan för införande av plattformsbarrärer i kollektivtrafiken. Utredningen ska redogöra för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade för införande av plattformsbarrärer. Diariernr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	ÅR 2025 <p>Arbete med framtagande av en plan för införande av plattformsbarrärer i befintligt tunnelbanesystem har genomförts under året.</p> <p>Workshop angående förutsättningar och möjligheter för respektive tunnelbanelinje samt för prioriterade tunnelbanestationer utifrån suicid och olyckor är genomförd samt kunskapsinhämtning och framtagande av investeringskalkyler, drift- och underhållskalkyler utifrån tidigare och pågående utredningar (<i>Framtida trafikstyrning Grön linje</i> (TN 2023-0832) och <i>FUT, Gula linjen</i> (FUT 2021-1214)).</p> <p>Workshops angående tekniska förutsättningar och lämpliga plattformsbarrärer för respektive tunnelbanelinje samt för prioriterade tunnelbanestationer har också genomförts under året.</p> <p>Arbete med rapport och förankring pågår. Uppdraget planeras att redovisas för trafiknämnden under våren 2026.</p>
Genomföra åtgärdsvalstudie för framtidens tonnage och laddinfrastruktur Beskrivning Trafiknämnden får i uppdrag att, för framtidens tonnage och laddinfrastruktur, genomföra åtgärdsvalstudie för att under våren 2025 fatta ett inriktningsbeslut inför investeringsprocess 2026. De totala investeringsutgifterna arbetas in i investeringsplanen 2026-2035. Diariernr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp	 Genomförd	ÅR 2025 <p><i>ÅV Skärgårdsfartyg</i>: Åtgärdsvalets resultat och rekommendation har redovisats för trafiknämnden och förslag till beslut om inriktningsfas har godkänts i trafiknämnden 27 maj (TN 2024-0433). Beslut i arbetsutskottet (RS) 28 augusti.</p> <p><i>ÅV Elektrifiering av sjötrafik</i>: Åtgärdsvalets resultat och rekommendation för anläggande av laddinfrastruktur och förslag till beslut om inriktningsfas har godkänts i trafiknämnden 27 maj (TN 2024-0328).</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2025		

1.1.3 Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet

Uppdrag	Status	Kommentar
Permanenta möjligheten att ta med cykel på tvärbanan i lågtrafik, samt utreda hur fler lokalbanor ska ges samma möjlighet Beskrivning Trafiknämnden uppdras att underlätta att kombinera cykel och kollektivtrafik genom att permanenta möjligheten att ta med cykel på tvärbanan i lågtrafik, samt inom ramen för handlingsplanen utreda hur fler lokalbanor ska ges samma möjlighet Diarienummer RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2025	 Genomförd	ÅR 2025 Trafikförvaltningen har under perioden tagit fram en rapport avseende införande på övriga lokalbanor, vilken redovisades för trafiknämnden den 19 juni (TN 2023-0354). I samband med detta gavs förvaltningen i uppdrag att vidta förberedande åtgärder för Nockebybanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan med syfte att möjliggöra medtag av cykel. Nästa steg i trafikförvaltningens arbete är att införa cyklar ombord på Nockebybanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan under 2026.
Utveckla biljettförsäljning till företag, evenemang, nöjen, konferenser, provprenumeration på 30-dagarsbiljett Beskrivning Trafiknämnden uppdras att utifrån biljettutredningens slutsatser utveckla arbetet med biljettförsäljning till företag, till arrangörer av evenemang, nöjen och konferenser samt att på prov införa prenumeration på 30-dagarsbiljett. Diarienummer RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2025	 Genomförd	ÅR 2025 Samtliga uppdrag för att utveckla biljettförsäljning till företag, evenemang, nöjen, konferenser, provprenumerationer på 30-dagarsbiljett är lanserade eller utvärderade enligt plan. Kompletterande och förbättrande åtgärder kommer att ske under 2026. Lanseringar mot kund under 2025 inom respektive område: <i>Lansering av Biljettförsäljning till företag:</i> <ul style="list-style-type: none"> Ny plattform för att köpa och hantera SL biljetter som löneförmån för företag (månadsprenumeration som första produkt) Förbättrade processer för fakturahantering för att enklare bli företagskund (mindre justeringar för snabbare hantering är utförda) Planerat 2026: <ul style="list-style-type: none"> Utveckling av försäljning av fler produkter i SL biljett som löneförmån Utveckling av digitalt köp av biljetter på

Uppdrag	Status	Kommentar
		<p>företagskonto för tjänsteresor</p> <p><i>Evenemang:</i></p> <p>Pilot under Hockey VM med försäljning av flexibla biljetter till personal under evenemanget.</p> <p><i>Pilot med Prenumeration av 30 dagarsbiljett:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lansering enligt plan av prenumerationsmöjlighet • Lansering enligt plan av digital delbar biljett för inkludering i prenumerationsbiljet • Mer än 200 prenumerationskunder redan första veckan <p>Planerat 2026:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vidareutveckling med årsprenumeration för bättre prissättning samt möjlighet att pausa innevarande prenumeration.
<p>Utreda ett antal förändringar av biljettutbudet</p> <p>Beskrivning</p> <p>Trafiknämnden uppdras vidare att senast till den sista maj 2025 utreda ett antal förändringar av biljettutbudet. Uppdraget ska utreda en terminsbiljett för studenter som minskar kostnaderna för dem och är möjlig att införa 2026; Kostnadseffektiva reformer för gruppen barn och unga som syftar till att minska kostnader för barnfamiljer och som särskilt beaktar en förändring av tidsgränserna för skolkort och fritidskort; möjligheten att införa delbetalning av årskort; möjligheten till capping på månads- och årsbasis; möjligheten att införa krav på pensionärsintyg för pensionärer för reducerat pris, istället för en fast åldersgräns. Förslaget ska jämföras med biljettutredningens förslag på en höjning av den fasta åldersgränsen; Förslag avseende vilken nivå det reducerade priset ska ligga på i relation till fullt pris, vilka grupper som ska omfattas av reducerat pris, samt en kartläggning av olika kategorier av resenärer som reser till reducerat pris idag. Även nivån på färdtjänstens högkostnadsskydd ska beaktas och utredas. Till detta ska det utredas hur personal inom</p>	<p> Genomförd</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>Informationsärende i trafiknämnden i juni 2025 (TN 2023-0269). Rapporten innehöll förslag på förbättringar, konsekvenser och rekommendationer inom dessa områden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventuellt införande av terminsbiljett för både ungdomar och studenter • Fördelar och nackdelar med att erbjuda delbetalning av årskort • Kartläggning och förslag på relationen mellan fullpris och reducerat pris • Rekommendation angående eventuell capping på månad och årsbasis • Utredning av högkostnadsskydd för färdtjänsten • Föreslagen biljettlösning för personal i kollektivtrafiken • Eventuell justering av giltighetstid mellan skol- och fritidsbiljet <p>Under 2026 kommer arbetet att fortsätta bland annat gällande prenumeration med ett års bindningstid, för att underlätta lansering av liknande produkt med liknande effekt som delbetalning. Även capping på dygn kommer att ses över.</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>kollektivtrafiken som transporterar sig inom ramen för sitt arbete kan nyttja kollektivtrafiken under och i anslutning till sin arbetstid. Utgångspunkten ska tas i dagens biljettsystem, men även andra lösningar ska övervägas.</p> <p>Diariernr RS 2024-0217</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>		
<p>Förslag till Införande av SL-taxa på sträckan där parallellgående trafik utförs av Waxholmsbolaget och linje 83</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras återkomma med förslag till beslut för införande av SL-taxa på sträckan där dagens parallellgående trafik utförs av Waxholmsbolaget och linje 83. I uppdraget ingår att föra dialog med de privata aktörerna som bedriver trafik idag i området samt föra dialog med andra berörda aktörer inför införandet av SL-taxa.</p> <p>Diariernr RS 2024-0217</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>Uppdraget är genomfört och införandet skedde den 30 april.</p>
<p>Översyn av Waxholmsbolagets samlade taxesystem och prissättning</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att genomföra en översyn av Waxholmsbolagets samlade taxesystem och prissättning, i syfte att harmonisera och förenkla Waxholmsbolagets taxor och sortiment, samt minska utmaningarna vad gäller hantering av uppdelade taxor för SL och</p>	 Pågående enligt plan	<p>ÅR 2025</p> <p>En utredning är framtagen under hösten 2025. Rapporten presenterar vilka tekniska möjligheter och hinder som föreligger med dagens lösning samt estimerad ekonomisk effekt av att harmonisera på olika nivå.</p> <p>Ärendet bereds vidare inom verksamheten inför behandling i sjötrafikutskottet under våren 2026.</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
WÅAB. Diariennr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026		

1.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

1.2.1 Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet

Uppdrag	Status	Kommentar
Komplettera pågående utredning om effektivare utnyttjande av fastighetsbeståndet med andra tillvägagångssätt utöver upphandling Beskrivning Trafiknämnden uppdras att komplettera den pågående utredningen om ett effektivare utnyttjande av fastighetsbeståndet, med andra tillvägagångssätt utöver upphandling. Diariennr RS 2023-0160 Beslutat av Regionfullmäktige 2024 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2026	 Pågående enligt plan	ÅR 2025 Trafikförvaltningen har arbetat med de återstående åtgärder av budgetuppdraget som definierades för 2025 efter att delar flyttats till andra uppdrag (strategi för utbyggnad av solceller, samt att öka mängden kommersiella lokaler på stationer i kollektivtrafiken). Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med att minska energianvändningen i anläggningarna genom en rad initiativ. Bland annat ersätts äldre pellets- och oljepannor med moderna värmepumpslösningar, belysning byts ut till energieffektiv LED i stationer och depåer, och system för behovsstyrd ventilation och varmhållning implementeras. Digitalt förarstöd till Roslagsbanan är under utredning och skulle på sikt kunna ge energibesparingar. Förvaltningen stärker också sin förmåga till datadrivna beslut genom ökad energimonitorering i bland annat rulltrappor och depåmiljöer. En del av 2025 års uppdrag har varit att utreda hanteringen av byggnader längs lokalbanorna. Uppdraget syftar till att maximera nyttan av trafikförvaltningens fastigheter genom att optimera, utveckla eller avveckla lokaler utifrån verksamhetens behov. Beslut om hantering av utvalda fastigheter längs Roslagsbanan och Saltsjöbanan togs i trafiknämnden den 23 september. Som ett led i den gröna omställningen har även rekryteringar av två energispecialister genomförts. Dessa nya kompetenser har kommit på plats under augusti. Uppdraget fortsätter 2026 med fokus på underlag för fortsatt strategisk diskussion i syfte att maximera nyttan av trafikförvaltningens fastigheter och lokaler genom optimering, utveckling eller avveckling, vilket kan öka intäkter och minska onödiga kostnader.

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>Öka mängden kommersiella lokaler på stationer, med fokus på mat, dryck och annan service</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att öka mängden kommersiella lokaler på stationer i kollektivtrafiken med fokus på utökad försäljning av mat, dryck och annan service. Vidare ska trafiknämnden föreslå ytterligare åtgärder för stationsutveckling som kan övervägas inför investeringsplanen 2026.</p> <p>Diarienummer RS 2024-0217</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	<p> Genomförd</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>Kommersiella lokaler är centrala för resenärsupplevelsen. Arbetet har visat att 63 procent av lokalerna är inriktade mot mat, dryck och närbutiker/kiosker. Kundmätningar har påbörjats för att få fakta om vad resenärerna tycker om trafikförvaltningens miljö och den service som erbjuds. Störst potential finns vid bytespunkter och högttrafikerade stationer.</p> <p>Tekniska hinder kräver riktade investeringar och planering. Framtagna åtgärdsförslag stärker servicen och stationsmiljön.</p> <p>Ett estimat för ram av investeringsmedel för utvecklingen av kommersiella miljöer har tagits fram. För att öka kommersiella lokaler, särskilt mat, dryck och vardagsservice, behövs 20–25 mkr per år — strategiskt avgörande investeringar i både nya och befintliga stationer.</p> <p>Inom arbetet med projektet "Kom in" ses stationsutvecklingen över i sin helhet. Både resenärmiljön och det kommersiella utbudet på eller runt stationerna. Projektet utvecklar en stationsmanual som visar på en framtida "look and feel" för resenären och en utvecklingsplan/affärsplan för det kommersiella utbudet. Arbetet med att säkra upp stationsmanualen görs via de tre pilotstationerna, Tekniska högskolan, Mariatorget och Hjulsta. I Hjulsta har till exempel en lokal byggts om och Tekniska högskolan har Panini öppnat.</p> <p>Under 2026 fortsätter arbetet inom ramen för ett annat nytt uppdrag från regionfullmäktige att genomlysa samtliga stationer i tunnelbane- och pendeltågssystemet för att ta fram en plan för fler kommersiella verksamheter</p>
<p>Ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden ges i uppdrag att ta fram en plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd.</p> <p>Diarienummer RS 2024-0217</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p>	<p> Pågående enligt plan</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>Arbetet syftar till att ta fram ett underlag som tydliggör vilka åtgärder som krävs för att frigöra tid för trafikförvaltningens handläggare, så att de kan fokusera på andra arbetsuppgifter samt bidra till kortare handläggningstider. Detta är en del av det övergripande målet att öka den interna effektiviteten och minska manuellt arbete.</p> <p>En förstudie har genomförts för att kartlägga nuläget och identifiera de mest tidskrävande och komplexa processerna, med särskilt fokus på hanteringen av nya och förnyade färdtjänsttillstånd samt överklaganden av färdtjänstbeslut. Kartläggningen omfattar hela processen – från att ett ärende inkommer till dess att färdtjänstkortet skickas till resenären.</p> <p>De kommunala handläggarna utgör en central del av</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
Uppdraget beräknas avslutas 2026		<p>handläggningsprocessen. Mellan maj och juli genomfördes en studie med totalt 114 deltagande handläggare. Syftet var att kartlägga deras arbetssätt samt identifiera möjliga förbättringar som kan bidra till en mer effektiv handläggning av färdtjänsten. Studien är nu slutförd.</p> <p>Nu arbetar trafikförvaltningen med att identifiera lösningar för att hantera de mest prioriterade utmaningarna, med särskild hänsyn till vad som bäst kan lösas genom digitalisering respektive processförbättringar. Parallellt görs en analys av tekniska möjligheter, som underlag för en fortsatt färdplan framåt.</p> <p>Trafikförvaltningen har även påbörjat prioriterade förbättringsarbeten som exempelvis att automatisera skapandet av sjukreseärenden/tillstånd för att på så sätt minska handläggningstiden för efterregistrering av sjukresetillstånd. Även arbete med att automatisera hantering av riksavtalsremisser pågår. Detta för att frigöra tid för våra handläggare samt minska handläggningstiderna för även dessa delar.</p> <p>Uppdraget kommer att fortsätta under 2026.</p>
Arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott Beskrivning För att säkerställa att det finns effektiva metoder och arbetssätt för att stävja fusk och utestänga oseriösa aktörer får trafiknämnden i uppdrag att arbeta systematiskt mot oegentligheter och välfärdsbrott med inspiration från den funktion som idag finns inom hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Diariennr RS 2024-0217 Beslutat av Regionfullmäktige 2025 Uppdragstyp Beslut budget Uppdraget beräknas avslutas 2025	 Genomförd	ÅR 2025 Det pågår arbete och aktiviteter inom ramen för det systematiska arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott. Det görs en översyn och utveckling av befintlig styrning (styrande dokument och arbetsrutiner). Samtliga avdelningar inom trafikförvaltningen ska analysera risken för oegentligheter inom sitt verksamhetsansvar och det finns framtaget metodstöd att utgå ifrån för detta arbete. För att minimera risken för oegentligheter och välfärdsbrott krävs robusta processer samt ett intensivt arbete med riskanalyser och en effektiv riskhantering med tillräckliga kontroller och åtgärder som en del av det ordinarie systematiska riskarbetet. Det pågår ett arbete inom avdelningarna, men detta arbete behöver prioriteras (inom alla delar i verksamheten) och vidareutvecklas i syfte att säkerställa robusta processer med tillräckliga kontroller och åtgärder för att minimera risk för oegentligheter. En årlig webutbildning har skickats ut till samtliga medarbetare. Det pågår även arbete med att implementera och utveckla en sammanhållen rapportering som en del av trafikförvaltningens ledningsrapportering. Uppdraget bedöms som genomfört för 2025 och arbetet inom ramen för det systematiska arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott kommer att fortlöpa samt följas upp och rapporteras som en del av plan för intern kontroll där risk för oegentligheter och

Uppdrag	Status	Kommentar
		välfärdsbrott finns med.

1.2.2 Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>Utreda och utveckla lösningar för snabbare elektrifiering av sjötrafiken</p> <p>Beskrivning Att regionfullmäktige uppdrar trafiknämnden och klimat- och regionutvecklingsnämnden att:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Koordinera utbyggnaden av laddinfrastrukturen för kollektivtrafiken på sjön och att utreda gemensamma lösningar med andra aktörer behov av laddning. 2. Ta fram en plan för snabbare elektrifiering av regionens sjötrafik. 3. Skyndsamt utreda om befintligt tonnage kan omvandlas till eldrift. 4. Aktivt utveckla lösningar för eldrift av sjötrafiken med forsknings- och innovationsprojekt samarbete med relevanta aktörer. <p>Diariernr RS 2024-0060</p> <p>Beslutat av Regionfullmäktige 2024</p> <p>Uppdragstyp Beslut löpande</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>Ett åtgärdsval för elektrifiering av sjötrafiken är genomfört. Åtgärdsvalets resultat och rekommendation för anläggande av laddinfrastruktur och förslag till beslut om inriktningsfas har godkänts i trafiknämnden 27 maj (TN 2024-0328).</p> <p>Ett åtgärdsval för Skärgårdsfartyg är också genomfört och resultatet och rekommendation har redovisats för trafiknämnden och förslag till beslut om inriktningsfas har godkänts i trafiknämnden 27 maj (TN 2024-0433). Beslut i arbetsutskottet (RS) 28 augusti.</p> <p>Pilot elektrisk bärplansbåt har utvärderats under hösten 2025 och slutrapport levererad till Trafikverket. Slutsatser och resultat för projektet presenteras i ett informationsärende i sjötrafikutskottet våren 2026.</p>

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Sammanställning A2, lokala uppdrag

ÅR 2025

Innehållsförteckning

1	Uppdrag.....	3
1.1	Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv	3
1.1.1	Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet	3
1.1.2	Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet	7
1.2	Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv	8
1.2.1	Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035	8

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 10 uppdrag från trafiknämnden, varav 8 bedöms som avslutade, ett pågår enligt plan och ett med avvikelse.

1.1 Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

1.1.1 Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet

Uppdrag	Status	Kommentar
Utreda anropsstyrd sjötrafik Beskrivning Trafiknämnden uppdras utreda anropsstyrd sjötrafik. Det som åsyftas är hur modellen kan se ut inför framtida upphandling, tekniska lösningar för att underlätta resandet, samla ihop det som tidigare utretts samt lämpliga platser i syfte att fler invånare får tillgång till kollektivtrafik. Beslutat av Nämnd 2023 Uppdraget beräknas avslutas 2025	 Genomförd	ÅR 2025 Utredningen är klar och avrapporterades till sjötrafikutskottet i april 2025 (TN 2024-0657). Utredningen klargör dagens upplägg och föreslår också några utvecklingsområden som dynamiska avgångstider, en uppdatering av beställningsfunktionen (redan pågående genom SL-appens förnyelse) och lämpliga formuleringar i kommande trafikavtal (kommande skärgårdsavtalen planeras ha med frågan om anropsstyrd trafik inklusive en möjlig ersättningsmodell).
Ta fram en plan för sjötrafikens infrastruktur vad gäller behov av natt- och daghamnar och kartläggning av infrastruktur av särskild betydelse för att driva en modern kapacitetsstark skärgårdstrafik. Beskrivning Trafiknämnden uppdras att ta fram en plan för sjötrafikens infrastruktur vad gäller behov av natt- och daghamnar och kartläggning av infrastruktur av särskild betydelse för att driva en modern kapacitetsstark	 Genomförd	ÅR 2025 En rapport har arbetats fram med underlag i GIS (geografiskt informationssystem) avseende dagens dag- och depåhamnar, ägandeskap och andra förhållanden av vikt. I rapporten beskrivs också behov framåt på en övergripande nivå, där den primära slutsatsen är att rådigheten över dag- och depåhamnar behöver säkerställas. Även ett förslag till en prioriteringsordning för ett sådant rådighetsarbete har tagits fram som utgångspunkt för ett planmässigt tillvägagångssätt framöver. GIS-underlaget ska integreras i trafikförvaltningens nya GIS-databas och kan då användas brett i kommande utredningar. Rapporten redovisade som beslutsärende till sjötrafikutskottet i april 2025 (TN 2024-0478).

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>skärgårdstrafik.</p> <p>Beslutat av Nämnd 2023</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>		<p>Parallellt har diskussioner med Trafikverket pågått, där dag- och depåhamnar vid de bryggor som förvaltas av Trafikverket har varit i fokus. Dessa diskussioner pågår fortsatt.</p>
<p>Komplettera uppdraget om översyn av trafikplaneringsprocessen med att se över möjligheten att införa undantag av viten i bussavtal i syfte att förbättra samordningen mellan båt- och busstrafik</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras att komplettera uppdraget om översyn av trafikplaneringsprocessen med att se över möjligheten att införa undantag av viten i bussavtal i syfte att förbättra samordningen mellan båt- och busstrafik (budget 2024).</p> <p>Beslutat av Nämnd 2023</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	<p> Genomförd</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>I den årliga trafikplaneringsprocessen ses passningar mellan trafikslag över för att säkerställa att ett så optimalt trafiksystem som möjligt kan uppnås. Ett centralt fokus är att resenärernas behov alltid ska stå i centrum, även i situationer då oförutsedda händelser påverkar trafiken.</p> <p>Vissa utmaningar har identifierats när det gäller redovisningen av trafikdata. Exempelvis kan en buss bli försenad när den inväntar anslutande trafik, något som dagens systemstöd inte kan hantera automatiskt. I dessa situationer krävs omfattande administrativt arbete. Framöver behöver välavvägda beslut fattas kring hur detta ska hanteras, inklusive möjligheter till systemutveckling som kan underlätta handläggningen.</p> <p>Utmaningar med systemstöd utreds för närvarande. Medan utredningen pågår har omloppen eller linjerna där det finns passning mellan båt- och buss i avtalsområdet identifierats och linjernas mellanliggande hållplatser utgör inte längre mät hållplatser för punktlighet.</p> <p>Sedan sommaren 2025 innebär detta att de förseningar som uppstår när en buss inväntar en försenad båt inte påverkar punktlighetsmätningarna. Dessa förseningar är därmed, i relation till avtal och ersättningsmodell, undantagna från vite.</p> <p>Ett informationsärende om uppdraget är planerat att tas upp i trafiknämnden under våren 2026.</p>
<p>Identifiera och förbereda ett pilotförsök med biljettsamverkan inom sjötrafiken</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden ges i uppdrag att identifiera och förbereda ett pilotförsök med biljettsamverkan inom sjötrafiken. I förberedelserna ingår att klarlägga de juridiska förutsättningarna, analysera kostnaderna och säkerställa planeringsmässiga förutsättningar. Uppdraget skall vara utfört och återrapporterat till trafiknämnden</p>	<p> Pågående med avvikelser</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>Rapport överlämnad till sjötrafikutskottet.</p> <p>Trafikförvaltningen föreslår modell där kommersiell aktör erbjuder rabatterad biljett till kunder med SL-kort, och överenskommelse om samverkan/ersättning ingås.</p> <p>Kontakt med två rederier är initierad men intresset från dem är ännu så länge lågt.</p> <p>Tekniskt har trafikförvaltningen förberett möjligheten att påbörja ett samarbete med kommersiell trafik i sjötrafiken, men inget bolag har visat intresse för samarbete tydligt nog för att påbörja pilot.</p> <p>Sedan juli syns kommersiella aktörer i reseplaneraren</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>kvartal 2 2025. Utöver detta ska även integrerad information om kommersiell sjötrafik införas i relevanta kanaler så som SL:s reseplanerare</p> <p>Beslutat av Nämnd 2025</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2026</p>		<p>på webb.</p>
<p>Utreda möjligheten till alkoholförsäljning på pendelbåtarna</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden ges i uppdrag utreda möjligheten till alkoholförsäljning på pendelbåtarna utifrån juridik, ekonomi, praktiska förutsättningar samt resenärers miljö och service</p> <p>Beslutat av Nämnd 2025</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>En utredning kring möjlighet till alkoholförsäljning på pendelbåtarna har genomförts och presenterats i sjötrafikutskottet vid sammanträdet i oktober. Uppdraget syftade till att öka trafikslagets attraktivitet. Utredningen visar bland annat att genomförande under innevarande avtal är kostnadsdrivande då fartygen behöver byggas om för att skapa ytor för servering och förvaring samt uppfylla lagkrav, vilket dagens pendelbåtar med bussättning saknar. En sådan anpassning påverkar kapacitet, tillgänglighet och kostnader och bedöms därför vara mer lämplig att hantera i samband med framtida upphandlingar. Därtill kan alkoholförsäljning påverka upplevd trygghet negativt, särskilt för barn och unga, då berusade personer är en av de största orsakerna till otrygghet i kollektivtrafiken, inte minst i pendelbåtstrafikens begränsade miljö.</p>
<p>Föra dialog med arbetstagarorganisationerna kopplat till det permanenta årliga tillskottet av 75 miljoner kronor till pendeltågsverksamheten</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden ska föra dialog med arbetstagarorganisationerna kopplat till det permanenta årliga tillskottet av 75 mkr till pendeltågsverksamheten för att säkerställa att arbetstagarorganisationernas inspel beaktas inför beslut, vilket kan ske inom ramen för Trafiksamverkansforum. Därutöver ska trafiknämnden ha dialog med arbetstagarorganisationerna inom ramen för Trafiksamverkansforum för att identifiera uppföljningsbara krav/nivåer för god arbetsmiljö i upphandlad verksamhet.</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>Under året har fackliga representanter, arbetsgivaren, trafiknämndens presidium och förvaltningen vid flera tillfällen samlats i en särskild fokusgrupp för att föra dialog kring det permanenta årliga tillskottet på 75 mkr till pendeltågsverksamheten. Exempel på aktiviteter som genomförts utifrån dialogen är utökning av trygghetsresurser dedikerade till pendeltågens yttre sträckor för ökad synlighet, fortsatta lokförarutbildningar för att förbättra arbetsmiljön för lokförarna samt byggandet av ett personalgym vid huvudkontoret för ökade möjligheter till fysisk aktivitet. Sammantaget har aktiviteterna bidragit till förbättringar som även avspeglas i nöjd kund, nöjd personal och leverans mot kund.</p> <p>Inom ramen för Trafiksamverkansforum, som startades upp i december 2024, förs en löpande dialog med arbetstagarorganisationerna om att identifiera insatser för god arbetsmiljö i upphandlad verksamhet. Arbetet har resulterat i att dialogerna fortsätter som ett strukturerat arbetssätt i en konstruktiv och positiv anda där arbetstagarorganisationernas synpunkter och</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>Beslutat av Nämnd 2025</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>		<p>inspel beaktas och återkopplas.</p> <p>Uppdraget är avslutat, men dialoger fortsätter inom ramen för ordinarie trafiksamverkansforum och upprättade arbetssätt där trafikoperatören (arbetsgivaren) och arbetstagarorganisationerna samt trafikförvaltningen förhåller sig till det fortsatt permanenta årliga utrymmet i budget.</p>
<p>Tillsammans med Regionstyrelsen fortsätta den trafikslagsövergripande samverkan genom att ta fram paketlösningar med externa aktörer</p> <p>Beskrivning Regionstyrelsen uppdras tillsammans med trafiknämnden att fortsätta den trafikslagsövergripande samverkan genom att ta fram paketlösningar med externa aktörer, för ett effektivare genomförande, med åtgärder för att öka reseandelen med kollektivtrafik, gång och cykel</p> <p>Beslutat av Nämnd 2025</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>Trafikförvaltningen stödjer regionledningskontoret i uppdraget och förvaltningarna hade under första halvåret möten kring upplägg av arbetet.</p> <p>Ett arbete pågår i samarbete med regionledningskontoret med att ta fram process och förslag på fortsatt arbete i uppdraget med att ta fram paketlösningar med externa aktörer för att öka andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Ett exempel på aktivitet som skett under året är att Region Stockholm har medverkat i två ansökningar till Shift Sweden om finansiering för att etablera geografiska omställningslabbar för ökad hållbar mobilitet. Detta har skett tillsammans med ett flertal aktörer, bland annat Stockholms stad och Huddinge kommun. Tyvärr beviljades inga av dessa ansökningar. Samarbetet mellan regionsledningskontoret och trafikförvaltningen kommer att behöva fortsätta i andra former och sammanhang. Detta är något som kommer att utvecklas under 2026. De två förvaltningarna har även genomfört ett antal kunskapsseminarium/ workshops med representanter från länets kommuner för att skapa engagemang och intresse i frågan.</p> <p>Fortsatt arbete genomförs inom ramen för trafikförvaltningen ordinarie linjearbete.</p>
<p>Införa funktionsrättskonsekvens i alla relevanta beslut som en egen del av Region Stockholms arbete med hållbarhetsanalyser och mer specifikt sociala konsekvensanalyser.</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden föreslås uppdras till förvaltningschefen att under budgetår 2025 införa funktionsrättskonsekvens i alla relevanta beslut som en egen del av Region Stockholms arbete med hållbarhetsanalyser och mer specifikt sociala konsekvensanalyser.</p>	 Genomförd	<p>ÅR 2025</p> <p>Under 2025 har relevanta områden för justering/förtydligande av funktionsrättskonsekvens identifierats.</p> <p>Under hösten 2025 har alla väsentliga beslutsmallar uppdaterats med begreppet funktionsrättskonsekvens och en kort beskrivande text. Information har gått ut på Intranätet från Regionledningskontoret som har tagit fram vägledning för funktionsrättskonsekvens som ytterligare tydliggör arbetssätt.</p> <p>Vägledande dokument för verksamheten har uppdaterats om funktionsrättskonsekvens. Enstaka mallar kvarstår för uppdatering inom ramen för</p>

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>Trafiknämnden ska genomlys processer, metodstöd och kompetenstillgång för att säkerställa att rättigheter för personer med funktionsnedsättning analyseras och belyses, samt följs upp. Ändamålsenlig samverkan med organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning ska användas systematiskt som en resurs. Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning ska tydligt beskrivas i tjänsteutlåtande för relevanta beslut som en viktig del av ärendets hållbarhetsanalys.</p> <p>Beslutat av Nämnd 2025</p> <p>Uppdragstyp Beslut budget</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>		<p>ordinarie rutiner/revideringsarbete, främst mallar för hållbarhetsbedömning och hållbarhetsvärdering i investeringsprocessen.</p> <p>Vägledande material, som riktlinjer och handbok för åtgärdsvalsprocessen, är inarbetade i trafikförvaltningens huvudprocesskarta.</p> <p>Ny intern digital tillgänglighetsutbildning är under framtagande och kommer att kompletteras med information om funktionsrättskonsekvenser.</p> <p>Det är sedan tidigare ett krav, i trafikförvaltningens riktlinjer tillgänglighet för barn äldre och personer med funktionsnedsättning, att samråd ska genomföras med funktionshindersorganisationer samt pensionärsorganisationer vid studier, trafikavstängningar samt vid nyutveckling och förändring av produkter, nybyggnation, ombyggnation och andra situationer som påverkar resenärer.</p> <p>Mot bakgrund av ovanstående anser trafikförvaltningen att uppdraget har slutförts 2025. Fortsatt arbete genomförs inom ramen för trafikförvaltningens ordinarie linjearbete.</p>

1.1.2 Transporteffektiviteten ökar och klimatpåverkan minskar i det samlade transportsystemet

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>Ta fram en strategi för utbyggnad av solceller</p> <p>Beskrivning Trafiknämnden uppdras ta fram en strategi för utbyggnad av solceller med syfte att föreslå tillvägagångssätt och målsättning för antal installerade solceller.</p> <p>Beslutat av Nämnd 2025</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2026</p>	 Pågående enligt plan	<p>ÅR 2025</p> <p>Regionens budget 2026 anger att trafiknämndens arbete med att kraftigt utöka antalet solcellsanläggningar ska bidra till minskade kostnader för Region Stockholms inköp av energi, minska Region Stockholms klimatavtryck och bidra till resiliens</p> <p>Ett skriftligt dokument tas fram som ska omfatta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Var solceller kan implementeras, antal, solpanelsyta och effekt 2. Tidplan, ev. innovationsmedel/bidrag, översyn av krav i riktlinjer 3. Kostnad relativt nytta samt omfattning (solelproduktion) för olika inriktningar 4. Uppdraget inarbetas som del av Grön omställning <p>Rapporten beräknas bli klar under våren 2026.</p>

1.2 Verksamheten är långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv

1.2.1 Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035

Uppdrag	Status	Kommentar
<p>Stötta regionstyrelsen i att ta fram cykeldata och cykelanalys, bland annat genom kollektivtrafikbarometern</p> <p>Beskrivning Regionstyrelsen uppdras säkerställa tillförlitliga data eller modellering, med fördel i samverkan med externa aktörer, för att kunna mäta reseandelen med cykel i enlighet med målet i den regionala utvecklingsplanen. Om möjligt ska datan kunna understödja det sektorsvisa arbetet. Trafiknämnden ska stötta regionstyrelsen i att ta fram cykeldata och cykelanalys, bland annat genom kollektivtrafikbarometern.</p> <p>Beslutat av Nämnd 2025</p> <p>Uppdraget beräknas avslutas 2025</p>	<p>✓ Genomförd</p>	<p>ÅR 2025</p> <p>Uppdraget, som har genomförts, har inneburit att tillsammans med regionledningskontoret:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delge och analysera cykeldata. • Medverka på möten och samverkansforum • Stödja i arbete med till exempel RUFs-uppföljning (Regionala utvecklingsplan för Stockholms län) och cykelbokslut. • Se över hur data om cykelresande kan informationsdelas på ett effektivt sätt. • Identifiera format för återsrapportering. • Se över hur arbetsformer och resurser kan etableras för ett fortsatt stöd, efter 2025. <p>I juni publicerades resvanor med cykel i och med rapporten Resvaneundersökning 2024 (TN 2025-0183). För att få underlag om hur befolkningen i regionen uppfattar cykelinfrastruktur och använder cykel genomfördes en undersökning mellan juli och oktober genom att ställa extra frågor i Kollektivtrafikbarometern. Underlaget används och redovisas i regionens cykelbokslut. Trafikförvaltningen har tack vare uppdraget nu etablerat arbete med regionledningskontoret och deltar till exempel i regionens Cykelkonferens i februari 2026, delar data och samverkar kring analysbehov. Fortsatt arbete genomförs inom ramen för trafikförvaltningens ordinarie linjearbete.</p>

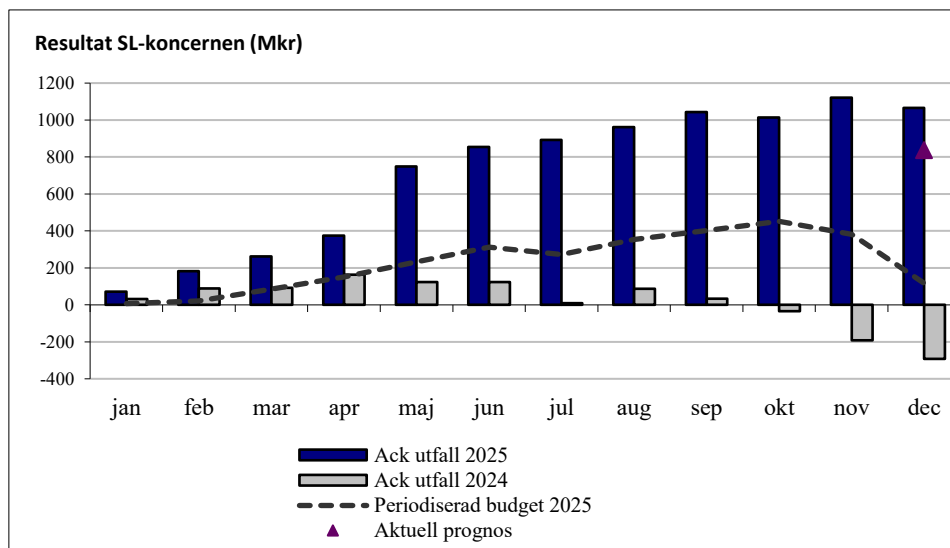
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

Verksamhetsberättelse 2025

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Utfall 2025	Budget 2025	Avvik utf-bu 2025	Utfall 2024	Föränd fg år %	Utfall 2025*
Verksamhetsanslag	12 508	12 508	0	11 619	7,7%	12 930
Biljettintäkter	9 922	9 778	144	9 630	3,0%	9 922
Uthyrning fordon	1 446	1 422	24	1 373	5,3%	1 446
Uthyrning lokaler	975	1 117	-143	1 056	-7,7%	975
Reklam	437	423	15	419	4,4%	437
Övriga intäkter	1 556	1 157	399	1 521	2,2%	1 585
Verksamhetens intäkter	26 843	26 404	439	25 618	4,8%	27 295
Personalkostnader	26	22	4	22	15,8%	26
Köpt trafik (AB SL)	-14 753	-14 859	106	-14 931	-1,2%	-14 753
Köpt trafik (WÅAB)	-484	-478	-5	-457	5,8%	-484
Drift och underhåll	-3 319	-3 327	8	-3 025	9,7%	-3 319
Övriga kostnader	-2 169	-2 620	452	-2 640	-17,8%	-2 198
Verksamhetens kostnader	-20 699	-21 263	565	-21 030	-1,6%	-20 728
Avskrivningar	-4 037	-4 013	-24	-3 814	5,8%	-4 037
Finansnetto	-1 042	-1 011	-31	-1 066	-2,3%	-1 351
Resultat	1 066	117	949	-292		1 180

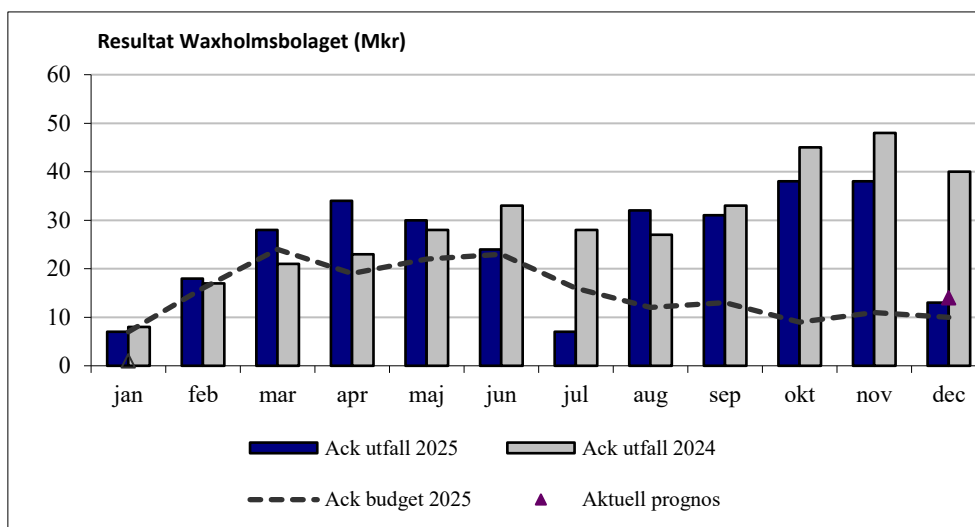
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

AB SL och WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och

*Avser legal SL-koncern (SL inklusive verksamhet avseende utbyggd tunnelbana).

Investeringar SL-koncern, mkr	Utgift 2025	Prognos 2025	Budget 2025	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	4 864	4 868	4 665	104%
Ospecificerade investeringar	1 538	1 587	2 936	52%
SL-koncern totalt	6 402	6 455	7 601	84%
Varav ersättningsinvesteringar	3 713	3 740	4 221	88%

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Utfall 2025	Budget 2025	Avvik utf-bu 2025	Utfall 2024	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	452	452	0	453	-0,1%
Biljettintäkter	73	96	-23	98	-24,8%
Övriga intäkter	81	58	23	54	47,8%
Verksamhetensintäkter	606	606	0	605	0,2%
Personalkostnader	0	0	0	0	-105,2%
Köpt trafik	-484	-480	-4	-457	5,8%
Drift och underhåll	-54	-57	3	-49	10,5%
Övriga kostnader	-22	-26	4	-22	2,3%
Verksamhetens kostnader	-560	-563	3	-528	6,1%
Avskrivningar	-28	-29	1	-32	-13,5%
Finansnetto	-5	-4	-1	-5	5,0%
Resultat	13	10	3	40	

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Investeringar WÅAB, mkr	Utgift 2025	Prognos 2025	Budget 2025	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	8	7	16	50%
Ersättningsinvesteringar	29	31	10	293%
WÅAB totalt	37	37	26	142%

Bilaga 3 – Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB SL-trafiken¹

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna för helåret uppgår till 9 871 mkr, vilket är +171 mkr högre än budget (+1,8 procent). Resultatet var inledningsvis förhållandevis svagt men under senare delen av året har en återhämtning skett.

Utfallet inkluderar biljettintäkter från koncernintern handel, däribland lovbiljett och avgiftsfria biljetter till ukrainska medborgare. Sammantaget står interna poster för +130 mkr av avvikelsen. Det innebär att biljettintäkter från extern försäljning visar ett utfall +41 mkr högre än budget.

Resandet, mätt som påstigande medelvardag är något lägre än fjolåret (-1 procent). Det motsvarar en nivå på cirka 83 procent av nivån före pandemin (2019). Budgeten 2025 är baserad på 85 procent resande.

Den 30 april infördes SL-taxa på Waxholmsbolagets fartyg på sträckan Strömkajen - Vaxholm med omnejd i enlighet med ett uppdrag från trafiknämnden. Förändringen innebär att alla typer av SL-biljetter gäller på sträckan under hela året och medför en förflyttning av biljettintäkter från WÅAB till AB SL, vilket innebar en intäktsökning i AB SL som inte fanns med i AB SLs budget. De resenärer som har en SL periodbiljett sedan tidigare kan resa utan nytt biljettköp.

Mixen mellan enkelbiljetter och periodbiljetter är stabil utan större förändring. Möjligtvis kan en liten dragning mot en större andel intäkter från periodbiljetter skönjas. Den stora förändringen skedde under pandemin då andelen periodbiljetter sjönk från cirka 70 procent till dagens 61 procent till följd av ökat distansarbete och nyttjande av andra färdmedel.

Även under 2025 har avgiftsfri lovbiljett delats ut till ungdomar födda mellan 2007–2013 folkbokförda i Stockholms län. Satsningen syftar till att få unga att välja kollektivtrafik för sitt resande.

Totalt har cirka 210 000 värdekoder för lovbiljett skickats ut, motsvarande ett försäljningsvärde på cirka 285 mkr. Ungefär 87 procent av de berättigade har laddat ner koden vilket är i samma omfattning som i december i fjol. Skattat intäktsbortfall från minskad försäljning av rabatterade biljetter i ordinarie sortiment uppgår till 58 mkr och kommer främst från minskad försäljning av fritidsbiljetter och enkelbiljetter. Effekter från lovbiljetten var budgeterade.

¹ Bilagan avser bolag 10 AB SL och inkluderar verksamhetsinterna intäkter. Därmed skiljer siffrorna sig jämfört med huvuddokumentet och bilaga 1.

Sedan 2020 gäller ukrainsk ID-handling som färdbevis i trafiken efter beslut av trafiknämnden. Hanteringen innebär att trafikförvaltningen köper biljetter från SL och medför ett intäktsbortfall vad gäller biljetter i ordinarie sortiment för SL. Dessa poster budgeteras ej utan bokförs löpande under året.

Jämfört med 2024 visar biljettintäkterna en ökning med +317 mkr (+3,3 procent). Under året har en taxejustering genomförts där biljetter till vuxet pris justerades medan priset för rabatterade biljetter, liksom året innan, behölls oförändrat.

Efter den höga fusknivå som rådde under pandemin har fusket stabiliserats på en nivå som understiger nivån före pandemin (2019).

Analys utfall mot budget

Biljettintäkterna uppgår till 9 871 mkr, vilket är +171 mkr (+1,8 procent) högre än budget. Såväl periodbiljetter som enkelbiljetter bidrar till den positiva avvikelser. Inledningen av året började något svagare men under andra halvåret skedde en återhämtning.

Totalt sett överstiger *Periodbiljetter* budget med +90 mkr (+1,5 procent). De längre periodbiljetterna visar en fortsatt återhämtning efter pandemin; *90-dagarsbiljetter* +16 mkr (+8,0 procent) och *årsbiljetter* +19 mkr (+5,7 procent). Intäkter från 30-dagarsbiljetter överstiger budget med +18 mkr (+0,4 procent). *Ungdomsbiljetter* överstiger budget med +10 mkr (+1,6 procent) beroende på lågt budgeterad intäkt avseende lovbiljett.

Även *24-timmarbiljetter* ökar procentuellt sett förhållandevis mycket mot budget (+13 mkr, motsvarande +10,2 procent). Intäkterna från dessa biljetter utgör dock en mindre del av de totala biljettintäkterna. En bidragande orsak till ökningen är sannolikt årets många större evenemang bland annat konserter med Kent, Billie Eilish och Ed Sheeran. Under dessa specifika dagar märks också en ökad försäljning av enkelbiljetter. Även under sommarperioden är nyttjandet av 24-timmarbiljetter högt.

Enkelbiljetter överstiger budget med +100 mkr (+2,7 procent), vilket ungefär motsvarar den positiva effekt som kommer från intern försäljning av biljetter till trafikförvaltningen avseende avgiftsfria biljetter till resenärer med ukrainsk ID-handling, (+91 mkr). Utan denna möjlighet hade dessa resenärer i stället fått köpa biljett i ordinarie sortiment.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2025 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter dec 2025, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2024
Volym (antal biljetter och resande)	206	54
Pris	-17	248
Övrigt	-18	14
Summa förklaringsposter	171	317

Skattningar och slutsatser i analyserna skall ses med viss försiktighet då det är svårt att renodla hur och i vilken omfattning olika parametrar påverkar.

Volym

Volymrelaterade effekter uppgår till +206 mkr. Den positiva avvikelsen har utvecklats successivt under året med bidrag från såväl enkel- som periodbiljetter. En del av försäljningen är koncernintern, det vill säga den genererar ingen intäkt från extern resenär. Även rensat från internhandel, är den underliggande volymeffekten positiv, dock främst genererad från fler periodbiljetter än enkelbiljetter.

Genomsnittligt resande, mätt som påstigande medelvardag, är en procent lägre än fjolåret (99 procent av 2024). Det motsvarar en nivå på cirka 83 procent av 2019 års nivå och är nära budgeterade 85 procent. I det här sammanhanget görs dock analysen av volymeffekt utifrån antal biljetter som genererat intäkterna och då blir effekten positiv.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en negativ avvikelse mot budget på -17 mkr. Effekten uppstår till följd av mixförändringar där biljettval, resenärers preferenser och andelen biljetter till vuxet respektive rabatterat pris påverkar.

Effektivitet

Fusknivån för 2024 har uppmätts till 1,8 procent vilket är en av de lägsta siffrorna som uppmätts sedan befintlig mätning startade. 2025 års värde är ännu inte klart men de månatliga mätningarna "Mini-SL" indikerar en fortsatt låg nivå för året.

Under hösten installerades läsare för påstigning i bakdörrar även på linje 176 och 177, i likhet med de Stockholms innerstads stombusslinjer som sedan tidigare har möjligheten till påstigning genom bakdörren. Uppföljning sker löpande och betalningsviljan är god.

Budgetuppdraget med öppen spärrlinje i Näckrosen avslutades den 15 december. Under våren 2026 kommer försöket att utvärderas för att fastställa effekten från i form av resandeförändringar, resenärsupplevelse,

fusknivå och intäktsbortfall. Under försöket har biljettkontroller omfördelats för att i större omfattning närvara vid stationen.

Det nya ramavtal för biljettkontroll som trädde i kraft 1 januari 2025 innebär att omfattningen ökar under de inledande åren för att gradvis kunna möta behovet i trafiken till följd av till exempel pilotprojekt, budget-uppdrag och utbyggnad av linjer. Hittills har bland annat har SL:s pendelbåtar fått ökad närvaro.

Arbetet med synlighet i trafiken och förbättrad samverkan med bland annat trafikutövare fortsätter. Planering av biljettkontroller längre ut i systemet för att få bättre spridning även där pågår, så kallad ambulerande biljettkontroller. Test pågår för att se om data från spärrarna kan förbättra planering vad gäller bland annat geografisk närvaro och resurser inom biljettkontrollen framöver.

Tilläggsavgiften för resenär som inte kan visa giltig biljett är för närvarande 1 850 kronor.

Övrigt

Övriga poster avviker med -18 mkr mot budget. I gruppen övrigt ingår en odefinierad post om -30 mkr som budgeterats för att harmonisera nivån till den som angavs i Region Stockholms budget 2025. En positiv effekt kommer från högre intäkter i olika biljettsamarbeten, bland annat Samtrafiken och biljetter med Arlanda-tillägg.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överstiger föregående år med +317 mkr, motsvarande +3,3 procent. Merparten av avvikelsen kommer från den taxejustering som genomfördes i inledningen av året. Det finns även en mindre, positiv volymeffekt till följd av fler sålda biljetter.

Volym

Volymeffekten uppgår till +54 mkr jämfört med föregående år. En stor del av effekten kommer från koncernintern handel, där trafikförvaltningen köper in biljetter från AB SL. Det gäller främst lovbiljetter för ungdomars avgiftsfria resande. Under 2025 omfattas fler lov vilket innebär en högre försäljning mellan bolagen än 2024, +39 mkr.

Under våren 2024 förändrades redovisningen av SL:s försäljning av UL-biljetter från ombuds- till återförsäljarupplägg. Det innebär att biljetter köps in från UL för att sedan säljas vidare till resenären. Då omläggningen skedde under senvåren 2024 påverkas jämförelsen med +17 mkr från detta.

Vädret bedöms ha haft en positiv effekt på biljettintäkterna. Efter inledande varmt och soligt väder bidrog sensommar och höst med mer nederbörd och färre soltimmar.

Såväl medeltemperatur och nederbördsmängd har i större utsträckning gynnat de resenärer som gärna tar sig fram per cykel eller gång i stället för att nyttja kollektivtrafiken.

Pris

Priseffekter står för +248 mkr av avvikelsen mot 2024. Den främsta orsaken är taxejusteringen i början av året. Precis som vid justeringen 2024 har endast biljetter i priskategori vuxen höjts medan priset för alla olika rabatterade biljetter i sortimentet behållits oförändrat. Periodbiljetter till vuxet pris höjdes med 3,9 procent, motsvarande 40 kr för en 30-dagarsbiljett vuxen. Enkelbiljetter till vuxet pris höjdes med 2,8 procent, motsvarande 1 krona.

Priseffekter inkluderar även effekter från de mixförändringar som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resandemönster.

Övrigt

Övriga poster överstiger föregående år med +14 mkr och består främst i högre intäkter från samarbetspartner, till exempel A-train och Samtrafiken.

Många resenärer har fortfarande kvar ett reskasse-saldo på sina gamla SL Accesskort som de ännu inte har bett att få utbetalt. Per sista december uppgår SL:s totala skuld mot resenärerna till 214,5 mkr vilket är en minskning med 2,6 mkr sedan december förra året.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)²

Utveckling biljettintäkter

Skärgårdstrafiken uppvisar betydligt lägre biljettintäkter än såväl budget som föregående år. Biljettintäkterna uppgår till 73,4 mkr vilket är -23,0 mkr (-23,8 procent) under budget. Jämfört med föregående år är avvikelsen -24,2 mkr (-24,8 procent).

Den 30 april infördes SL-taxa på sträckan Strömkajen - Vaxholm med omnejd i enlighet med ett uppdrag från trafiknämnden. Förändringen

² Bilagan avser bolag 90 Waxholmsbolaget och inkluderar verksamhetsinterna intäkter. Därmed kan siffror skilja sig jämfört med huvuddokumentet.

innebär att alla typer av SL-biljetter gäller på sträckan under hela året och medför en förflyttning av biljettintäkter från WÅAB till AB SL.

Eftersom en SL enkelbiljett är billigare än motsvarande WÅAB-biljett innebär det även ett intäktsbortfall totalt sett. Tidigare behövde till exempel en vuxen resenär köpa en WÅAB-biljett (taxebiljett zon 3) för 104 kr till Vaxholm medan motsvarande SL-biljett nu kostar 43 kr. Många resenärer har dessutom en SL periodbiljett sedan tidigare och kan resa utan nytt biljettköp.

De resenärer som vill resa längre än Vaxholm behöver komplettera med en WÅAB-biljett för tillkommande sträcka. Under lågsäsong gäller, liksom tidigare år, SL-biljett längre än 30 dagar i hela skärgårdstrafiken.

Drygt 30 procent av alla WÅAB enkelbiljetter säljs via SL:s App.

Analys mot budget

Jämfört med budget är biljettintäkterna -23,0 mkr lägre, motsvarande -23,8 procent. Avvikelsen har framför allt uppstått sedan våren och är ett resultat av förändringen med SL-biljetters utökade giltighet på del av trafiken, vilken inte var budgeterad. Intäkter från sålda SL-biljetter för resa inom sjötrafiken som är kopplat till denna förändring har trafikförvaltningen inte en uppfattning om i dagsläget.

Tappet gäller såväl taxebiljetter (enkelbiljetter) som 30-dagarsbiljetter medan intäkter från ungdomsbiljetter och ö-kort är något högre än budget. De senare står dock för en mindre del av de totala biljettintäkterna medan intäkter från taxebiljetter utgör drygt 90 procent av de totala biljettintäkterna.

Den 8 januari genomfördes en taxejustering där periodbiljetter till vuxet pris höjdes med cirka 3,9 procent (40 kr för 30-dagarsbiljett vuxen) och Ö-kortet justerades med 25 kr. Priset på rabatterade periodbiljetter behölls oförändrat vilket också gällde samtliga enkelbiljetter, oavsett prisklass, alltså såväl vuxen som rabatterat. Justeringen för periodbiljetterna speglar höjningen som samtidigt gjordes i SL-sortimentet. Prisjusteringen var beaktad i budget.

Resandet i skärgårdstrafiken 2025 överstiger nivån innan pandemin (2019) med cirka 14 procent.

Analys mot föregående år

Jämfört med 2024 visar ackumulerade biljettintäkter en minskning med -24,2 mkr, motsvarande -24,8 procent till följd av SL-biljettens utökade giltighet.

Det positiva bidraget från årets taxejustering är litet då de biljetter som höjdes, 30-dagarsbiljetter vuxen och ö-kort, endast står för cirka tre procent av de totala biljettintäkterna. Merparten av de biljetter som säljs är taxebiljetter, som gäller för en resa, och priset på dessa justerades inte.

SL-biljettens utökade giltighet och vackert väder från och med april har lockat resenärer och bidragit till ökat resande. En mild höst och vinter har även inneburit isfri trafik.

Totalt antal resenärer i skärgårdstrafiken har ökat med 24 procent mellan åren. Beaktas även de resenärer som rest med pendelbåtslinje L83 är avvikelsen +7 procent. Pendelbåtslinje L83 har gått på trafik till Vaxholm sedan 2020 men införlivades i Waxholmsbolaget i och med införandet av SL-biljett till Vaxholm 30 april 2025.

Biljettintäkterna från resenärer i skärgårdstrafiken tillfaller delvis AB SL och delvis WÅAB, beroende på vilken sträcka det gäller. En intern reglering görs mellan bolagen som kompensation.

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, 2025

December 2025

1 Nämnds specifika mål och indikatorer

1.1 Inriktningsmål: Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv

Under inriktningsmålet "Kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv" finns förutom de av regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer för information till trafiknämnden.

Nedanstående indikatorer är en nedbrytning av de övergripande indikatorer vilka följs upp och återspeglas till trafiknämnden löpande under året.

Målopfyllelse avser helåret och bedöms enligt nedan.



Uppfylls



Uppfylls ej

Tabeller: Indikatorer för information till trafiknämnden

Nöjda resenärer per trafikslag

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad dec 2025	Utfall ack	Utfall ack fg år	Målupp- fyllelse	Mål- värde
Nöjda resenärer - tunnelbana (Nämnd)	88%	86%	85%		>=80%
Nöjda resenärer - busstrafik (Nämnd)	75%	75%	80%		>=78%
Nöjda resenärer - pendeltåg (Nämnd)	69%	61%	59%		>=78%
Nöjda resenärer - lokalbanor (Nämnd)	90%	88%	89%		>=86%
Nöjda resenärer - båtpendel (Nämnd)	98%	97%	97%		>=92%
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik (Nämnd)	95%	95%	95%		94%
Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig (Nämnd)	47%	43%	39%		50%

God tillgänglighet genom tidhållning och turtäthet gör resorna med kollektivtrafiken attraktiva. Därtill är även linjetätheten viktig, liksom att det är enkelt att resa kollektivt. Andra betydelsefulla faktorer är restid, pris, trafikinformation och ett positivt bemötande.

I ombordundersökningen upplevd kvalitet var andelen nöjda resenärer 79 procent för landtrafiken som helhet, vilket är en procentenhet lägre än föregående år. Samtliga trafikslag förutom pendeltåg och buss överträffar mål för helåret. Det är främst årets första månader som hade ett lågt resultat som sedan har förbättrats och stabiliserat på en högre nivå. Trafikleveransen har under perioden påverkats negativt av störningar inom framför allt pendeltåg och busstrafiken.

Förvaltningen fortsätter med arbetet främst inom spår- och busstrafiken i syfte att stärka kollektivtrafikens leveransförmåga och säkerställa en stabil fordonsutsättning, genom att bland annat utveckla samarbetet mellan fordonsleverantörer, trafikutövare och trafikförvaltningen. Parallellt fortsätter arbetet med att tydliggöra arbetssätten inom underhållsavtalen, där bättre struktur och ansvarsfördelning förväntas förbättra fordonsflottans tillgänglighet.

Andelen nöjda resenärer med tunnelbanetrafiken uppgår till 86 procent vilket högre än utfallet föregående period och sex procentenheter högre än målnivån. Det goda utfallet för perioden kan främst härledas till stabil trafikleverans.

Andelen nöjda resenärer med busstrafiken uppgår till 75 procent vilket tre procentenheter lägre än årets målnivå. Periodens utfall kan främst förklaras av

utmanande trafikstarter (E36C (Nacka/Värmdö), E37C (Huddinge/Botkyrka/Söderort), E45 (Handen/Nynäshamn (och E45T(Tyresö)) med inställda och försenade avgångar, bristande trafikinformation och låg punktlighet. Även trängsel till följd av reducerad busstrafik i innerstaden, omläggningar kopplat till evenemang samt flytten till Stadsgårdsterminalen har påverkat negativt. Trafikförstärkningar under 2025 samt planerade förstärkningar från T26 förväntas bidra till en ökad andel nöjda resenärer under 2026. Trots återinförd trafik och införandet av en ny stombusslinje 5 gör förvaltningen bedömningen att tidigare neddragningar fortsatt påverkar förtroendet.

Andelen nöjda resenärer med pendeltågstrafiken uppgår till 61 procent vilket är högre än föregående års utfall men lägre än årets målnivå. Årets resultat kan delvis härledas till omfattande brister i infrastrukturen, vilket har påverkat både antal avgångar och punktlighet negativt. Samtidigt har utökningen av ordningsvakter och trygghetsresurser bidragit till en ökad synlighet i systemet. Arbetet med Trafikverket fortgår för att säkerställa snabbare åtgärder vid störningar.

För lokalbanor är andel nöjda resenärer 88 procent vilket är högre än årets målnivå. Nockebybanan får det högsta betyget av resenärerna följt av Tvärbanan och Roslagsbanan. Lidingöbanan och Spårväg City får ett lägre betyg av resenärerna till följd av infrastrukturproblem respektive vagnbrist.

Andelen nöjda resenärer med pendelbåt uppgår till höga 97 procent vilket är över målnivån för året. Beträffande nöjda resenärer med allmän skärgårdstrafik är andelen är periodens utfall om 95 procent en procentenhet högre än årets målnivå.

För andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig är utfallet för perioden 43 procent vilket är sju procentenheter lägre än målnivån, men högre än utfallet för föregående period. Leveransproblem i kollektivtrafiken under årets inledning har haft tydlig påverkan på resenärernas upplevelse. Pendeltågen har påverkats av bland annat sänkta hastigheter och indragna avgångar, samtidigt som lokalbanorna haft omfattande störningar som påverkat resenärerna negativt. Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City har haft fordons- och infrastrukturfel, vilket lett till försämrad turtäthet. Inom busstrafiken har särskilt övergången till ny trafikutövare i Söderort orsakat störningar.

Punktlighet per trafikslag¹

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad dec 2025	Utfall ack	Utfall ack fg år	Målupp- fyllelse	Mål- värde
Punktlighet - lokalbanor (Nämnd)	93%	92%	94%		>=96%
Punktlighet - båtpendel (Nämnd)	98%	98%	91%		>=94%

¹ Punktlighet för tunnelbana, pendeltåg, och buss redovisas i trafikförvaltningens verksamhetsberättelse och alltså inte i denna bilaga

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad dec 2025	Utfall ack	Utfall ack fg år	Målupp- fyllelse	Mål- värde
Punktlighet - skärgårdstrafik (Nämnd)	98%	98%	98%		>=93%
Punktlighet - särskilda persontransporter (Nämnd)	93%	94%	95%		>=94%

Punktligheten för lokalbana är cirka 92 procent ackumulerat vilket både är lägre än föregående års utfall och årets målnivå. Periodens punktlighet har påverkats av fordonsfel samt brister i infrastrukturen. För att stärka kollektivtrafikens leveransförmåga samt säkerställa en mer stabil fordonsutsättning pågår ett arbete för att utveckla en effektivare samverkan mellan fordonsleverantörer, trafikutövare och trafikförvaltningen. Parallellt pågår arbete med att förtydliga arbetssätt inom ramen för underhållsavtalen, där en förbättrad struktur och tydligare ansvarsfördelning förväntas ge positiva effekter på tillgängligheten i fordonsflottan.

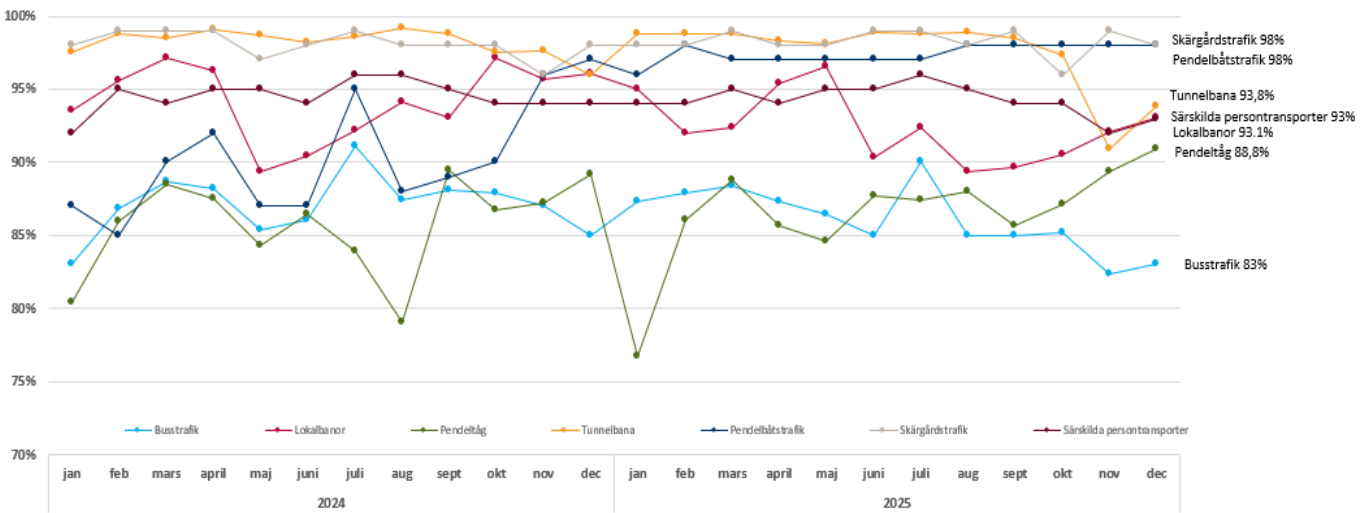
Punktligheten för pendelbåt har varit stabil under perioden. Det ackumulerade utfallet uppgår till 98 procent, vilket är högre än både föregående period och årets målnivå. Utfallet kan främst kopplas till den justerade tidtabellen för linje 84.

Punktligheten för skärgårdstrafiken har varit fortsatt god och ligger på i paritet med utfallet föregående period och väl över målnivå. Trafiken har utförts utan några större störningar.

Punktligheten för särskilda persontransporter för period är 94 procent vilket i paritet med årets målnivå. Det nuvarande färdtjänsttaxiavtalet, som infördes 2023, har inneburit att fler leverantörer finns tillgängliga för färdtjänstens resor. Detta har bidragit till förbättrad tidspassning och ökad resenärsnöjdhet. Leveransen upplevs fortsatt trygg och stabil, vilket även har medfört ett ökat resande.

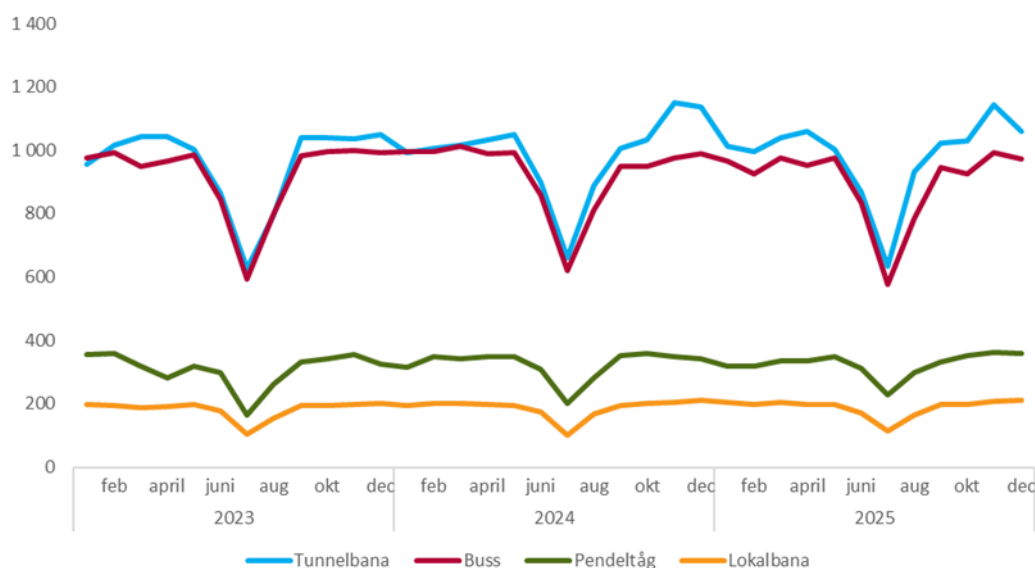
Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag

Antal påstigande per trafikslag



Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad dec 2025	Utfall ack	Utfall ack fg år	Målupp- fyllelse	Mål- värde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag på land (tusental) (Nämnd)	2 602	2 387	2 415		2 458
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana (Nämnd)	1 059	978	984		>=1 010
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik (Nämnd)	974	898	923		>=934
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg (Nämnd)	358	323	323		>=335
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbana (Nämnd)	211	188	185		>=177
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total (Nämnd)	386	7 700	7 411		>=5 515
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) (Nämnd)	308	5 657	5 766		>=4 018
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdstrafik (tusental) (Nämnd)	78	2 043	1 644		>=1 497
Andel banor där bullerskyddåtgärder är genomförda		56%	50%		56%
Energieffektiviseringar i producerad kollektivtrafik		-7%	3%		-12%
Energieffektiviseringar i fastigheter		-14%	-6%		-8%
Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik		16	23		20

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för kollektivtrafiken på land uppgår 2025 till 2 3870 000 vilket är en minskning med 17 procent jämfört med 2019, det vill säga jämfört med nivån innan pandemin. Budgeterad nivå i verksamhetsplan 2025 motsvarar 85 procent. Resandet kan i viss mån härledas till förändringar som orsakats av yttre och inre påverkan som infrastrukturfel, utbudsförändringar, biljettsortiment och biljettpris. Andra orsaker kan vara förändringar i samhället och omvärlden som distansarbete, konkurrens från andra trafikslag, i första hand bilen, eller förändringar i demografi och arbetsmarknad.



Genomsnittligt påstigande för tunnelbana är 978 000 för perioden, vilket är lägre än både utfallet för föregående period samt årets målnivå. Periodens utfall kan främst förklaras av begränsad kapacitet till följd av enkelspårsdrift vid S:t Eriksplan samt avstängningen av Farstagenen under åtta veckor under sommaren till följd av förberedande arbeten inför utbyggnaden av tunnelbanan i söderort.

Det genomsnittliga påstigande för busstrafiken är 898 000 för perioden vilket är lägre än för föregående period men inte i nivå med årets målnivå. Det är stora variationer i utfallet mellan de olika trafikområdena, men generellt har utfallet påverkats negativt under månader med trafikstarter samt under juli månad. I innerstaden var resandet svagare under årets första hälft, men har utvecklats positivt under hösten efter den trafikförstärkning som genomfördes i augusti av stombusslinje 5. Under slutet av 2025 har antalet påstigande ökat i flera områden, där nivåerna nu motsvarar utfallet för 2024. Under 2026 återinförs flera busslinjer som tidigare dragits ned, vilket förväntas ha en positiv påverkan på resandet.

För pendeltåget är det genomsnittliga påstigande om 323 000 vilket är i paritet med utfallet för föregående period men lägre än årets målnivå. Det svaga utfallet är främst till följd av infrastrukturfel samt planerade avstängningar. Flera aktiviteter pågår, bland annat ett förstärkt samarbete med Trafikverket för att förbättra punktlighet och därigenom stärka kollektivtrafikens attraktivitet samt bidra till ökade resenärsvolym.

Genomsnittligt påstigande för lokalbanor är 188 000 för perioden vilket är högre än för samma period föregående år och årets målnivå. Det goda utfallet kan härledas till bättre trafikleverans med färre inställda avgångar på de större banorna såsom Tvärbanan och Roslagsbanan.

Periodens utfall för pendelbåt uppgår till 5 657 000, vilket överstiger årets målnivå men understiger föregående års utfall. Minskningen jämfört med föregående år förklaras huvudsakligen av att Linje 83 numera ingår i Waxholmsbolagets (WÅAB:s) trafik, men det ackumulerade utfallet överträffar målnivå till följd av främst på ökning av Linje 80

(Nybroplan–Ropsten– Tranholmen via Nacka) där antalet resor har stigit med i cirka 6 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Även Linje 89 (Klara Mälarstrand – Tappström) har haft en positiv utveckling, särskilt i juli då resandet ökade med omkring 37 procent.

För skärgårdstrafiken är utfallet för perioden 2 043 000, vilket är cirka 24 procent högre än föregående period och överträffar årets målnivå. Ökningen kan främst härledas till att SL-taxan sedan den 30 april gäller på majoriteten av WÅAB:s avgångar från Strömkajen.

Utfallet för andelen banor där bullerskyddsåtgärder har genomförts uppgår till 56 procent. Arbetet med bullerskydd längs Nockebybanan inleddes under 2024 och beräknas slutföras under 2026. Sammantaget bedöms målsättningen om full genomförandegrad av bullerskyddsåtgärder till år 2035 som realistisk.

Avseende energieffektiviseringar i kollektivtrafiken uppgick det ackumulerade utfallet för perioden till –7 procent, vilket är en förbättring jämfört med föregående period men fortfarande under årets målnivå om –12 procent. Målet avser minskad energianvändning per sittplatskilometer jämfört med basåret 2019. Årets förbättring förklaras bland annat av elektrifieringen av busstrafiken i E42 och E45 samt av olika energibesparande åtgärder inom ramen för handlingsplanen för grön omställning. Utfallet påverkas samtidigt av Trafikverkets uppdaterade schablonmodell för pendeltågens drivström², som inte innebär en faktisk ökning av elanvändningen men ger ett högre och mer korrekt rapporterat värde, samt av en högre andel tomkörningar inom vissa spårtrafikslag vilket bidrar till högre energianvändning. Periodens resultat påverkas även av att ekvivalenta sittplatskilometer införts som kapacitetsmått för spårtrafiken från och med 2025, med historisk justering till 2019, i syfte att ge mer rättvis jämförbarhet över tid och mellan fordonstyper när nya fordon ersätter äldre³.

Under 2025 har energiförbrukningen i trafikförvaltningens fastighet (depåer och stationer) generellt minskat jämfört med 2024, även om enstaka anläggningar uppvisar ökningar. Både värmen och elen har minskat med 6 procent. Vid tunnelbanan har främst elanvändningen reducerats med 8 procent (5100 MWh) där betydande del åstadkommits på två depåer och tre stationer. Även värmen har reducerats med 4 procent (1200 MWh). Inom busstrafiken har flera större depåer minskat både el- och värmeanvändning med 15–20 procent eller mer. För pendeltåg har Älvsjödepån halverat sin elanvändning, samtidigt som Stockholm Odenplan minskat och Stockholm City ökat sin elanvändning.

Minskad energianvändning har möjliggjorts genom ett antal åtgärder, bland annat installation av nya ventilationsaggregat med effektivare värmeväxlare och fläktar,

² Den tidigare modellen byggde på en generell fördelning med äldre schabloner per fordonstyp. Den nya modellen inkluderar mer komplett förlustpåslag samt fler och uppdaterade schabloner per fordonstyp, vilket ger högre men mer realistiskt rapporterad elanvändning för pendeltågen tills mätdata finns brett.

³ Ekvivalenta sittplats-km används från 2025 (justerat bakåt till 2019) för att möjliggöra rättvis jämförelse när nya fordon (t.ex. C30 och X15p) ersätter äldre. Nyare fordon är utformade för snabbare på- och avstigning och bättre tillgänglighet, snarare än att maximera antalet sittplatser.

driftoptimering av ventilation (bland annat förkortade drifttider och sänkt tilluftstemperatur), byte till LED-belysning med förbättrad styrning. I vissa depåer har trafikutövare även övergått till att värma bussar med fordonens egna bränslevärme i stället för via ramper, vilket görs för alla depåer som elektrifieras men även kan göras för kvarvarande drivmedelsdrivna bussar.

Det ackumulerade utfallet för klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik är 16 gram CO₂ per personkilometer vilket är både lägre än föregåendes års utfall samt årets målnivå. Årets minskning kan förklaras av flera samverkande faktorer. Den uppdaterade utsläppsfaktorn för nordisk elmix, som är 35 procent lägre än föregående beräkningsvärde, har delvis kompenserat för en ökad elanvändning. Vidare har ersättningen av RME med HVO samt den fortsatta elektrifieringen av busstrafiken bidragit till lägre klimatpåverkan. Även den successiva utfasningen av fossila drivmedel inom både sjötrafiken och färdtjänsten har medverkat till den samlade minskningen.

Diagram 2: 2019–2025, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag, exklusive pendelbåts- och skärgårdstrafiken.

Hållbarhets- redovisning 2025



SPÅRVÄGS-
MUSEET



Diarienummer: TN 2025-0126



Om redovisningen – en del av Global Compact

Den här redovisningen sammanfattar SL-koncernens hållbarhetsarbete för 2025 och är tillika AB Storstockholms lokaltrafik koncernens (556013-0683) lagstadgade hållbarhetsrapport. Från och med 2020 ingår investeringsverksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms lokaltrafik koncernen.

Denna redovisning omfattar hela SL-koncernen. Redovisningen omfattar även Färdtjänsten som är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken.

Eftersom Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägmuseet i Stockholms län, förvaltar och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under dessa varumärken används fortsättningsvis organisationsnamnet Trafikförvaltningen i den här rapporten.

Sedan maj 2009 är AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact vilket innebär ett åtagande om att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och att integrera dem i den dagliga verksamheten. Principerna i Global Compact utgör en del i inriktningen av verksamhetens hållbarhetsarbete.

För frågor avseende hållbarhetsrapporten eller om trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, vänligen kontakta hallbarutveckling@sl.se.

Läs mer om trafikförvaltningen på www.regionstockholm.se

Läs mer om förvaltning för utbyggd tunnelbana på www.nyatunnelbanan.se

Innehållsförteckning

Förvaltningschefen summerar hållbarhetsåret.....	7
1 För en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion.....	8
1.1 Ansvarsområden.....	8
1.2 Kärnuppdrag.....	8
1.3 Vision och värderingar	8
1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll	9
1.5 Samverkan med intressenter	9
2 Hållbar kollektivtrafik nu och alltid	10
2.1 Begreppet hållbar utveckling	10
2.1.1 Ekologisk hållbarhet	10
2.1.2 Social hållbarhet	10
2.1.3 Ekonomisk hållbarhet	11
2.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet	11
2.2.1 Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen.....	11
2.2.2 Trafikförsörjningsprogram.....	11
2.2.3 Kollektivtrafikplan 2050	12
2.2.4 Hållbarhetspolicy.....	12
2.2.5 Hållbarhetsstrategi	13
2.2.6 Konsekvensbedömning och riskhantering	13
2.3 Upphandling och uppföljning.....	13
2.3.1 Uppförandekod för leverantörer	13
2.3.2 Uppföljning.....	14
3 Trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla	15
3.1 Så styrs arbetet	15
3.2 Mål och indikatorer	16
3.3 Risker inom social hållbarhet	16
3.4 Trygghet.....	17
3.4.1 Samordnat trygghetsarbete	17
3.4.2 Ökad samverkan som leder till ökad trygghet.....	17
3.4.3 Trygghetsevent i stationsmiljö	19
3.4.4 Trygghetsmätningar	19

3.4.5	SL:s Trygghetscentral	20
3.4.6	Trygghetscentralens trygghetsnummer och chatt.....	21
3.4.7	Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken	22
3.4.8	Aktiviteter gällande tekniska trygghetsåtgärder	22
3.4.9	Suicidprevention i kollektivtrafiken	23
3.5	Tillgänglighet	24
3.5.1	Mål för tillgänglighet	24
3.5.2	Utfall 2025, tillgänglighet.....	24
3.5.3	Utbildning i tillgänglighet.....	25
3.5.4	Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken	25
3.6	Socialt ansvar.....	25
3.6.1	Utbildning inom social hållbarhet.....	25
3.6.2	Hållbara leveranskedjor	25
3.6.3	Nya riktlinjer för social hållbarhet i upphandling.....	26
3.6.4	Barncentrerad service och bemötande i kollektivtrafiken	27
3.6.5	Barnrättsveckan.....	27
3.6.6	Sociala aspekter som en del av utbyggnad av kollektivtrafiken	27
4	En attraktiv arbetsgivare tar ansvar	29
4.1	Så styrs arbetet	29
4.2	Mål och indikatorer	30
4.3	Risker inom personalområdet	30
4.4	Genomförda aktiviteter 2025	31
4.4.1	Excellent arbetsgivare och topplacering i årets kartläggning av arbetsvillkor.....	31
4.4.2	Kompetensförsörjning.....	31
4.4.3	Lärande kultur, handlingsbara värderingar och kompetensutveckling.....	31
4.4.4	Omställningsfonden	31
4.4.5	Arbetsgivarvarumärke: fokus på samhällsnyttan.....	32
4.4.6	Rekrytering: kompetensbaserat och strukturerat arbetssätt	32
4.4.7	Studenter och unga talanger.....	32
4.4.8	Hållbar arbetsgivare – kartläggning av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön	32
4.4.9	Systematiskt arbetsmiljöarbete	32
4.4.10	Avvikelsehanteringssystem arbetsmiljö och miljö	33

4.4.11	Hälsofrämjande arbete – i samverkan	33
4.4.12	Mångfald på arbetsplatsen	33
5	Fortsatt framåt med minskad klimatpåverkan och mindre buller.....	34
5.1	Så styrs miljöarbetet	35
5.2	Ökat kollektivt resande.....	35
5.2.1	Trafikplanering för ökat kollektivt resande.....	35
5.2.2	Trafikanalyser för ökat kollektivt resande.....	36
5.2.3	Nöjdhet i kollektivtrafiken.....	37
5.3	Minska klimatpåverkan	38
5.3.1	Beräknad klimatpåverkan från trafikdrift av kollektivtrafiken.....	42
5.3.2	Åtgärder för att minska klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 – Energieffektivisering 43	
5.3.3	Åtgärder för att minska klimatpåverkan och resursanvändning inom värdekedjan (Scope 3).....	44
5.4	Energianvändning	45
5.4.1	Energieffektivisering i trafiken.....	45
5.4.2	Energieffektivisering i fastigheter	48
5.4.3	Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken.....	48
5.4.4	Elektrifiering.....	49
5.5	Begränsning av buller från kollektivtrafiken.....	50
5.5.1	Systematiskt arbete för bullerreduktion.....	50
5.5.2	Bullerskyddsåtgärder.....	51
5.6	Klimatanpassning och klimatrisker.....	51
6	Vi säger alltid nej till korruption	53
6.1	Så styrs arbetet	53
6.1.1	Region Stockholms riktlinje	53
6.1.2	Internt styrdokument	54
6.1.3	Upphandling och avtal.....	54
6.2	Risker inom antikorruption.....	54
6.3	Genomförda aktiviteter 2025	55
6.3.1	Information till verksamheten	55
6.3.2	Utbildning.....	55
6.3.3	Information till leverantörer	55

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.3.4	Internt utvecklingsarbete	55
	Bilaga 1 Hållbarhetsdata	56
	Bilaga 2 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare	65
	Bilaga 3 Medlemskap i urval	70

Förvaltningschefen summerar hållbarhetsåret

Hållbarhetsredovisningen summerar trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbanas hållbarhetsarbete för år 2025.

Under året har den negativa utveckling vi såg under 2024 med ökade CO₂-utsläpp vänt. Utsläppen är lägre både jämfört med 2024 och basåret 2019. Minskningen ses för samtliga trafikslag och beror främst på förändrad drivmedelsmix för buss- respektive sjötrafiken.

Busstrafiken har sett en betydande ökning av elanvändning genom ett stort antal nya elbussar i samband med flera nya trafikupphandlingar, samtidigt som det skett en betydande övergång från RME till HVO för befintliga bussar. Ett viktigt område kopplat till elektrifieringen av busstrafiken är regionens arbete med efterlevnad av den gemensamma uppförandekoden för leverantörer och nationell samverkan för att skapa goda förutsättningar i leverantörsleden, vilket är särskilt viktigt avseende riskerna i tillverkning av fordon och dess batterier.

Även för sjötrafiken har andelen HVO ökat med tydliga utsläppsminskar som följd. Den elektriska bärplansbåten "Nova" har testats i ordinarie trafik under året och erfarenheterna därifrån har bidragit både till att skapa en testarena för en mer effektiv och hållbar sjötrafik och som beslutsunderlag för fortsatt utveckling mot fossilfri sjötrafik. Projektet har också uppmärksammat internationellt och vunnit Nordic Public Transport Design Award i kategorin Innovation. Beslut har även tagits avseende elektrifiering av sjötrafiken samt inköp av nya skärgårdsfartyg för fortsatt utveckling mot framtidens effektiva och hållbara sjötrafik.

Samtidigt som fokus under året huvudsakligen varit på de direkta utsläppen som sker i verksamheten (Scope 1), har arbetet med att minska trafikförvaltningens indirekta utsläpp från inköpt energi (Scope 2) respektive övriga indirekta utsläpp (Scope 3), exempelvis energianvändningen i fastigheter och byggprojekt, fortlöpt enligt plan.

Under året har tertialrapportering avseende hållbarhetsdata införts och med detta förbättrade interna rutiner och uppföljning av energiförbrukning och utsläpp. Arbetet med att öka egenförsörjningen av el och minska klimatpåverkan genom solceller har intensifierats.

Avslutningsvis vill jag även lyfta fram det fina trygghetsarbetet som är en viktig del i att öka resandet med kollektivtrafiken. Det är därför glädjande att trafikförvaltningen i år var vinnare av Region Stockholms hållbarhetspris i kategorin Social hållbarhet med projektet att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken.

Som VD för Storstockholms Lokaltrafik (SL) och förvaltningschef för trafikförvaltningen vill jag uttrycka vårt fortsatta stöd för FN:s Global Compact och dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Vi kommer att fortsätta arbeta aktivt och systematiskt med dessa områden i vår verksamhet tillsammans med våra intressenter. Det ska vara enkelt att resa hållbart!

1 För en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion

1.1 Ansvarsområden

Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägmuseet i Stockholms län. SL är det övergripande varumärket för den samlade lokaltrafiken i Storstockholm. Sedan 2020 ingår verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana i AB Storstockholms Lokaltrafik koncernen (AB SL-koncernen). Förvaltning för utbyggd tunnelbana har uppdraget att bygga ut tunnelbanenätet genom att förlänga befintlig anläggning med 18 nya stationer och 3 mil spår. Waxholmsbolaget bedriver kollektivtrafik på vatten och Färdtjänsten är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. I Spårvägmuseet rymms kollektivtrafikens historia.

Eftersom trafikförvaltningen förvaltar trafikavtalen och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under respektive varumärke används fortsättningsvis organisationsnamnet trafikförvaltningen. Verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas som en fristående del.

Våra varumärken



Figur 1. Trafikförvaltningens tjänstevarumärken.

1.2 Kärnuppdrag

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att ansvarsfullt handla upp och utveckla ett kollektivtrafiksystem utifrån resenärens och regionens behov, inom givna ekonomiska ramar. Kärnuppdraget kan sammanfattas i tre punkter:

- Vi försörjer regionen med kollektivtrafik.
- Vi tar ansvar för systemet.
- Vi ökar kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

1.3 Vision och värderingar

Trafikförvaltningen arbetar utifrån Regionens övergripande vision och värderingar. Visionen är Region Stockholm – för en jämlik, öppen, hållbar och konkurrenskraftig Stockholmsregion där invånarna ges likvärdiga livschanser och hög livskvalitet. Värderingarna innebär att Region Stockholms arbete ska präglas av Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens.

1.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Region Stockholm. Regionfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. I Region Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram¹ fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av regionfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Kollektivtrafiken och dess byggtreprenader utförs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken och byggprojekten finansieras dels via regionsskatten, dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Hållbarhetskrav ställs vid upphandling av trafikutövare och leverantörer vars avtal kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen i avsnitt 2.3.2.

1.5 Samverkan med intressenter

Samverkan med olika aktörer i länet är avgörande för att Region Stockholm och trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen inom hållbarhet. I trafikförvaltningens uppdrag ingår bland annat att samverka med kommuner samt funktionshinders- och pensionärsorganisationerna. Beskrivning av samverkan med intressenter har tagits fram tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana och återfinns i sin helhet i Bilaga 2. Där finns information om förväntningar och fokusfrågor för varje intressent och hur trafikförvaltningen hanterar och bemöter dessa. Nedan listas de intressentgrupper som trafikförvaltningen samverkar med:

- Allmänheten.
- Andra stora beställare och aktörer.
- Fastighetsägare (i anslutning till SL:s infrastruktur).
- Forskning och skola.
- Förvaltningar inom Region Stockholm.
- Interesseorganisationer för funktionshinderfrågor.
- Kommuner.
- Leverantörer och anbudsgivare.
- Medarbetare och konsulter.
- Myndigheter.
- Politiker.
- Press och media.

¹ [Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.](#)

2 Hållbar kollektivtrafik nu och alltid

2.1 Begreppet hållbar utveckling

Trafikförvaltningen, liksom hela Region Stockholm, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en sund ekonomi är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling (Figur 2). För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik.



Figur 2. Trafikförvaltningens hållbarhetsmodell.

2.1.1 Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet, som i många sammanhang även kallas miljörelaterad hållbarhet, brukar beskrivas som grunden för de två andra hållbarhetskomponenterna. I den miljörelaterade hållbarheten ingår även hälsopåverkan från buller.

2.1.2 Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet och bidra till en hållbar utveckling. Den sociala hållbarheten delas på följande sidor upp i två delar: mänskliga rättigheter och ansvarsfull arbetsgivare. Trafikförvaltningens arbete inom social hållbarhet utgår från mål i trafikförsörjningsprogrammet och i den regionala

utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050)², samt Region Stockholms hållbarhetsstrategi och medarbetarpolicy.

Inom området mänskliga rättigheter arbetar trafikförvaltningen främst med tillgänglighet, trygghet, barns rättigheter samt jämlikhet och jämställdhet. När det gäller området ansvarsfull arbetsgivare är förvaltningens huvudsakliga fokus att vara en attraktiv arbetsgivare som tar ansvar för alla medarbetare, anställda såväl som konsulter.

2.1.3 *Ekonomisk hållbarhet*

För förvaltningen innebär ekonomisk hållbarhet att tillväxt inte får ske på bekostnad av miljön eller social hållbarhet. Trafikförvaltningen strävar efter att hushålla med Region Stockholms resurser samt att skapa en så stor och rättvis samhällsnytta som möjligt.

Ett exempel på trafikförvaltningens arbete med ekonomisk hållbarhet är hållbarhetsvärderingar som genomförs vid framtagning av beslutsunderlag för strategiska investeringar över 50 mnkr. Värderingarna görs enligt fastställd mall i enlighet med handbok för åtgärdsvalsprocessen³ och riktlinjer investeringar⁴.

2.2 **Mål och styrande dokument inom hållbarhet**

Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete bygger på ett ramverk av styrande dokument som definierar visioner, mål, riktlinjer och krav för verksamheten.

Regionfullmäktige har beslutat att kollektivtrafikens hållbarhetsarbete ska utgå från mål och styrning i trafikförsörjningsprogrammet samt Region Stockholms hållbarhetspolicy och -strategi.

2.2.1 *Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen*

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050) uttrycker Region Stockholms samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för länets aktörer och för samverkan inom Stockholms län och med länen i östra Mellansverige. Planen är giltig till år 2026 och är även antagen som regional utvecklingsstrategi. Övergripande mål i RUFSS 2050:

- En tillgänglig region med god livsmiljö.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp.

2.2.2 *Trafikförsörjningsprogram*

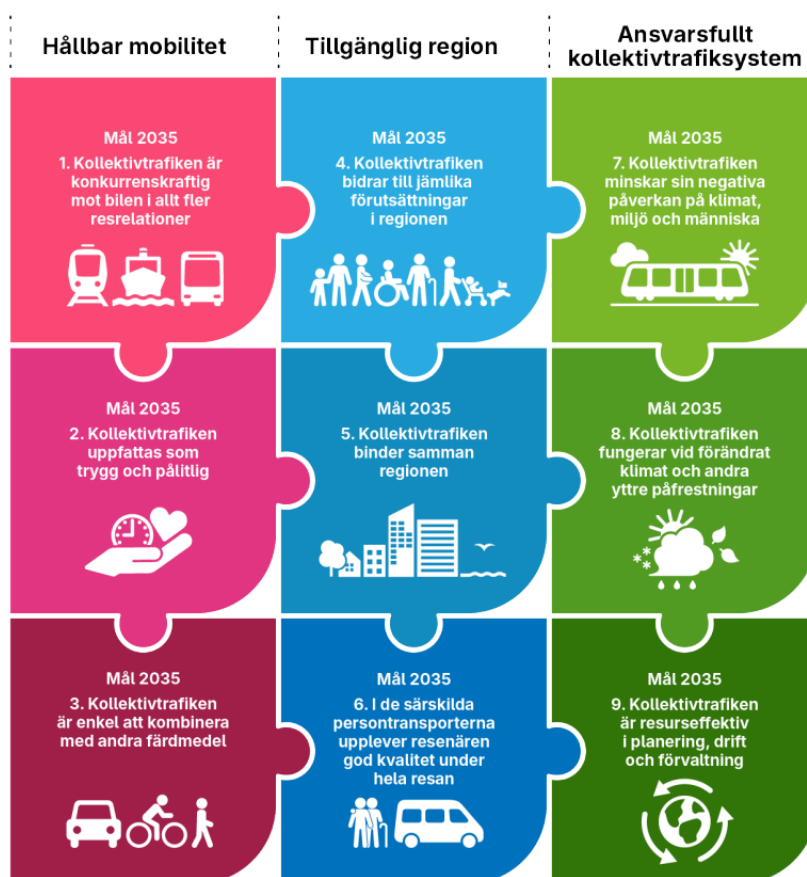
Genom trafikförsörjningsprogrammet fastställer Region Stockholm långsiktiga mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling. Inriktningen mot 2035 höjer ambitionerna bland

² [RUFSS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen](#) TRN 2015-0015.

³ Handbok för Åtgärdsvalsprocessen TN-S-2241923.

⁴ Riktlinjer Investeringar RS 2021-0286.

annat vad gäller att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, kollektivtrafikens pålitlighet och energieffektivitet samt att minska kollektivtrafikens klimatpåverkan. Andra inslag i programmet omfattar kombinerad mobilitet, kollektivtrafikens bidrag till jämlika förutsättningar samt robusthet och resiliens, inklusive civil beredskap.



Figur 3. Trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

2.2.3 Kollektivtrafikplan 2050

Kollektivtrafikplan 2050⁵ uttrycker regionfullmäktiges övergripande och långsiktiga viljeinriktning för hur kollektivtrafiken bör utvecklas för att möta de mål som finns i RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

2.2.4 Hållbarhetspolicy

Region Stockholms hållbarhetspolicy⁶ anger styrande principer och viljeinriktning för hållbarhetsarbetet i Region Stockholm på lång sikt. Principerna är utformade utifrån ett helhetsperspektiv där social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet integreras med varandra. Genom att arbeta i enlighet med policyn bidrar Region Stockholm till en hållbar utveckling.

⁵ [Kollektivtrafikplan 2050](#).

⁶ [Hållbarhetspolicy](#) RS 2019-0857.

2.2.5 Hållbarhetsstrategi

I Region Stockholms hållbarhetsstrategi 2022–2027⁷ finns långsiktiga prioriteringar och fokusområden för kollektivtrafiken inom de tre hållbarhetsområdena. Målsättningen är att mätbara mål sätts inom det ordinarie budgetarbetet.

2.2.6 Konsekvensbedömning och riskhantering

Hållbarhet ska genomsyra allt arbete inom trafikförvaltningen. Ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser beskrivs inför infrastrukturinvesteringar och i beslutsunderlag.

På samma sätt är identifiering, värdering och hantering av risker viktigt för trafikförvaltningen från ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Detta är ett led i arbetet med ständiga förbättringar av verksamheten. Därför är en dokumenterad riskbedömning på samma sätt som konsekvensbedömningar en obligatorisk del av utredningar, projekt och beslutsunderlag.

2.3 Upphandling och uppföljning

2.3.1 Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners gemensamma uppförandekod för leverantörer. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan. Varor och tjänster som levereras till förvaltningen ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948)⁸.
- Internationella arbetsorganisationens tio kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138, 155, 182 och 187, samt främjande av levnadslön, säkra och hygieniska arbetsförhållanden med mera, vilket bygger på www.ethicaltrade.org/eti-base-code.
- Nationell miljölagstiftning och främjande av klimatåtgärder som bidrar till att uppnå nationella och internationella klimatmål.
- Miljörättigheter som omfattar bland annat folks rätt till självbestämmande och att fritt förfoga över naturresurser samt att rätten till en säker, ren, hälsosam och hållbar miljö ska respekteras.
- Affärsetik enligt FN Global Compact, OECD⁹:s vägledning för multinationella företag och Skatteverket.

Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende miljö och social hållbarhet. I dessa bilagor ställs det krav på, men inte begränsat till, policy och process för tillbörlig aktsamhet inom miljö och social hållbarhet.

⁷ Hållbarhetsstrategi 2022–2027 RS 2020-0779.

⁸ Innebörden av uppförandekoden för leverantörer förklaras närmare i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer på <https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/hallbarhet/social-hallbarhet/>

⁹ Organisation for Economic Co-operation and Development.

2.3.2 Uppföljning

Genom en strukturerad uppföljning av leverantörer och i första hand underhålls- och trafikentreprenörer säkerställs under hela avtalstiden att trafikförvaltningen får de beställda leveranserna. Som stöd för den löpande avtalsuppföljningen finns en generell process, metodstöd och checklistor. Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar. Avtalskraven följs upp genom rapporter från trafikutövare och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner.

3 Trygg och tillgänglig kollektivtrafik för alla

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- **Princip 1:** Stödja och respektera internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som företaget kan påverka.
- **Princip 2:** Försäkra sig om att det egna företaget inte är inblandat i kränkningar av mänskliga rättigheter.
- **Princip 4:** Eliminera alla former av tvångsarbete.
- **Princip 5:** Avskaffa barnarbete.

Kapitlet har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar.



Mål 5. Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt.



Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.



Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.



Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.



Mål 16. Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer.

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för den sociala hållbarheten och samhället. Dels genom uppdraget att transportera människor från punkt a till punkt b, dels genom sin strukturerande roll – där det finns kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

3.1 Så styrs arbetet

Riktlinjer social hållbarhet (RiSoc)¹⁰ och Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill)¹¹ utgör del av de viktigaste styrdokumenterna i trafikförvaltningens arbete med de sociala frågorna.

Riktlinjer social hållbarhet (RiSoc) styr på vilket sätt sociala konsekvensbeskrivningar ska genomföras inför stora investeringar och utbyggnadsprojekt. De innehåller också krav och vägledning gällande socialt ansvarstagande inom offentlig upphandling.

¹⁰ Riktlinjer Social hållbarhet SL-S-476710.

¹¹ Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning TN-S2968824.

Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill) innehåller krav som i många avseenden går utöver de krav som ställs i lagstiftningen. Tillgänglighetsarbetet fokuserar på att hålla resenären i centrum och att tillgodose de olika tillgänglighetsbehov som finns. I detta ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention.

3.2 Mål och indikatorer

Trafikförvaltningen, liksom Region Stockholm, har som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande. I Tabell 1 redovisas de mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande, från trafikförvaltningens budget 2025 medan Tabell 2 redovisar mål och indikatorer från trafikförsörjningsprogrammet.

Tabell 1. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet i trafikförvaltningens budget.

	Utfall 2024	Utfall 2025	Mål 2025	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken, procent	75	74	78	84
Andel trygga resenärer i särskilda persontransporter, procent	84	85	76	84
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt, procent	86	88	85	100

Tabell 2. Uppföljning av beslutade mål inom social hållbarhet i det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Mål	Indikator	Basår 2023	Utfall 2025	Målvärde 2035	Kompletterande mått
Mål 2. Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som trygg	64 %	69 %	70 %	Andel kollektivtrafikresenärer som känner sig trygga ensam i kollektivtrafiken kvällar/nätter
	Andel länsinvånare som upplever kollektivtrafiken som pålitlig	38 %	43 %	60 %	

3.3 Risker inom social hållbarhet

De största utmaningarna kopplade till arbetet med de sociala frågorna finns inom följande områden:

- Trygghet.
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre.
- Barnperspektivet vid utveckling och drift av kollektivtrafiken.
- Trängsel utifrån perspektivet tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn.
- Efterlevnad av Region Stockholms uppförandekod för leverantörer.

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighetsinventeringar, trygghetsmätningar och kundundersökningar samt genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet och styra mot målen. Därtill genomförs andra åtgärder för att säkerställa att målen inom socialt ansvarstagande nås i tid, se de efterföljande avsnitten om trygghet och tillgänglighet. Vid upphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på efterlevnad av Region Stockholms uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se kapitel 2.3.

3.4 Trygghet

Trygghet utgör ett prioriterat mål inom hållbar mobilitet i Regionens trafikförsörjningsprogram 2035. Målet är styrande för utvecklingen för ökad trygghet inom kollektivtrafiken. Att känna sig trygg i, och i angränsning till, kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen arbetar aktivt, strategiskt- taktiskt som operativt, för att öka tryggheten för alla resenärsgupper.

Faktaruta – definition för trygghet

Säkerhet kopplat till brott och ordningsstörningar handlar om individens faktiska risk att utsättas, medan **trygghet** är individens upplevelse av sin egen säkerhet.

Individens upplevelse av sin egen säkerhet beror bland annat på rädslan/oron att utsättas för brott och ordningsstörningar. Denna rädsla/oro bygger i sin tur på en känsla av kontroll, tillit till samhället och till andra människor samt en tro på sin egen förmåga att förhindra brott och hantera eventuella konsekvenser av att utsättas.

3.4.1 Samordnat trygghetsarbete

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med och följer upp det interna trygghetsarbetet genom att samordna och prioritera budgetuppdrag samt övergripande trygghetsaktiviteter enligt verksamhetsplan. Det är en stor mängd aktiviteter som tillsammans ska leda till att öka den upplevda tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken. Exempel på en viktig aktivitet är samordning av kravställning inom trygghet i samtliga upphandlingar av trafikutövare, underhålls- och trygghetsleverantörer. De samlade aktiviteterna bidrar till att nå trafikförvaltningens övergripande trygghetsmål vilket även bidrar till att fler väljer att resa med kollektivtrafiken.

3.4.2 Ökad samverkan som leder till ökad trygghet

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med att förbättra arbetssätt och metoder för ökad samverkan mellan trafikförvaltningens trygghetsresurser, trafikutövarens trafiknära personal samt med utvalda civila organisationers stödjande verksamheter. Samverkan sker även tillsammans med bland annat kommun, polis, fastighetsägare och andra lokala aktörer.

År 2024 startades en samverkansöverenskommelse mellan Region Stockholm och polisen, med målsättningen att gemensamt arbeta inom olika prioriterade områden för att öka tryggheten och säkerheten inom Stockholms län, se Figur 4 nedan.

Samverkansöverenskommelse mellan Regionen och Polisen

Målet med samverkansöverenskommelsen är att säkerhet och trygghet ska öka för de som bor, vistas eller arbetar i Stockholms län och att den faktiska brottsligheten ska minska.

Prioriterade områden

I överenskommelsen har man beslutat om fyra områden där samverkan på en regional nivå är särskilt viktigt, fokus kommer att ligga på:



Figur 4. Samverkansöverenskommelse mellan Regionen och polisen med start år 2024.

Under 2025 har arbetsgrupperna i de prioriterade områdena identifierat ett antal samverkansaktiviteter. Dessa aktiviteter bedöms kunna leda till ökad trygghet och säkerhet inom Stockholms län.

Oktober 2025 inleddes ett pilotprojekt där ordningsvakter, upphandlade av trafikförvaltningen, som arbetar i Stockholms cityområde ska hjälpa till med att transportera omhändertagna påverkade personer till Södermalmspolisen eller till Beroendekuten på S:t Görans sjukhus. Projektet kommer att pågå under sex månader.

Syftet är att avlasta polis, att förkorta ledtider samt att möjliggöra snabbare vårdinsatser. Då ordningsvakterna inte behöver invänta att polis ska ta över omhändertagandet, utan transport utförs av ordningsvakterna så kan de snabbare frigöras till att återgå till andra uppgifter som patrullering i kollektivtrafiken.

Efter pilotförsöket kommer en utvärdering att ske för att se om försöket har givit önskad effekt.

3.4.3 Trygghetsevent i stationsmiljö

Varje månad genomför trafikförvaltningens upphandlade trygghetsleverantörer trygghetsevent i stationsmiljö inom sitt avtalsområde. Med ståbord, roll-ups och give-aways från trafikförvaltningen i stationsmiljö - eller i nära anslutning - möter denna personal resenärer i syfte att bygga relationer och förtroende samt sprida kunskap om trafikförvaltningens trygghetsarbete i kollektivtrafiken.



Figur 5. Exempel på trygghetsevent i stationsmiljö under 2025.

3.4.4 Trygghetsmätningar

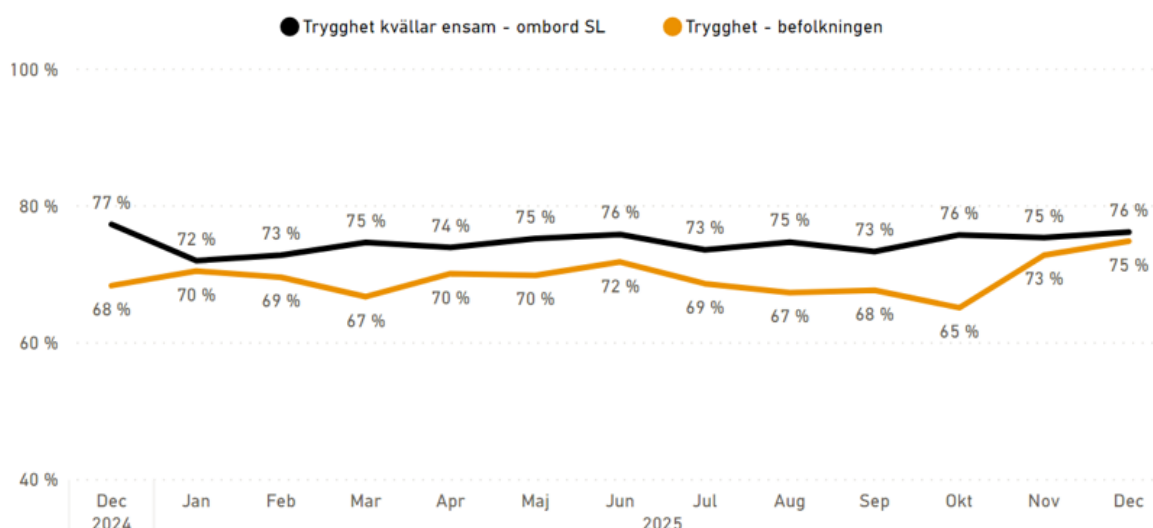
Den upplevda tryggheten följs upp kontinuerligt med trafikförvaltningens ombord undersökning Upplevd kvalitet och den branschgemensamma undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen Upplevd kvalitet genomförs ombord på alla fordon och fartyg. Kollektivtrafikbarometern genomförs med en mixad metod som mäter attityder bland hela befolkningen, både de som reser och de som inte reser med kollektivtrafik.

I Upplevd kvalitet följs indikatorn "Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik" upp med frågan "När jag reser ensam med den här linjen på kvällar och/eller nätter känner jag mig trygg". Indikatorn är kopplad till trafikförvaltningens övergripande mål om andel trygga resenärer. I Kollektivtrafikbarometern ställs frågan "Det känns tryggt att resa med SL".

Ombord undersökningen Upplevd kvalitet visar att 74 procent av resenärerna känner sig trygga år 2025 när de reser med SL ensamma under kvällar och nätter. Resultatet är marginellt lägre än förra årets toppnotering på 75 procent, men bekräftar fortsatt en stabil och

hög nivå av trygghet. Den upplevda tryggheten skiljer sig åt mellan de olika trafikslagen, de svagaste nöjdhetsnivåerna finns inom pendeltåg och tunnelbana. Den upplevda tryggheten skiljer sig tydligt åt även mellan könen, kvinnor känner sig mindre trygga än män.

Kollektivtrafikbarometern visar att känslan av trygghet bland befolkningen har ökat sedan de låga noteringarna under pandemin. Under 2025 upplevde 69 procent av befolkningen att det kändes tryggt att resa med SL, en ökning med två procentenheter jämfört med 2024 och en tangering av den högsta årsnoteringen 2019. De som reser med SL känner sig tryggare än de som inte gör det.



Figur 6. Andel som känner sig trygga när man reser med kollektivtrafik, december 2024 – december 2025.
Källor: Upplevd kvalitet och Kollektivtrafikbarometern.

3.4.5 SL:s Trygghetscentral

Faktaruta

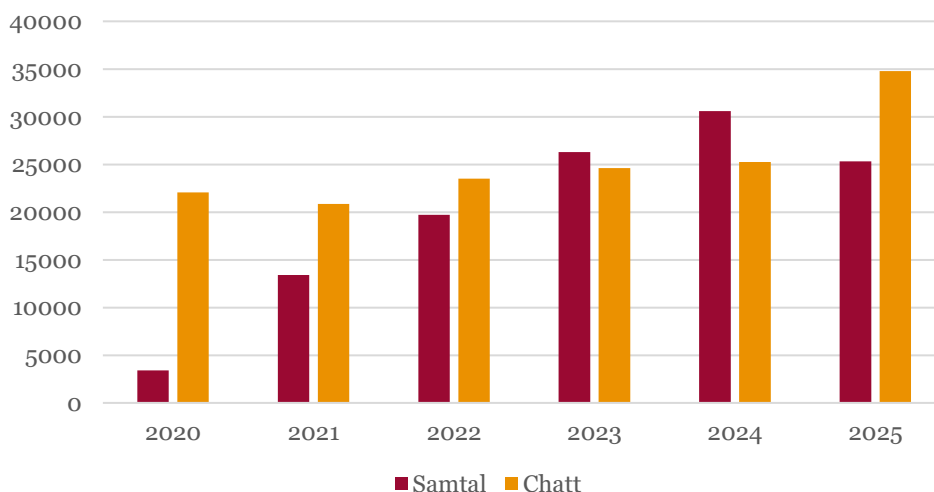
SL:s trygghetscentral, trygghetsnummer och chattfunktion

- Trygghetsnummer 020 120 25 25
- Trygghetschatten nås via SL-appen och på sl.se
- Bemannad dygnet runt
- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger finns det cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Alla trygghetsresurser får utbildning avseende lagar, etik och moral, social hållbarhet, suicidprevention, avtalskunskap samt att jobba i publika miljöer. Därtill genomförs löpande utbildning om tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken (tillgänglighetsutbildning) samt kunskapskompletterande utbildningar såsom polisens utbildningar om pågående dödligt våld (PDV) samt anpassad arenautbildning riktad för arbete i kollektivtrafikmiljö.

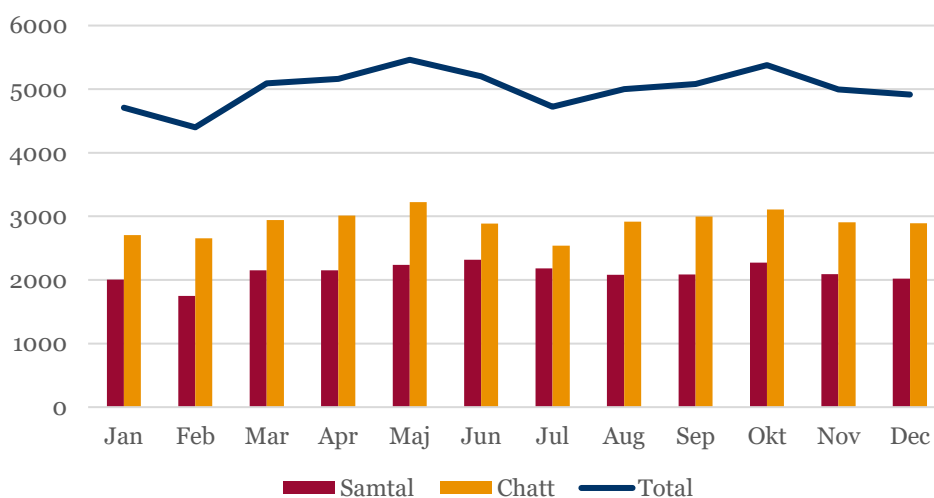
3.4.6 Trygghetscentralens trygghetsnummer och chatt

Via trygghetsnumret och trygghetschatten når resenärer en operatör på SL:s trygghetscentral som kan hjälpa till genom att dirigera trygghetsresurser till platsen.

Trafikförvaltningen genomför löpande olika trygghetskampanjer i kollektivtrafiken samt via olika sociala plattformar. Målet är att öka medvetenheten genom att ge kunskap om hur och när resenärer kan kontakta trygghetscentralen via telefon eller chatt för att få stöd och hjälp vid uppkomna situationer som påverkar tryggheten. Se Figur 7 och Figur 8 nedan för antal inkomna samtal och chattärenden. Tidigare år har vartenda samtal som ringts/chatt som startats av resenär redovisats oavsett om de tagits emot av trygghetsoperatör eller ej. Nu redovisas i stället antal resenärskontakter som lett till åtgärd av trygghetscentralen.



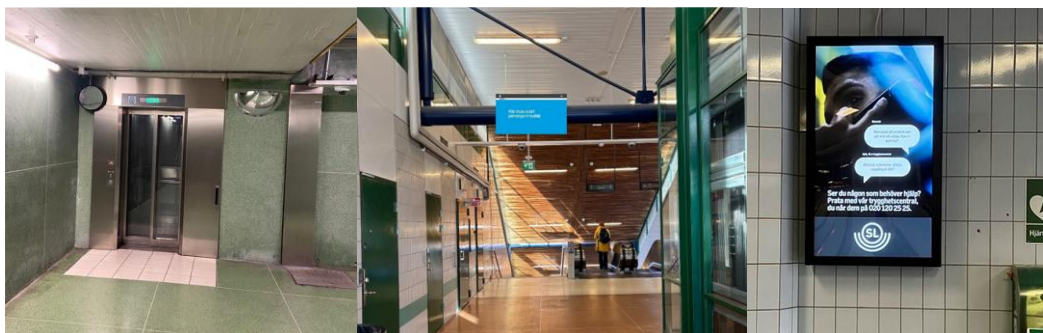
Figur 7. Antal resenärskontakter via telefon och chatt till Trygghetscentralen år 2020-2025.



Figur 8. Antal resenärskontakter via telefon och chatt till Trygghetscentralen, år 2025.

3.4.7 Aktiviteter för att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken

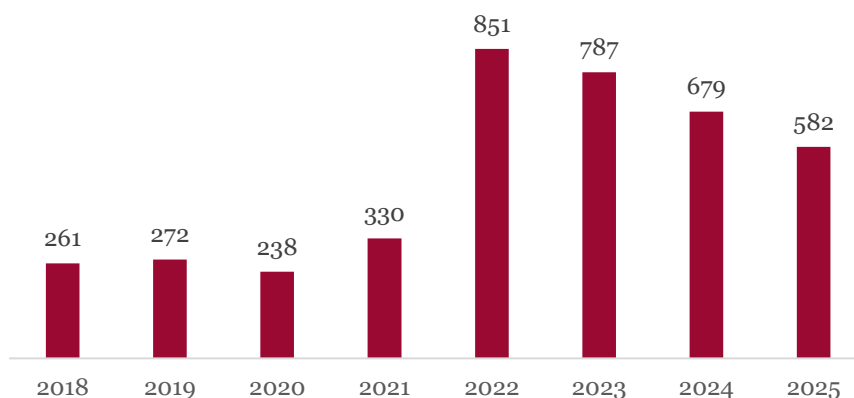
Under år 2025 har trafikförvaltningen haft fokus på projektet att öka kvinnors trygghet i kollektivtrafiken med pilotförsök på olika trygghetslösningar/åtgärder på utvalda stationer. Inför implementeringsfasen har trafikförvaltningen ansökt och fått beslut om innovationsmedel från Region Stockholm. Pilotprojektet finansieras delvis via innovationsmedel från Region Stockholm och fick ta emot 2025 års Hållbarhetspris inom Region Stockholm med anledning av det innovativa arbetssättet och framtagna lösningar. Trygghetslösningarna som testas i piloten är trygghetsinformationsskärmar, medtittarmonitorer och siktspeglar enligt Figur 9 nedan.



Figur 9. Bilder på föreslagna åtgärder i stationsmiljö.

3.4.8 Aktiviteter gällande tekniska trygghetsåtgärder

Arbetet med videoanalys i tunnelbanan fortgår i syfte att bidra till trafikförvaltningens övergripande säkerhetsmål; att minska andelen allvarligt skadade i kollektivtrafiken. Videoanalys är en AI-teknik som möjliggör detektion av särskilda händelser i trygghetskamerasystemet. Videoanalysen automatgenererar larm i trygghetskamerasystemet när en viss händelse inträffar på en tunnelbanestation. Larmen som är definierade och används idag är spårinträdelse, person på vita linjen (en person som vistas mycket nära kanten till spårområdet) och person på bänk (en person som har varit stillasittande en längre stund). Lösningen är i bruk på 15 stationer i tunnelbanan och har bland annat bidragit till ökad kännedom om antalet personer som beträder spåren eller som somnar på perrongernas bänkar under nattetid. Trafikförvaltningen har utöver ovan även förvärvat kunskaper om avvikande beteende på perrongerna som skulle kunna vara signaler kopplat till suicidnära personer eller psykisk ohälsa. Med stöd av videoanalys har 39 suicidförsök förhindrats sedan lösningen implementerades.



Figur 10. Antal anmälda spårbeträdelsehändelser och föremål på spår per år i stationer med videoanalyslarm, 2018–2025.

Vidare fortsätter trafikförvaltningen att utveckla arbetet inom kamerateknik med att utöka kameror på nya platser samt uppkoppling av livevideo ombord på fordon. Under året har de äldre vagnarna på tvärbanan kopplats upp med realtidsbild till SL:s trygghetscentral. Ett fåtal tvärbanehallplatser och bussterminaler samt flertalet pendeltågsstationer som tidigare inte varit kamerabevakade har utrustats med kameror.

Under året har ett innovationsprojekt inletts för att utforska trafikförvaltningens och Regionens möjlighet att använda drönarteknik som en del i egendomsbevakningen. Projektet är delvis finansierat av Region Stockholms innovationsfond och inleddes under hösten med en studie med syfte att kartlägga förutsättningarna att använda drönare som hjälpmedel i bevakning av icke-publika miljöer. Studien ger också trafikförvaltningen en vägledning och rekommendationer om hur nästa fas i projektet kan genomföras; en praktisk pilotstudie på ett fåtal utvalda platser.

3.4.9 Suicidprevention i kollektivtrafiken

Det suicidpreventiva arbetet inom tunnelbanan bedrivs genom ett nära samarbete mellan trafikförvaltningen, Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention (NASP), Trafikverket och civilsamhället, med syftet att minska risken för suicid i den spårbundna trafiken. Arbetet omfattar både fysiska åtgärder, riktad kommunikation samt utbildning av personal.

Bland de viktigaste åtgärderna finns förstärkt säkerhetskommunikation på plattformar med tydligare markeringar och skyltning, samt utbildningen Trafik som stärker personalens förmåga att upptäcka och bemöta suicidala personer (ASOP). Dessutom pågår ett forskningsprojekt Blått Ljus, som undersöker hur ljussättning kan påverka beteenden, och planering av nödstoppknappar som ny skyddsåtgärd.

Sammantaget visar resultaten från de olika åtgärderna på gynnsamma effekter, ökad trygghet och en stärkt beredskap i hela kollektivtrafiksystemet. Arbetet utgör en viktig del av Regionens långsiktiga strategi för psykisk hälsa och trygg kollektivtrafik.

3.5 Tillgänglighet

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhället på lika villkor. Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning är central i kollektivtrafiken.

3.5.1 Mål för tillgänglighet

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är full tillgänglighet inom alla trafikslag, inklusive bytespunkter, till år 2035 (exklusive museala fordon och fartyg) och har tagits fram av trafikförvaltningen samt funktionshindersorganisationerna. Det betyder att nedanstående fem moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:

- Planera resan.
- Köpa och använda biljett.
- Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga.
- Ta del av information.
- Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget.

De fem momenten utgår från lagkrav och kompletterande krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill).

Tillgängligheten mäts vid de hundra största bytespunkterna, samt vid samtliga spårhållplatser, enligt i förväg valda och fastställda kriterier baserade på lagkrav och krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill). För att erhålla en rättvis viktning mellan bytespunkterna och trafikslagen viktas dessa utifrån antalet påstigande.

3.5.2 Utfall 2025, tillgänglighet

SL-trafiken har uppnått 88 procent tillgänglighet under 2025, vilket är en ökning från 86 procent för 2024. Ökningen beror huvudsakligen på eftersläpning i redovisning av utfasning av gamla tunnelbanevagnar samt uppföljande inventeringar av genomförda tillgänglighetsförbättringar efter ombyggnader på ett antal bytespunkter runt om i länet.

Under 2025 har en ny överenskommelse om samverkan mellan Region Stockholm samt funktionshinder- och pensionärsorganisationerna slutits. Ett förslag till lokal överenskommelse om samverkan mellan trafikförvaltningen, förvaltning för utbyggd tunnelbana och organisationerna är under framtagande. Överenskommelsen omfattar även färdtjänstverksamheten och utgör ett viktigt forum för strategisk dialog och samordning i frågor som rör tillgänglighet och användbarhet i kollektivtrafiken.

Som en del av arbetet med budgetuppgdrag har innehåll i sociala konsekvensbeskrivningar tydliggjorts avseende funktionsrättskonsekvens vilket också har införts i relevanta mallar och processer. Syftet är att säkerställa att konsekvenser för personer med funktionsnedsättning beaktas i planering, beslutsfattande och genomförande av åtgärder. Genom införandet av

funktionsrättskonsekvens stärks trafikförvaltningens arbete med att integrera tillgänglighets- och funktionsrättsperspektiv i verksamheten.

3.5.3 *Utbildning i tillgänglighet*

Alla nya medarbetare på trafikförvaltningen utbildas i tillgänglighet. Utbildningen består dels av en digital informativ del, vilken är obligatorisk för samtliga anställda på trafikförvaltningen, dels av en praktisk del där kursdeltagarna själva får testa på hur det kan vara att exempelvis vara synnedställd eller rullstolsanvändare. Den praktiska delen av utbildningen hålls i samverkan med funktionshindersonsorganisationernas utbildare på Spårvägmuseet. Under 2025 har beslut fattats att den praktiska delen inte längre ska vara obligatorisk för samtliga nya medarbetare, utan i stället valfri.

3.5.4 *Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken*

Sjötrafiken har precis som den övriga kollektivtrafiken målet att uppnå full tillgänglighet till 2035. Tillgänglighetsanpassningen sker successivt, huvudsakligen i samband med större renoveringar av fartyg eller öppnandet av nya bryggor. För tillgängligheten inom sjötrafiken är samspelet mellan bryggor, fartyg och vattenstånd centralt, framför allt påverkar lutning på landgången vid på-/avstigning.

Under 2025 har tillgänglighetsarbetet fortlöpt, bland annat genom framtagande av kravställning för kommande upphandling av skärgårdstrafiken.

Pendelbåtstrafiken har uppnått 84 procent tillgänglighet för 2025, jämfört med tidigare 81 procent. Skillnaden förklaras till största delen med att linje 83 upphörde som pendelbåtlinje våren 2025 i samband med inrättandet av SL-zonen i skärgårdstrafiken¹². Därmed utgick ett stort antal bryggor från indikatorn.

3.6 **Socialt ansvar**

3.6.1 *Utbildning inom social hållbarhet*

Alla nya medarbetare på trafikförvaltningen genomför en obligatorisk digital utbildning i social hållbarhet. Den bygger på Region Stockholms hållbarhetspolicy och folkhälsopolicy. Utbildningen är ett komplement till Region Stockholms övergripande e-utbildningar i folkhälsa och hållbar utveckling.

3.6.2 *Hållbara leveranskedjor*

Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas på ett socialt hållbart sätt, där respekten för mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor är en självklar del av leverantörskedjan.

Under 2023–2024 publicerade Etisk Handel Sverige flera rapporter om mänskliga rättigheter vid tillverkning av spårfordon, elbussar och fordonsbatterier i Kina. Kartläggningarna, som trafikförvaltningen tillsammans med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter tog initiativ

¹² Införande av SL-taxa i sjötrafiken på sträckan Stockholm-Vaxholm/Rindö RS 2024-1075.

till, visar på allvarliga risker kopplade till bristande arbetsvillkor och kränkningar av mänskliga rättigheter.

Baserat på tidigare kartläggningar har trafikförvaltningen under 2025 följt upp efterlevnaden av uppförandekoden vid tillverkning av elbussar och batterier hos flera leverantörer. Granskningen har gett en fördjupad förståelse för situationen i olika produktionsländer och bidragit till ökad kunskap om riskerna i leverantörskedjorna.

I samarbete med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter och Etisk Handel Sverige har trafikförvaltningen även tagit initiativ till en kartläggning av arbetstagares rättigheter generellt inom fordonsbranschen i Turkiet och Egypten. Syftet är att öka kunskapen om förhållandena i tillverkningsledet och att säkerställa att trafikförvaltningens krav och arbetssätt bidrar till en socialt hållbar utveckling. Resultatet av kartläggningen presenteras under 2026.

Vidare har trafikförvaltningen under 2025 deltagit i branschsamverkan för en gemensam vägledning inom social hållbarhet och elfordon. Arbetet leds av organisationen Svensk Kollektivtrafik och kommer fortsätta under 2026.

3.6.3 *Nya riktlinjer för social hållbarhet i upphandling*

Under våren har trafikförvaltningen uppdaterat sina riktlinjer för social hållbarhet i upphandling. Syftet med uppdateringen är att stärka arbetet för mänskliga rättigheter, goda arbetsvillkor och ett ansvarsfullt bemötande i hela leverantörskedjan.

De reviderade riktlinjerna omfattar de krav som ska tillämpas i olika typer av upphandlingar och är nu fullt ut anpassade till regionernas gemensamma uppförandekod för leverantörer samt de nya kontraktsvillkoren för tillbörlig aktsamhet.

En central nyhet är att riktlinjerna innehåller förtydligade krav på transparens och revisioner vid anskaffning av fordon eller komponenter som tillverkas i högriskländer. Därmed stärks kontrollen av leverantörskedjor med förhöjda risker för bristande arbetsvillkor eller kränkningar av mänskliga rättigheter.

Uppdateringen inkluderar också tydligare krav på utbildning i gott bemötande och suicidprevention, som är obligatorisk för all kundnära personal inom trafiken. Syftet är att skapa tryggare kollektivtrafik och säkerställa mer omtänksamt bemötande för resenärerna.

En ytterligare förbättring är att varje krav har tilldelats ett unikt ID-nummer, vilket möjliggör elektronisk hantering av avstegsansökningar och gör det enklare att följa upp och spåra tillämpningen av beslutad kravställning i projekten.

3.6.4 *Barncentrerad service och bemötande i kollektivtrafiken*

Under 2025 har trafikförvaltningen drivit projektet Barncentrerad service och bemötande i kollektivtrafiken med stöd från Region Stockholms innovationsfond. Syftet med projektet är att stärka barns rättigheter och trygghet i kollektivtrafiken genom att utveckla lösningar som bidrar till ett mer barnanpassat och empatiskt bemötande.

Under året har projektet genomfört dialoger och intervjuer med personal i trafiken och SL:s skolinformatörer för att samla in deras erfarenheter och behov. Eftersom personalen redan genomgår omfattande utbildningar i bemötande har projektet fokuserat på att ta fram lösningar som kompletterar och stärker det befintliga arbetet. Genom en tjänstedesignprocess utvecklas konkreta koncept som ska bidra till att barn möts med respekt, tydlig information och ett tryggt stöd i kollektivtrafiken. Ett av de första resultaten är förbättrad information till barn och föräldrar på sl.se.

Projektet har också identifierat utvecklingsbehov inom hantering av kundsynpunkter kopplade till barn, vilket har lett till att ett separat förbättringsarbete har startats internt. Under 2026 planeras implementering av fler lösningar, med målet att långsiktigt integrera barnperspektivet i trafikförvaltningens kvalitets- och utvecklingsarbete.

3.6.5 *Barnrättsveckan*

Under en vecka visades barns teckningar ombord i kollektivtrafiken, på SL:s digitala skärmar och på sl.se. Syftet var att uppmärksamma att FN:s barnkonvention firade fem år som svensk lag. Initiativet lyfte barns perspektiv och skapade engagemang kring barnens rätt till delaktighet och trygghet i kollektivtrafiken.

3.6.6 *Sociala aspekter som en del av utbyggnad av kollektivtrafiken*

Under 2025 har trafikförvaltningen stärkt arbetet med social hållbarhet inom bygg- och anläggningsprojekten. Ett internt nätverk för social hållbarhet har fortsatt att träffas för att utbyta erfarenheter och driva frågor kopplade till arbetsrätt, trygghet och hållbara leveranskedjor. Trafikförvaltningen samverkar även med andra förvaltningar inom Region Stockholm för att driva gemensamt arbetssätt med krav och uppföljningar inom dessa områden.

Under året har särskilt fokus legat på att ta fram tydligare fokusområden och mål för arbetet med social hållbarhet i byggprojekt, i nära samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana. Trafikförvaltningen har även fördjupat sin samverkan externt genom dialoger med Skatteverket och Region Uppsala, med syfte att utbyta erfarenheter och stärka det gemensamma arbetet för att förebygga svart arbetskraft i byggsektorn.

Trafikförvaltningen har dessutom följt upp hur pågående och avslutade byggprojekt arbetar med sociala aspekter. Utvärderingen visar att många projekt, även de som påbörjades innan dagens krav på social hållbarhet infördes, integrerar sociala perspektiv i både planering och genomförande. Exempel på detta är:

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Sociala konsekvensbeskrivningar med fokus på barnperspektiv och folkhälsa.
- Förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Trygghetsskapande åtgärder vid stationer och byggarbetsplatser.

Genom detta arbete bidrar trafikförvaltningen till att utbyggnaden av kollektivtrafiken sker på ett ansvarsfullt, inkluderande och hållbart sätt, i linje med Region Stockholms övergripande mål för social hållbarhet.

4 En attraktiv arbetsgivare tar ansvar

Trafikförvaltningens arbete inom HR-området syftar till att förvaltningen ska vara en hållbar, attraktiv och inlyssnande arbetsgivare. Arbetsuppgifterna, kulturen på arbetsplatsen och vad trafikförvaltningen står för som arbetsgivare är alla viktiga komponenter för att det ska vara hållbart och attraktivt att jobba inom förvaltningen. Genom samverkansavtalet med de fackliga organisationerna lägger trafikförvaltningen grunden för en löpande dialog mellan arbetsgivare och medarbetare för att gemensamt utveckla verksamheten.

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel är:

- **Princip 3:** Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.
- **Princip 6:** Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter.

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar.



Mål 5. Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt.



Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.

4.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för både medarbetare och leverantörer. Jämställdhets- och mångfaldsfrågorna finns sedan länge med på agendan och utgår från Region Stockholms medarbetarpolicy, som tillika är arbetsmiljöpolicy. Trafikförvaltningen följer också Region Stockholms policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Förvaltningen omfattas av Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) kollektivavtal Allmänna bestämmelser samt av regionalt och lokalt samverkansavtal som reglerar hur samverkan och förhandling genomförs.

Vid utgången av 2025 var 1 202 personer anställda inom trafikförvaltningen, fördelat på 1 151 tillsvidareanställda samt 51 visstidsanställda (se Tabell 3 nedan). Antalet nyanställda externa medarbetare (tills vidare) under 2025 var 142. I Tabell 4 redovisas lönefördelningen.

Tabell 3. Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2023 – 2025.

	2023	2024	2025
Antal i ledningsgrupp totalt	11	11	11
-varav män	7	7	7
-varav kvinnor	4	4	4
Antal chefer totalt	126	136	154
-varav män	61	69	76
-varav kvinnor	65	67	78
Antal tillsvidareanställda totalt	912	1 083	1 151
-varav män	420	516	565
-varav kvinnor	492	567	586

Tabell 4. Lönefördelning inom trafikförvaltningen 2023–2025 (medellöner per 31 december).

	2023	2024	2025
Ledningsgruppen	Kvinnornas löner är 6,2 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 5,0 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 3,4 % lägre än männens
Chefer	Kvinnornas löner är 0,5 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 0,3 % högre än männens	Kvinnornas löner är 1,1 % lägre än männens
Medarbetare	Kvinnornas löner är 9,5 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 5,9 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 7,3 % lägre än männens

4.2 Mål och indikatorer

I Tabell 5 nedan redovisas resultat av beslutade mål och indikatorer inom området attraktiv arbetsgivare.

Tabell 5. Uppföljning av beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare 2023–2025.

Mål och indikator	2023	2024	2025	Mål 2025 Region Stockholm
Totalindex HME	75	75	75	80

4.3 Risker inom personalområdet

Den största utmaningen som identifierats inom personalområdet är att trafikförvaltningen inte ska klara av att kompetensförsörja i den utsträckning verksamhetens förändrade uppdrag ställer krav på. Den snabba förändringstakten i verksamheten ställer nya krav både på

kompetens och arbetssätt. Förändringstakten innebär en ökad belastning på organisationen vilket ökar risken för brister i den organisatoriska och sociala arbetsmiljön, som har påverkan på medarbetarnas motivation och hälsa. Detta ställer nya krav på ledarskapet. En ytterligare orsak är den allt högre konkurrensen om den kritiska kompetensen som ofta är nischade specialistroller. Om trafikförvaltningen inte lyckas riskerar det att ge negativa konsekvenser för såväl leverans som för arbetsgivarvarumärket.

4.4 Genomförda aktiviteter 2025

4.4.1 *Excellent arbetsgivare och topplacering i årets kartläggning av arbetsvillkor*

I Nyckeltalsinstitutets senaste kartläggning av arbetsvillkor, omfattande över 800 000 medarbetare inom 400 företag och organisationer, har trafikförvaltningen fått flera utmärkelser. Trafikförvaltningen tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av rådande arbetsvillkor i svenskt arbetsliv. Dessutom utses trafikförvaltningen till en av Sveriges mest attraktiva och hållbara samt jämställda arbetsgivare inom alla branscher (AVI® och JÄMIX®). Trafikförvaltningen får även utmärkelsen "Bäst i branschen" för regioner då förvaltningen har uppnått högsta resultat i JÄMIX® av alla medverkande regioner.

4.4.2 *Kompetensförsörjning*

För att långsiktigt kunna attrahera, utveckla och behålla rätt kompetens samt ställa om arbetssätt i önskad takt, arbetar trafikförvaltningen systematiskt med kompetensförsörjningen. I det ingår att varje avdelning, parallellt med verksamhetsplaneringen, kompetensplanerar inför kommande år. Kompetensplaner arbetas fram på samtliga nivåer i verksamheten och uppföljning sker via indikator "Andel avdelningsvisa kompetensplaner", vilken för 2025 ligger på 100 procent.

4.4.3 *Lärande kultur, handlingsbara värderingar och kompetensutveckling*

För att klara kompetensförsörjningen behöver värdegrunden genomsyra verksamheten. Under året lanserades en ny paketering av värderingarna för att stödja verksamheten i arbetet med att hålla värderingarna levande i vardagen och skapa förutsättningar för en lärande kultur.

Utbudet av kvalitativt lärandematerial har utökats genom LinkedIn Learning. Alla anställda har tillgång till LinkedIn Learning, en digital utbildningsplattform som möjliggör för individen att själv driva sitt eget lärande. Under året har skräddarsydda så kallade "learning paths" (lärvägar) tagits fram för att möta kompetensbehov i verksamheten. Därtill har ett digitalt verktyg för att främja lärande och stötta den psykologiska tryggheten i gruppen erbjudits verksamhetens chefer under året.

4.4.4 *Omställningsfonden*

Informationsinsatser gentemot chefsgruppen har genomförts under året för att öka kunskapen om möjligheterna med omställningsfonden med målsättningen att öka ansökningarna.

4.4.5 *Arbetsgivarvarumärke: fokus på samhällsnyttan*

Under året har en kampanj genomförts med temat "Kollektivtrafiken: så funkar det". Syftet med arbetet är att bygga kännedom om trafikförvaltningen som arbetsgivare och väcka intresse för arbetsplatsen externt, men också att skapa stolthet internt. Detta har resulterat i en markant ökning avseende kännedom, interaktioner med trafikförvaltningens material, ansökningar samt anställningar jämfört med samma period föregående år.

4.4.6 *Rekrytering: kompetensbaserat och strukturerat arbetssätt*

Inom trafikförvaltningen har rekryteringsbehovet ökat de senaste tre åren mot bakgrund av den pågående konsultväxlingen. Mot denna bakgrund har trafikförvaltningen sett behov av att utveckla och kvalitetssäkra rekryteringsprocessen för att öka sina möjligheter att attrahera och rekrytera nya medarbetare – men utan att rekryteringsprocessen upplevs som tungrodd av dess chefer. Ett kompetensbaserat arbetssätt genomsyrar rekryteringsprocessen vilket minskar risken för ofrivillig diskriminering. En aktiv åtgärd är att genom stickprov följa upp processefterlevnaden med fokus på kravprofil, urval och rekryteringsgrupp. Chefsutbildning i kompetensbaserad rekrytering har genomförts vid två tillfällen under året.

4.4.7 *Studenter och unga talanger*

När högskoleingenjörer väljer attraktiva arbetsgivare är trafikförvaltningen även under 2025 med på tio i topp-listan bland de arbetsgivare som högskoleingenjörer uppfattar som mest attraktiva, både i kategorin studenter och "young professionals" (4–8 års erfarenhet). För femte året i rad har trafikförvaltningen fått utmärkelsen Karriärföretag. Hela 20 procent av årets ex-jobb och LIA¹³-praktik har lett till anställningar.

4.4.8 *Hållbar arbetsgivare – kartläggning av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön*

OSA¹⁴-kartläggningen är Region Stockholms främsta verktyg för att få en samlad bild över arbetsmiljön på sina arbetsplatser. Under 2025 har en ny leverantör av verktyget tagit över vilket tillgängliggör rapporterna snabbare än föregående år och som därmed ger verksamheten längre tid för dialog kring resultat, riskbedömning samt framtagande av relevanta åtgärder/handlingsplaner. Handlingsplaner arbetas fram på samtliga nivåer i verksamheten. Uppföljning sker via indikator "Andel avdelningsvisa handlingsplaner OSA-kartläggning" med ett utfall för 2025 som ligger på 100 procent.

4.4.9 *Systematiskt arbetsmiljöarbete*

Den årlig uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet genomförs av verksamhetens chefer i dialog med sina medarbetare under hösten varje år i arbetsmiljömodulen i Stödet. Uppföljningen för 2025 visar upplevelsen av att styrning och ansvar fungerar väl inom SAM, att SAM är till största delen etablerat och formell efterlevnad och stöd är starkt. Behov finns att utveckla uppföljning och kontroll.

¹³ Lärande i arbete.

¹⁴ Organisatorisk och social arbetsmiljö.

Fem olika teman för arbetsplatsträff (APT) är framarbetade och implementeras under året. Syftet är att skapa en bra grund för information och dialog om systematiskt arbetsmiljöarbete i medarbetargrupperna.

4.4.10 *Avvikelsehanteringssystem arbetsmiljö och miljö*

För att förbättra den systematiska uppföljningen av arbetsmiljö och miljö på trafikförvaltningen pågår lansering av tre (3) instanser av ett avvikelsehanteringssystem:

1. IA-systemet¹⁵ - Olycksfall och tillbud för medarbetare inom trafikförvaltningen.
2. BIA-systemet¹⁶ - Arbetsmiljö- och miljöavvikelser i projekt där trafikförvaltningen är byggherre (en instans inom IA för byggbranschen).
3. TRIA-systemet¹⁷ - Miljö- och trafikavvikelser hos våra trafikutövare och underhållsleverantörer (en instans inom IA för transportbranschen).

4.4.11 *Hälsofrämjande arbete – i samverkan*

Trafikförvaltningen vill verka för en hållbar arbetsmiljö och genom hälsofrämjande åtgärder nå ännu lägre sjuktal. Under 2025/2026 genomför trafikförvaltningen flera utbildningar för att stärka samverkan mellan chefer, skyddsombud och hälsoinspiratörer i det gemensamma arbetsmiljöarbetet. Utöver samverkan ligger fokus på rollförståelse och att stärka det hälsofrämjande och förebyggande perspektivet.

Stress och brist på återhämtning är en identifierad arbetsmiljörisk. Som en del i trafikförvaltningens satsning på psykisk hälsa 2025–2026 har förvaltningen under året bjudit in till olika föreläsningar: "Psykisk hälsa – livets viktigaste ämne", "Vaccin mot stress" och "Återhämtning".

4.4.12 *Mångfald på arbetsplatsen*

Ett långsiktigt arbete för att öka medvetenheten om likabehandling och mångfald inom trafikförvaltningen pågår och har fortsatt under 2025. Arbetsplatsträffmaterial (APT-material) har tagits fram som stöd i det lokala arbetet med den regionsgemensamma medarbetarpolicyn och riktlinjerna mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och sexuella trakasserier. Arbetet med att utveckla en lärande kultur baseras på teori om psykologisk trygghet och vikten av att allas perspektiv är viktiga och behövs.

¹⁵ Informationssystem om arbetsmiljö.

¹⁶ Byggbranschens informationssystem om arbetsmiljö.

¹⁷ Transportbranschens informationssystem om arbetsmiljö.

5 Fortsatt framåt med minskad klimatpåverkan och mindre buller

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- **Princip 7:** Stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem.
- **Princip 8:** Ta initiativ för att stärka större miljömedvetenhet.
- **Princip 9:** Uppmuntra utvecklandet av miljövänlig teknik.

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar.



Mål 5. Jämställdhet.



Mål 6. Säkerställa tillgången till och en hållbar förvaltning av vatten och sanitet för alla.



Mål 7. Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla.



Mål 9. Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation.



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder.



Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.



Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.



Mål 13. Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.



Mål 14. Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för en hållbar utveckling.



Mål 15. Skydda, återställa och främja ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, hållbart bruka skogar, bekämpa ökenspridning, hejda och vrida tillbaka markförstörelsen samt hejda förlusten av biologisk mångfald.

Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt så ofta som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen. Förvaltningen arbetar också aktivt för en minskad negativ miljöpåverkan från egna verksamheten på många sätt.

Ett exempel är handlingsplan för grön omställning med mål att minska kollektivtrafikens klimatpåverkan med minst 50 procent till 2030 relativt 2019. Detta innebär att verksamheten behöver använda 40 procent mindre energi 2030 än 2019, för att producera motsvarande mängd trafik. Systematiskt arbete med att reducera energianvändningen är fokus.

Mål och verktyg har tagits fram för det systematiska energiledningsarbete som behöver genomföras inom alla trafikslag och dess fordon, infrastruktur, depåer samt pendeltåg- och tunnelbanestationer. Därtill har förutsättningarna avseende energiledningsarbetet stärkts, till exempel genom tydliggörande av krav i trafik- och driftavtal. Effektivitet, träffsäkerhet, transparens och erfarenheter sprids med datadrivna metoder och verktyg. Dessutom innebär energisparåtgärder minskad förslitning på förvaltningens anläggningar.

Stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna för att minska omgivningspåverkan. Arbetet med att fortsätta minska lokala luftemissioner fortsätter med det storskaliga införandet av elbussar, vilka kommer att bidra ytterligare till förbättrad hälsa i tätbebyggd miljö. Därtill är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete.

5.1 Så styrs miljöarbetet

Trafikförvaltningen har ett systematiskt sätt att styra, organisera och arbeta med miljö med syftet att minska negativ miljöpåverkan och öka positiv miljöpåverkan. Trafikförvaltningen har ett ISO 14001-certifierat miljöledningssystem och följer utvecklingen av ISO 14001:2026. Därmed kommer miljöledningssystemet att anpassas för att säkerställa fortsatt relevans, regelefterlevnad och ett stärkt arbete med miljö i linje med de nya kraven inom fastställd övergångsperiod.

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

- Att få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen.
- Energieffektivisering i trafik och fastigheter.
- Klimatpåverkan från energianvändning (Scope 1 och Scope 2)¹⁸.
- Klimatpåverkan och resursanvändning vid byggnation (Scope 3).
- Klimatanpassning och klimatrisker.
- Att reducera buller, vibrationer och stomljud från spårtrafiken.
- Miljöpåverkan från val och användning av varor och kemiska produkter.
- Återbruk/cirkulär ekonomi.

I följande avsnitt beskrivs aktiviteter och resultat för år 2025.

5.2 Ökat kollektivt resande

5.2.1 Trafikplanering för ökat kollektivt resande

Trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att vidmakthålla befintlig kollektivtrafik och att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Från ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt men även för länets utveckling generellt. Utmaningen ligger i att öka

¹⁸ Läsaren hänvisas till kap. 5.3.1.

kollektivtrafikens attraktivitet för ett högt antal resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

Trafikförvaltningens samverkan med kommunerna är avgörande för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för invånarna. Det är kommunerna som kan anvisa mark för den nödvändiga infrastruktur som behövs till exempel för depåer, spår och terminaler samt ansvarar för väghållning. Därför har trafikförvaltningen och kommunerna en kontinuerlig dialog kring kommunernas planerade samhällsutveckling och tänkta exploateringsområden med syfte att arbeta för en hållbar utveckling där bostäder, verksamheter och infrastrukturen för kollektivtrafik stödjer varandra. Genom det kan så många invånare som möjligt ha bra tillgång till befintlig och planerad kollektivtrafik.

Åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss är ett annat exempel på hur trafikförvaltningen arbetar mot målet om ökat kollektivt resande. Utredningar och åtgärdsförslag tas fram gemensamt med länets kommuner och Trafikverket.

Ett tredje exempel för att öka resandet med kollektivtrafiken, är att trafikförvaltningen agerar på de effekter som pandemin har orsakat genom ett fokuserat arbete som bedrivs för att locka tillbaka resenärer. Detta innefattar exempelvis översyn av tjänsteerbjudande och riktad kommunikation om att resa kollektivt.

5.2.2 *Trafikanalyser för ökat kollektivt resande*

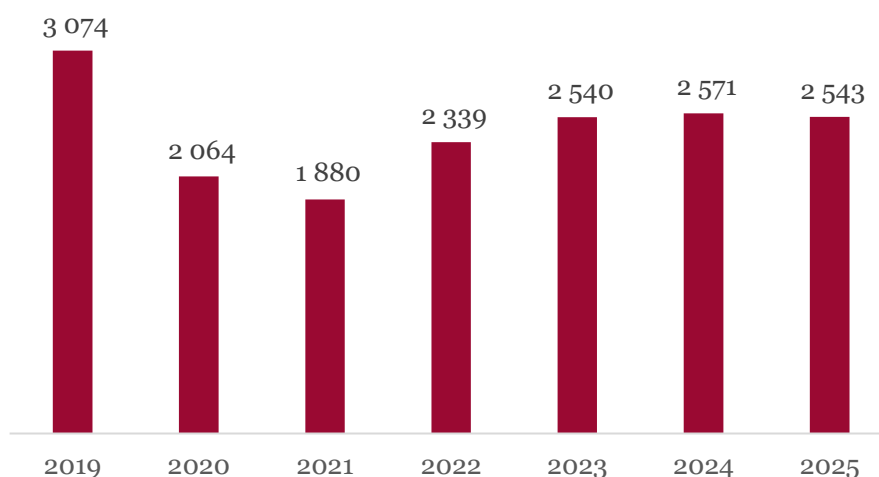
För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störningsinformation är de viktigaste faktorerna för nöjdhet med kollektivtrafiken. Informationen samlas in och viktas i drivkraftsanalyser som ligger till grund för att värdera planer och åtgärdsförslag.

Länsinvånarnas resvanor följs upp genom resvaneundersökningar i syfte att följa upp och analysera förändringar av resandet i länet.

Under år 2025 har resandet i länet stabiliserats på 83 procent jämfört med 2019. Den som har möjlighet att jobba hemifrån gör det två dagar per vecka. Distansarbete och nya beteenden efter pandemin bidrar till minskat resande med kollektivtrafik. Betydligt färre reser med SL dagligen jämfört med 2019. En del resor som tidigare skedde med kollektivtrafik ersätts nu med bil, cykel och gång, eller genomförs inte alls.

Kollektivtrafikens marknadsandel och färdmedelsandel har följts upp löpande med webbundersökningen Kollektivtrafikbarometern sedan 2020. Marknadsandelen för helår 2025 är 46 procent av alla motoriserade resor, en procentenhet lägre än 2024, främst på grund av låga nivåer under sommaren.

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att möta det förändrade resandebehovet efter pandemin och att locka tillbaka resenärerna samt att få potentiellt nya resenärer. Figur 11 visar hur resandet har utvecklats under åren 2019–2025.



Figur 11. Resande med kollektivtrafiken 2019–2025, antal påstigande en vanlig vintervardag (tusental).

5.2.3 Nöjdhet i kollektivtrafiken

Kundnöjdheten bland resenärer följdes under 2025 med ombord undersökningen Upplevd kvalitet som huvudkälla. Undersökningen görs via enkäter ombord på fordonen till cirka 13 000 resenärer varje månad. Nöjdheten med resan minskade något under 2025. Efter en svag uppgång 2024 har nöjdhetsnivån minskat med en procentenhet under 2025, och landar på 79 procent nöjda resenärer. Det är främst årets första månader som hade ett lågt resultat, kring 76 procent. Under andra halvan av året har det stabiliserats kring 80 procent, vilket är i linje med resultaten före pandemin. Resultatet 2025 är en procentenhet lägre än 2024, fem procentenheter lägre än toppnoteringen 2022 och under målet 80 procent nöjda resenärer. Utfallet för buss är något under målnivån och för pendeltåg mycket under målnivån. Tunnelbana, lokalbana och sjötrafik ligger över målnivåerna, med särskilt höga betyg för sjötrafik.

Tabell 6. Mål och utfall för nöjdhetsindikatorer i kollektivtrafiken 2025

Indikator	Mål 2025	Ackumulerat 2025	Utfall jämfört med mål
Nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik	80	79	↓
Nöjda resenärer – Tunnelbana	80	86	↑
Nöjda resenärer – Pendeltåg	79	61	↓
Nöjda resenärer – Lokalbana	86	88	↑
Nöjda resenärer – Buss	78	75	↓
Nöjda resenärer – Pendelbåt	92	97	↑
Nöjda resenärer – allmän skärgårdstrafik	94	95	↑

5.3 Minska klimatpåverkan

Kollektivtrafiken utgör den del av Region Stockholms verksamheter som använder mest energi. Enbart kollektivtrafikdriften står för ungefär 75 procent av Region Stockholms beräknade klimatpåverkan inom Scope 1, Scope 2 och indirekta utsläpp uppströms i värdekedjan vid energiproduktionen (så kallad Scope 3, kategori 3).

Åtgärder för att minska klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 inom trafikförvaltningens verksamheter handlar framför allt om energieffektivisering av tillgångar och elektrifiering av trafikdrift. Inom Scope 3 handlar det om åtgärder för att minska klimatpåverkan inom bygg- och anläggningsverksamheten, återbruk, förbättrat underhåll och att andra inköp ska minska.

Klimatmål:

Region Stockholm är ekologiskt hållbar och klimatneutral till år 2035¹⁹.

Indikatorer:

- Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019
- Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar.

Mål 2025:

Indikator - Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019
29 procent minskning jämfört med basår 2019.

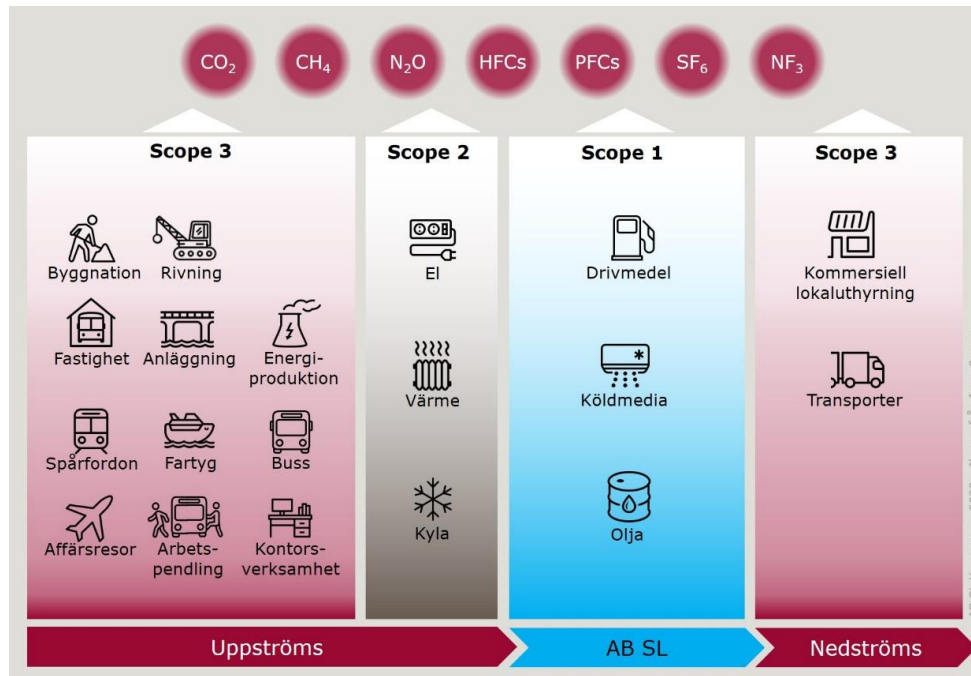
Indikator - Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar
19 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

Indikator - Minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med 2019
Utfallet visar en 36 procents minskning jämfört med basår 2019 för trafikförvaltningen. Indikatorn målsätts och följs upp på koncernnivå inom Region Stockholm, och innefattar Scope 1, merparten av Scope 2 och delar av Scope 3. Nedbrutet mål för trafikförvaltningen saknas.

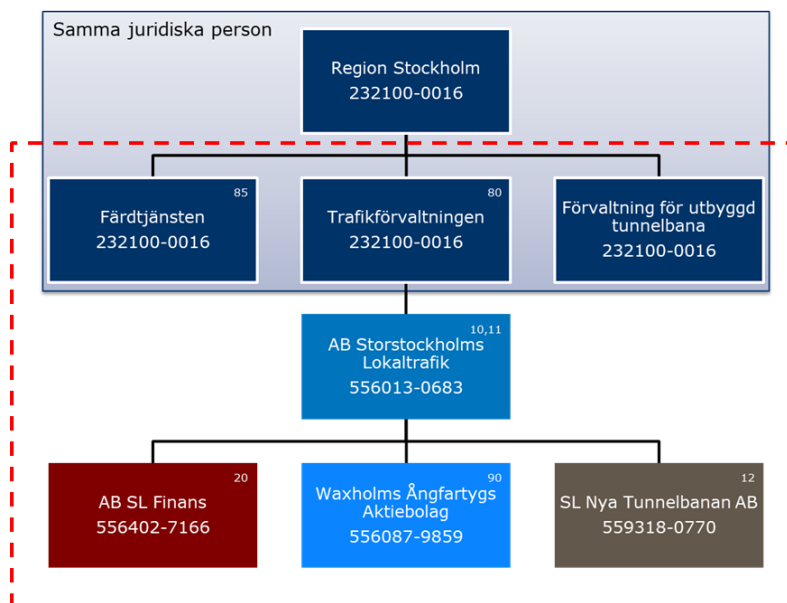
Indikator - Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar
Utfallet visar en 22 procents ökning jämfört med 2019. Ny basårsmätning inom Region Stockholm genomförs under år 2026. I Figur 12 ses en schematisk illustration av AB SL-koncernens och färdtjänstens klimatpåverkan inom Scope 1, 2 och 3.

¹⁹ Budget 2025 för Region Stockholm RS 2024-0217.



Figur 12. Schematisk bild över AB SL-koncernens och färdtjänstens totala klimatpåverkan i Scope, 1, 2, 3 enligt GHG-protokollet.

Klimatberäkningar görs i enlighet med Greenhouse Gas Protocol²⁰ (GHG-protokollet) och omfattar samtliga bolag inom AB SL-koncernen, trafikförvaltningen, förvaltning för utbyggd tunnelbana och färdtjänsten, se Figur 13.



Figur 13. Omfattning av klimatberäkningen för AB SL-koncernen och färdtjänsten.

²⁰ [Greenhouse Gas Protocol](#).

Trafikförvaltningen jobbar aktivt för att förbättra kvaliteten på indata och beräkningsmetodik för kvantitativa data, framför allt gällande beräknade utsläpp inom Scope 3 där det finns stora osäkerheter och antaganden. Klimatredovisningen visar på storleksordningar från olika utsläppskällor och ska ge stöd för att verksamheterna ska kunna förstå och prioritera i klimatarbetet framåt, vilka kategorier och utsläppskällor som är betydande och vilka nyckelåtgärder som behöver genomföras och budgeteras.

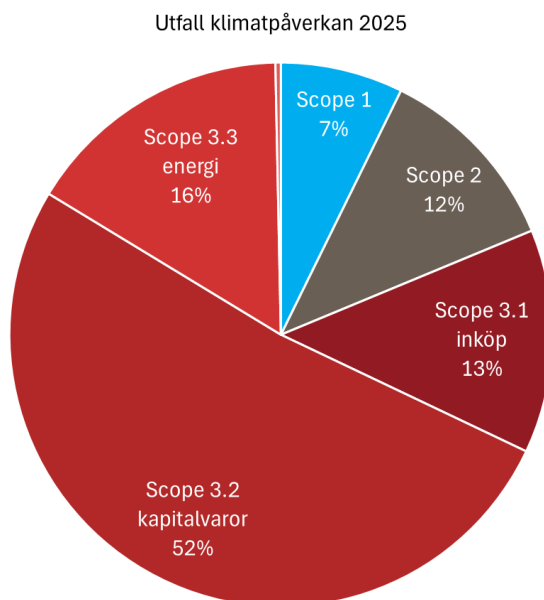
Resultatet presenteras i Tabell 7 och Figur 14. För mer detaljerat diagram, mer information, inklusive ingående data per kategori, beräkningsmetoder och tillhörande antaganden, hänvisas till Bilaga 1 och interna underlag.

*Tabell 7. AB SL-koncernens och färdtjänstens sammanfattade beräknade växthusgasutsläpp enligt GHG-protokollet Scope 1, 2 och 3 för rapporteringsperioden och i jämförelse med föregående år. *År 2024 har justerats jämfört med förra året, då även färdtjänsten inkluderas i samma summering.*

Beräknade totala utsläpp per Scope (ton CO ₂ -ekvivalenter)	2024	2025
Scope 1 växthusgasutsläpp	34 239	21 990
Scope 2		
- Platsbaserade utsläpp ²¹	46 942	34 557
- Marknadsbaserade utsläpp ²²	8 273	11 845
Scope 3 utsläpp (betydande)	267 078	244 910
TOTALT		
- Totala växthusgasutsläpp – Platsbaserade	348 259	301 458
- Totala växthusgasutsläpp - Marknadsbaserade	309 590	278 746

²¹ Beräknar energiförbrukningen baserat på den genomsnittliga emissionsfaktorn för den geografiska plats där energin förbrukas. Denna metod ger en bild av den faktiska påverkan på miljön i det specifika geografiska området.

²² Beräkningen tar hänsyn till den inköpta elektricitetens ursprung och tillåter organisationer att redovisa sin inköpta energi från ursprungsmärkta och förnybara energislag. Om elen ej är ursprungsmärkt används emissionsfaktorn för nordisk residualmix.



Figur 14. Diagram som illustrerar AB SL-koncernens och färdtjänsten klimatpåverkan enligt Scope 1, 2 och 3 för rapporteringsperioden.

De totala beräknade utsläppen är lägre 2025 jämfört med år 2024.

Störst förändringar för året inom Scope 1 utgörs av:

- Minskade utsläpp i sjötrafiken på grund av övergång till HVO²³.
- Minskade totala utsläpp av busstrafiken till följd av elektrifiering och ersättning av RME²⁴ med HVO.
- Lägre inrapporterad mängd drivmedel från underhåll.
- Lägre inrapporterad mängd köldmedieläckage från trafikutövare²⁵.

Störst förändringar inom Scope 2 utgörs av:

- Energieffektivisering av egna fastigheter och trafikslag.
- Lägre emissionsfaktor för el²⁶.

Störst förändringar inom Scope 3 utgörs av:

- Betydligt ökat inköp av bussar (523 nya el- och biodieselbussar 2025).
- Lägre investeringskostnader för bygg- och anläggning inom trafikförvaltningen.
- Förbättrad beräkningsmetodik för förvaltning för utbyggd tunnelbanas bygg- och anläggningsverksamhet.
- Högre underhållskostnader för anläggning.

²³ Hydrerad vegetabilisk olja.

²⁴ Rapsmetylester.

²⁵ Uppgifter avseende köldmedieläckage från tunnelbanefordon fattas.

²⁶ Ny beräknad emissionsfaktor för nordisk elmix. [Emissionsfaktor för nordisk elmix år 2021 – 2023: Direkt och indirekt klimatpåverkan med hänsyn tagen till import och export samt beräkning av andelen förnybart](#), IVL 2025.

- Lägre inrapporterad mängd energi, drivmedel och avfall från trafikförvaltningens investeringsprojekt.
- Lägre emissionsfaktor för el.

Under 2025 har trafikförvaltningen vidareutvecklat beräkningsmetodiken. För detaljer, se Bilaga 1.

5.3.1 Beräknad klimatpåverkan från trafikdrift av kollektivtrafiken

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning.

Indikator:

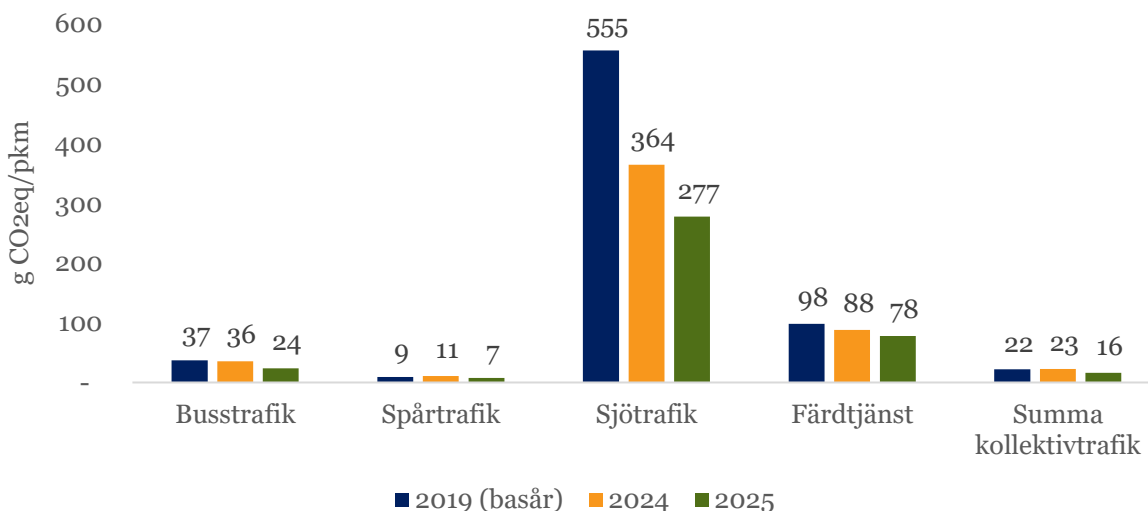
Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik har till år 2035 minskat med 75 procent jämfört med år 2019²⁷ (gCO₂/person-km).

Mål 2025:

20 g CO₂-e/pkm.

Utfall 2025:

16 g CO₂-e/pkm, 27 procent förändring jämfört med basår 2019.



Figur 15. Beräknad klimatpåverkan per personkilometer för kollektivtrafiken uppdelat per trafikslag och i jämförelse med föregående år samt basåret (g CO₂e/pkm). Utsläppen för kollektivtrafiken omfattar växthusgasutsläpp inom Scope 1, 2, och Scope 3 kategori 3.

Figur 15 ovan visar att kollektivtrafiken sammantaget släppte ut 16 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer, vilket innebär en minskning med 30 procent jämfört med 2024 samt 27 procent jämfört med basåret 2019. Minskningen kan delvis förklaras med förändrad

²⁷ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 RS 2022-0515. Växthusgasutsläppen omfattar Scope 1, Scope 2 och Scope 3 kategori 3 från energi och drivmedelsanvändning för framdrivning av fordon.

emissionsfaktor för att beräkna elanvändningens klimatpåverkan, vilket nu är 35 procent lägre än tidigare²⁸. Därtill har prioriteringen av förnybara drivmedel med låga utsläpp inom busstrafiken samt elektrifieringen bidragit till det förbättrade resultatet.

Busstrafikens utsläpp per personkilometer har minskat 33 procent jämfört med 2024 och uppgår nu till 24 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer. Utsläppen ligger därmed 36 procent lägre än basåret 2019. Minskningen beror bland annat på att stora volymer RME har ersatts med HVO under året, som har en 53 procent lägre utsläppsfaktor. En annan betydande faktor är den fortsatta elektrifieringen av busstrafiken. Trots vissa förseningar i driftsättningen av elbussar i flera avtal²⁹ har 334 nya elbussar satts i trafik under året, vilket har möjliggjort utfasning av äldre förbränningsmotorbussar och därmed minskat klimatpåverkan och förbättrad energieffektiviseringen.

Spårtrafikens utsläpp per personkilometer har minskat till 7 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer under 2025, vilket är lägre än såväl 2024 som 2019, då motsvarande utsläpp var 11 respektive 9 gram per personkilometer. Förändringen inom spårtrafiken kan mestadels förklaras av den lägre utsläppsfaktorn för elen, eftersom minskningen överväger den ökade energianvändningen inom delar av spårtrafiken.

Sjötrafiken och färdtjänsten är fortsatt de trafikslag som har högst utsläpp per personkilometer, framför allt på grund av ett kvarstående beroende av fossila drivmedel. Sjötrafikens utsläpp har dock minskat från 364 till 277 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer, vilket motsvarar en minskning med 24 procent jämfört med 2024. Det är en halvering av utsläppen jämfört med basåret 2019. Minskningen är främst en effekt av att HVO används i allt större utsträckning inom sjötrafiken.

Färdtjänstens utsläpp uppgick till 78 gram CO₂ ekvivalenter per personkilometer 2025, vilket är en minskning med 12 procent jämfört med 2024 (88 gram per personkilometer) och 21 procent jämfört med basåret 2019 (98 gram per personkilometer).

En detaljerad redovisning av nyckeltalen per trafikslag presenteras i Bilaga 1.

5.3.2 Åtgärder för att minska klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 – Energieffektivisering

Under 2025 har få åtgärder som minskar klimatpåverkan inom Scope 1 och 2 genomförts. Fastställande av handlingsplan för grön omställning inklusive budget och resurser med energispecialistkompetens har varit viktiga frågor som har behövt föregå operativ implementering.

Faktorer som bidrar till att energi- och kostnadseffektivitet hålls hög över tid är ekonomiska drivkrafter kompletterat med krav i trafik- och driftavtal, systematisk energiledning,

²⁸ Genomsnittliga utsläppsfaktorn för nordisk elmix för perioden 2016-2018 var 90,4 kg CO₂ e/MWh medan genomsnittet för perioden 2021-2023 var 59 kg CO₂ e/MWh.

²⁹ E42 Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna, E45 Handen samt Nynäshamn samt E45 Tyresö.

energispecialistkompetens samt samverkan om sensordata med analys från fordon, fastighetsautomation och elinfrastruktur.

På en övergripande nivå omfattar dessa åtgärder bland annat optimering av elektrifiering av bussflottan, färdtjänsten och sjötrafiken, investeringar eller ersättningsinvesteringar i energiintensiva system inom fastigheter, spårinfrastruktur och SL:s fordon, samt pilotåtgärder i trafikutövers fordon och utförda trafik.

5.3.3 Åtgärder för att minska klimatpåverkan och resursanvändning inom värdekedjan (Scope 3)

Åtgärder för att minska klimatpåverkan genomförs inom olika delar av verksamheten, både hos trafikutövare, inom underhåll och investeringar.

Drygt 30 procent av pågående investeringsprojekt anger att de genomfört specifika åtgärder i syfte att minska klimatpåverkan inom byggprocessen. Sju av 28 investeringsprojekt anger att dessa medfört extra kostnader, mellan 250 000 kr och 10 000 000 kr.

Några goda exempel på insatser som genomförts under året är:

- Projekt Södra Götgatan har avtal med Stockholms stads Masslogistikcenter för lokal återvinning av schaktmassor och minskade byggtransporter.
- Ny typbyggnadslösning för personallokaler för trafikutövare framtagen med trästomme och sedumtak.
- I projekt Norra Danviksbron kommer 50 procent av brons ståluppbyggnad utföras med klimatneutralt stål (SSAB Zero stål).
- I projekt ombyggnation av Rissne tunnelbanedepå har ansvarsfull projektering medfört avsevärt minskat ytbehov och därmed resurseffektiviserad byggmaterialanvändning.
- I projekt Tvärbanan Kistagrenen har en delsträcka projekterats med reducerat betongbehov och energieffektivisering.
- I projekt rivning av Brommadepån har demontering av material och produkter genomförts för återbruk genom bortskänkning och försäljning.
- I projekt utbyggnad av Vallentunadepån har projektledningen fastställt ett klimatmål om 50 procents minskning jämfört med ett business-as-usual scenario.
- I projekt för Ny färjeterminal på Skeppsbrokajen ska terminalbyggnaden miljöcertifieras enligt Miljöbyggnad Brons där bland annat en minskad klimatpåverkan ingår. Vid terminalen planeras även förberedelse för framtida laddning av elfartyg.
- I samband med ett avslut av ett busstrafikavtal har trafikutövaren tillsett att uniformer samlades in för återbruk, varav cirka 2 000 plagg gick till räddningstjänsten vid fronten i Ukraina, cirka 7 000 plagg återbrukats inom andra avtal.
- En underhållsentreprenör uppger att man övergått till 100 procent HVO i arbetsfordonen i förtid utöver avtalskrav.

5.4 Energianvändning

Stockholms kollektivtrafiks energianvändning är omfattande. Totala energianvändningen för 2025 uppgick till cirka 1 334 GWh. Den redovisade energianvändningen motsvarar samma systemavgränsning som de redovisade växthusgasutsläppen enligt Scope 1 och 2, så som redovisats i avsnitt 5.3.2. Enligt den marknadsbaserade metoden³⁰ för att beräkna förnybar energi, uppgår 93 procent av energianvändningen från förnybara energikällor¹³.

Även förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el bidrar till koldioxidutsläpp från ett livscykelperspektiv. För att minska utsläppen krävs minskad energianvändning och att klimatpåverkan från den el, värme och drivmedel som används i verksamheten har låga emissioner. Därför är energieffektivisering en prioriterad åtgärd för att minska de faktiska växthusgasutsläppen samt att verksamheten säkerställer att ny el och bränslen produceras med låg klimatpåverkan.

Under hösten har två energispecialister anställts. De samordnar verktygen i handlingsplan för grön omställning till operativt genomförande, i samverkan med energispecialister från trafikutövare och driftentreprenörer. Fokus i genomförandet ligger på framtagande av energisparåtgärder. En analytiker för datainhämtning och analys av sensordata från energimätare och energipåverkande system har handlats upp under senhösten. Fokus läggs på ett flertal prioriterade initiativ som ska underlätta beslutsfattande, optimering och att sprida lyckade energisparåtgärder till många fler implementeringar.

Ett utvecklingsarbete för att testa och optimera ett antal energisparåtgärder har inletts under året. Syftet med åtgärderna är att säkerställa en god komfort för bussresenärer samtidigt som bussens räckvidd mellan laddningar hålls jämnare och högre med målsättning att kunna installera mindre batterier. Utvecklingsarbetet är ett samarbete med KTH och busstrafikutövare samt medfinansieras av Energimyndigheten, och sträcker sig till och med 2029.

5.4.1 Energieffektivisering i trafiken

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa.

Indikator om energieffektivisering:

Energianvändningen i kollektivtrafiken ska minska med 40 procent till år 2030 samt med 50 procent till år 2035 jämfört med år 2019³¹ (kWh/sittplatskilometer³²).

³⁰ Marknadsbaserade metoden innebär att förnybar energi och växthusutsläppen inom Scope 2 beräknas med inköpt elektricitet med elcertifikat om förnybar energi och ursprungsgarantier. Den faktiska klimatpåverkan räknas bättre och mer korrekt enligt platsbaserade metoden.

³¹ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 RS 2022-0515.

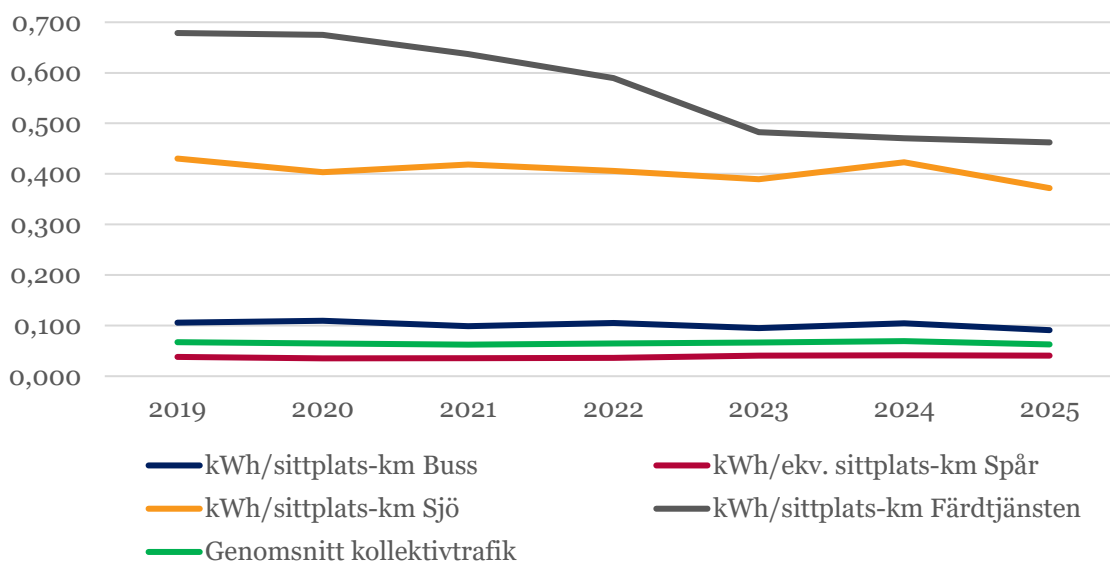
³² Sittplatskilometer är ett mått på hur som beskriver den totala kapaciteten för sittplatser över en viss sträcka, och räknas ut genom att multiplicera antalet kilometer ett fordon kör med dess totala antal sittplatser. Det är viktigt att komma ihåg att stående resenärer inte räknas in, vilket kan göra det missvisande för att beskriva verklig beläggning (personkilometer).

Mål 2025:

12 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

0,062 kWh/sittplatskilometer, 8 procent minskning jämfört med basår 2019.



Figur 16. Årlig energianvändning per sittplatskilometer per trafikslag år 2019–2025.

Figur 16 ovan visar minskningen i energianvändningen för den producerade trafiken över tid. Den totala beräknade energianvändningen inom kollektivtrafiken uppgick totalt till cirka 1 128 GWh vilket innebär en minskning med 8 procent jämfört med 2019 (1 224 GWh)¹⁵ och 6 procents minskning jämfört med 2024 (1 206 GWh). Energieffektiviseringen, som mäts i kilowattimmar per sittplatskilometer, minskade med 7 procent 2025 jämfört med basåret 2019 (10 procent minskning jämfört med 2024). Det övergripande målet var en minskning med 12 procent 2025 jämfört med 2019, vilket innebär att målet inte uppnåts. Utfallet påverkas bland annat av uppdaterad beräkningsmodell för pendeltågen och högre andel tomkörningar inom vissa spårtrafikslag. För att nå målet framåt planeras åtgärder såsom ökad användning av elmätare i pendeltågsflottan, minskade tomkörningar och fortsatt elektrifiering och energieffektivisering. För att se nedbrutna nyckeltal per trafikslag, se Tabell 7 i Bilaga 1.

För att följa energieffektiviteten på jämförbart sätt i takt med att nya fordonstyper införs i trafiken, har måttet sittplatskilometer justerats för 2025 och bakåt till år 2019. Från 2025 följs spårtrafikens energieffektivitet upp genom ekvivalenta sittplatskilometer. Detta gäller framförallt tunnelbanan, där ombyggda C20 vagnar och nya C30 vagnar succesivt ersätter äldre fordon, samt Roslagsbanan, där nya X15p fortsätter ersätta äldre X10p tåg. Äldre fordon har generellt sett fler sittplatser men har mindre effektiva resenärsflöden och anpassningar

för personer med funktionsnedsättning. Måttet ekvivalenta sittplatskilometrar kompenserar för dessa förändringar och ger bättre jämförbarhet över tid och mellan spårtrafikslag. Busstrafikens energianvändning har minskat med 14 procent jämfört med 2024 (19 procent minskning jämfört med 2019) och uppgick till 528 GWh, främst tack vare fortsatta elektrifieringen av bussflottan, ersättningen av äldre mindre energieffektiva bussar samt åtgärder enligt handlingsplan för grön omställning. Energieffektiviteten förbättrades med 14 procent jämfört med 2024 från 0,105 till 0,09 kilowatttimmar per sittplatskilometer, vilket motsvarar en ökning av energieffektiviteten med 15 procent jämfört med 2019.

Den samlade spårtrafikens energianvändning uppgick till 482 GWh 2025, en ökning med 4 procent jämfört med 2024 (8 procent ökning jämfört med 2019). Största bidragande faktor är att den rapporterade elanvändningen för pendeltågen ökade med 7,8 procent, vilket främst beror på Trafikverkets uppdaterade schablonmodell som används för fordonsflottor som saknar energimätare. Den tidigare modellen byggde på en mer generell fördelning med äldre schabloner för fordonstyper, medan den nya modellen inkluderar en mer komplett beräkning av förlustpåslag samt uppdaterade och fler schabloner per fordonstyp. Arbete pågår med att utrusta fler av pendeltågsfordonen med elmätare, vilket på sikt kommer att ge bättre underlag för energieffektivisering när schabloner succesivt ersätts av faktisk förbrukning. Roslagsbanan och Saltsjöbanan ökade också sin elanvändning 2025, på grund av fler tomkörningar men även på grund av att trafiken längs Saltsjöbanan har återupptagits efter att banan har varit avstängt för renoveringar. Den samlade spårtrafikens energieffektivitet försämrades med 2 procent jämfört med 2024, 7 procent sämre än i 2019 (hamnade på 0,04 kilowatttimmar per sittplatskilometer). För nedbruten energidata per spårtrafikslag, se Tabell 6 i Bilaga 1.

Sjötrafikens energianvändning uppgick till 87 GWh 2025, en minskning med 10 procent jämfört med 2024 (ökning med 8 procent jämfört med 2019). Totalt har energieffektiviteten inom sjötrafiken utvecklats positivt under året då den ökade med 14 procent jämfört med år 2019, 12 procent högre jämfört med 2024, och hamnat på 0,372 kilowatttimmar per sittplatskilometer.

Färdtjänstens energianvändning uppgick till 31 GWh 2025, en ökning med 4 procent jämfört med 2024 men fortsätter under basårsnivån (minskning med 30 procent). Detta kan förklaras av större produktion under året. Totalt har energieffektiviteten förbättrats med 32 procent jämfört med år 2019, 2 procent bättre jämfört med 2024, och uppnått 0,462 kilowatttimmar per sittplatskilometer. Detta kan delvis förklaras av energieffektiviseringen som den fortsatta elektrifieringen inom delar av färdtjänststrafiken medför.

5.4.2 Energieffektivisering i fastigheter

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa.

Indikator om energieffektivisering:

Energianvändningen i fastigheter ska minska med 30 procent till år 2030 och med 37 procent till år 2035 jämfört med år 2019³³ (kWh/m²).

Mål 2025:

8 procent minskning jämfört med basår 2019.

Utfall 2025:

187 kWh/m², 14 procent minskning jämfört med basår 2019.

Den beräknade energianvändningen inom depåer och stationer uppgick totalt till 203 GWh medan energieffektiviteten uppnådde 187 kilowatttimmar per kvadratmeter (Bruksarea) år 2025. Detta innebär en minskning av energianvändningen med 8 procent jämfört med år 2024, och 14 procent jämfört med år 2019. Energieffektiviteten har förbättrats med 8 procent (motsvarande 16 kilowatttimmar per kvadratmeter) jämfört med 2024 och 14 procent (motsvarande 29 kilowatttimmar per kvadratmeter) med 2019.

Ett fåtal depåer och stationers energianvändning (antingen i form av el- eller värmeanvändning) har ökat volymmässigt relativt 2024. Några exempel är Botkyrka bussdepå, där värmeanvändningen har ökat med 30 procent, Tomtebodas bussdepå, där elanvändningen har ökat 47 procent, eller Stockholm City, där elanvändningen har ökat 10 procent 2025. Samtidigt har ett antal fastigheter reducerat sin energianvändning under året jämfört med 2024. Inom tunnelbanan har exempelvis Nybodadepån och Vällingbydepån samt stationerna Hötorget, T-Centralen och Rådhuset reducerat sin elanvändning cirka 10 procent medan värmeanvändningen har minskat med 4 procent överlag för tunnelbanans depåer och stationer. I bussdepåarnas fall har Ekerö, Råsta och Fredriksdal minskat både el- och värmeanvändningen med över 15 procent medan sex andra storförbrukande bussdepåer har minskat antingen sin el- eller värmeanvändning med över 20 procent. Bland pendeltågsfastigheter har Älvsjödepån minskat sin elanvändning närmare 50 procent och stationen Stockholm Odeplan har i sin tur minskat elanvändningen med 13 procent.

5.4.3 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

All allmän kollektivtrafik på land drivs av förnybara drivmedel sedan 2018. Således fokuserar trafikförvaltningens arbete på att fasa ut fossila drivmedel från såväl sjötrafiken som färdtjänsten.

Region Stockholm ska – enligt budget 2025 - ställa krav på förnybara drivmedel inom sjötrafiken med låga eller inga klimatpåverkande utsläpp, samt ökad energieffektivitet i alla

³³ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 RS 2022-0515.

kommande pendelbåts- och skärgårdsupphandlingar för att nå målsättningen om en förnybar sjötrafik 2030, under förutsättning att det historiska tonnaget bevaras. Under året har trafikförvaltningen satt extra fokus och resurser för att säkerställa en positiv utveckling i linje med 2030 målet inom sjötrafiken. Under 2025 uppgick andelen förnybar energi i sjötrafiken till 53 procent vilket är en ökning jämfört med förra året (46 procent).

I likhet med sjötrafiken har färdtjänsten mål att bedriva all trafik endast med förnybara drivmedel till år 2030. Efter den reduktionspliktsinducerade minskningen av andelen förnybar energi som uppstod förra året har andelen förnybar energi i färdtjänsten delvis återhämtat sig och uppgått till 26 procent 2025 (uppgång på 5 procentenheter jämfört med 2024).

5.4.4 Elektrifiering

Bussflottans elektrifiering har succesivt ökat under 2025 tack vare leverans av fler elbussar. Elbussflottan uppgår vid slutet på räkenskapsåret till 369 bussar vilket motsvarar 18 procent av totala flottan. Samtidigt förväntades ett högre antal elbussar i år, men förseningar i driftsättningen av elbussar i två nya avtal i södra delen av länet (E45HN - Handen och Nynäshamn samt E45T - Tyresö) har påverkat utfallet. Trafikförvaltningens mål är att elektrifiera 100 procent av bussflottan till 2035 då det sista avtalet innehållande förbränningsmotorbussar löper ut.

Anpassningen av bussdepåerna inför driftsättningen av nya elbussar har fortsatt under året med de fyra depåer i avtalen E45HN (Handen och Nynäshamn) och E45T (Tyresö) där elbussar är på ingång under första halvan av 2026. Under året har även arbetet påbörjats för att förbereda depåerna för kommande avtalen E46 Innerstaden och Lidingö, E47 Södertälje och E48 Järfälla och Upplands Väsby.

Inom färdtjänsten har andelen elfordon ökat under året och utgör nu cirka 41 procent av totala fordonsflottan, en ökning av 8 procentenheter jämfört med 2024.

Världens första elektriska passagerarfartyg med bärplan, E/S Nova har under året fortsatt med sin testtrafik i linje L89 (Klara Mälarstrand – Ekerö). Pilotprojektet avslutades i juli och har visat positiva resultat i form av minskad energianvändning och utsläpp jämfört med konventionella fartyg samt ett ökat intresse för trafiken.

Under året har Trafiknämnden fattat beslut avseende två viktiga projekt för framtida elektrifieringen av sjötrafiken: Åtgärdsval elektrifiering av sjötrafiken samt Anskaffning av nya skärgårdsfartyg. Dessa två beslut sätter grunder för kommande elektrifieringen av sjötrafiken som förväntas ske i samband med upphandlingen av de nya sjötrafikavtalen.

5.5 Begränsning av buller från kollektivtrafiken

Förutom att bidra till nationellt miljömål om god bebyggd miljö, i ett alltmer tätbebyggt samhälle, har bullerreduktionsarbetet koppling till folkhälsan. En god akustisk miljö i fordonen bidrar till en förbättrad resenärskomfort, detta stärker kollektivtrafikens attraktivitet vilket vidare kan bidra till att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

5.5.1 Systematiskt arbete för bullerreduktion

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt bullerreduktionsarbete för att minska den negativa påverkan på omgivningen. Som en del av egenkontrollen genomförs regelbundet beräkningar av bullerutbredningen från SL:s spårtrafik till omgivningen, så kallade bullerkartläggningar. Dessa kartläggningar baseras på återkommande inmätningar av spårfordonen. Under 2025 har arbetet med att genomföra nästa bullerkartläggning påbörjats.

Förvaltningen har under året fortsatt att granska ett stort antal detaljplaner från bullersynpunkt för att säkerställa en god samhällsplanering. Beslut har överklagats till högre instans för att klargöra ansvarsfrågor i gränssnittet mellan Miljöbalken och Plan- och bygglagen (PBL). Ett exempel är ett slutbesked där kommunen tillät en så kallad "liten avvikelse" enligt PBL från planens bestämmelser för stomljud som inte helt uppnåts. Här beslutade Mark- och miljödomstolen till AB SL:s fördel.

För att höja kunskapsnivån om buller och verksamhetsutövaransvar har kurser hållits för teknologer vid KTH samt för blivande järnvägsingenjörer vid Nackademin.

Under sommaren inkom förelägganden från Stockholms stads miljöförvaltning kopplade till höga nivåer av stomljud från tunnelbanans gröna linje. Föreläggandena avsåg ljudmätning samt åtgärder för att reducera stomljudsnivåerna. För att uppfylla föreläggandena pågår ballastbyte och införande av slippers med elastiskt mellanlägg.

Mark- och miljööverdomstolen fastställde under året Nacka stads föreläggande om att uppföra bullerskydd längs Saltsjöbanan för ett antal bostäder i Saltsjöbaden. AB SL hade tidigare överklagat beslutet med hänvisning till brister i detaljplaneringen.

När det gäller busstrafiken inkommer mycket få klagomål på själva motorljudet. Detta är ett resultat av den pågående utfasningen av äldre Euro V-bussar, som tidigare orsakade höga nivåer av lågfrekvent buller vid acceleration. De klagomål som nu inkommer omfattar främst de externa utropen från bussarnas högtalare.

5.5.2 Bullerskyddsåtgärder

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning.

Indikator:

Andel banor där bullerskyddsåtgärder är genomförda mäter andelen av SL:s spåranläggningar där närboende med över 45 dBA maximal ljudnivå i boningsrum från persontrafik ska ha erhållit eller erbjudits bullerskyddsåtgärder³⁴.

Mål 2025:

56 procent av banor med genomförda bullerskyddsåtgärder.

Utfall 2025:

Andelen banor med genomförda bullerskyddsåtgärder uppgår vid årsskiftet 2025/2026 till 56 procent.

Bullerskyddsprojektet för att skydda bostäder längs Nockebybanan fortskrider enligt plan. Under 2025 har ett stort antal bostadshus inventerats och försetts med bullerskyddsåtgärder, främst genom förbättrad ljudisolering av fönster samt åtgärder på tilluftsdon. Möjligheten att nå målet om 100 procent genomförda bullerskyddsåtgärder till år 2035 bedöms som realistisk.

5.6 Klimatanpassning och klimatrisker

Mål i trafikförsörjningsprogram 2035:

Mål 8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar³⁵.

Under året har trafikförvaltningen fortsatt sitt arbete med att implementera handlingsplan för klimatanpassning, vilken baseras på tidigare utfört översiktlig klimatriskanalys av AB SL:s infrastruktur, fordon och trafikdrift³⁶. De klimatrisker som analyserades är:

- Översvämning från högvatten och havsnivåhöjning
- Översvämning från sjöar och vattendrag
- Översvämning vid skyfall
- Förutsättningar för övertemperatur till följd av solinstrålning (värmestress)
- Markstabilitet (ras, skred, erosion)

Klimatanpassning är ett arbete som till stor del kan utföras på lång sikt. Genom strategisk planering kan stora delar av klimatanpassningsarbetet utföras successivt när utrustning byts ut eller när anläggning genomgår underhållsarbeten.

³⁴ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.

³⁵ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035, mål 8.

³⁶ Översiktlig klimatriskanalys av AB SL:s infrastruktur, fordon och trafikdrift TN 2021-0671.

Under föregående år har vidare kartläggning genomförts av riskutsatta platser inom tunnelbanan. Fortsatt prioritering av platser som utgör hög risk för större översvämning i samband med kraftiga skyfall inom tunnelbanan har påbörjats, inför vidare åtgärdsval som startar 2026. Fördjupad analys har under 2025 genomförts om risker för översvämning, ras och erosion utmed Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

I pågående investeringar anger 16 projekt (en femtedel av rapporterade projekt)³⁷ att de värderat och hanterat risker av ett förändrat klimat i sin generella riskhantering, med fokus på översvämningssrisker, ras/skred, ökade temperaturer och ökade snölaster.

Extern kommundialog för samverkan förs löpande om klimatanpassningsåtgärder.

³⁷ Att andelen inte är högre beror på dels på att projekten är av olika omfattning, där det i vissa fall är uppenbart att risker ej föreligger, dels att projekt befinner sig i olika skeden.

6 Vi säger alltid nej till korruption

Relevanta principer i Global Compact i detta kapitel:

- **Princip 10:** Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor

Detta kapitel har koppling till följande mål i Agenda 2030:



Mål 16. Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer

Den offentliga förvaltningen arbetar på medborgarnas uppdrag och ska i enlighet med krav som uppställs i regeringsformen iakttä saktighet och opartiskhet. Den ska dessutom handla fritt från godtycke och inte särbehandla någon utan laga stöd. Det innebär att medarbetare och förtroendevalda ska handla på ett sådant sätt att de inte kan misstänkas för att påverkas av ovidkommande hänsyn eller intressen i sitt arbete, till exempel genom att ta emot otillbörliga gåvor eller förmåner från företag eller privatpersoner som de har att göra med i tjänsten.

I tillägg till detta ska trafikförvaltningens arbete med intern styrning och kontroll verka förebyggande så att verksamheten inte utsätts för korruption, otillåten påverkan, bedrägeri eller andra oegentligheter. Detta innebär bland annat att risker inom ovan områden ska identifieras, analyseras och ligga till grund för det systematiska arbetet inom trafikförvaltningen.

6.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningens arbete mot oegentligheter ska ske systematiskt och därmed inkludera arbete och åtgärder för att såväl förebygga, upptäcka samt hantera oegentligheter. Det systematiska arbetet mot oegentligheter ska omfatta såväl risker som uppstår inom trafikförvaltningen, men även de som uppstår inom tredje parts verksamhet (leverantörer eller annan extern part), inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag, och som påverkar trafikförvaltningens verksamhet och/eller ekonomi.

6.1.1 Region Stockholms riktlinje

Region Stockholm har riktlinjer för antikorruption och representation. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när medarbetare erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som de har kontakt med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Riktlinjerna gäller alla som arbetar i Region Stockholm, det vill säga förtroendevalda, anställda samt inhyrd personal och andra uppdragstagare som kan jämföras med anställda i Region Stockholms nämnder, bolag samt stiftelser där Regionen är förvaltare eller utser majoriteten av styrelsen.

Inom Region Stockholm finns en central visselblåsartjänst. Den är avsedd för allvarliga oegentligheter/missförhållanden exempelvis lagbrott och allvarliga avsteg från Region Stockholms styrande dokument. Anmälaren har möjlighet att vara anonym.

6.1.2 *Internt styrdokument*

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot oegentligheter utöver ovan är bestämmelsen Trafikförvaltningens systematiska arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott. Syftet är att definiera trafikförvaltningens gemensamma ramverk, främja en god kultur samt därmed motverka risken för oegentligheter och välfärdsbrott inom trafikförvaltningen.

Bestämmelsen riktar sig till alla som arbetar inom trafikförvaltningen i dess vida bemärkelse inkluderat AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag, och innefattar såväl anställda, konsulter som uppdragstagare.

6.1.3 *Upphandling och avtal*

Centrala verktyg i arbetet för att motverka korruption är kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion samt löpande stöd av trafikförvaltningens jurister.

Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en viktig del för trafikförvaltningen. Enligt trafikförvaltningens styrdokument gäller nolltolerans mot alla förmåner oavsett karaktär vid upphandling och myndighetsutövning. Etablerade rutiner för upphandling samt delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling. Alla upphandlingsdokument och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp ska granskas av jurist och controller.

6.2 **Risker inom antikorruption**

Samtliga medarbetare har ansvar för att motverka oegentligheter som påverkar trafikförvaltningens verksamhet, vilket inkluderar påverkan på allmänhetens förtroende för trafikförvaltningen och påverkan på trafikförvaltningens ekonomi. Ansvaret för riskhantering, intern kontroll och regelefterlevnad följer enligt trafikförvaltningens arbetsordning verksamhetsansvaret på alla nivåer i verksamheten. Respektive ansvarig chef är riskägare för risker inom det egna verksamhetsområdet. Detta avser således även ansvaret för att identifiera, analysera och hantera risken för oegentligheter inom det egna verksamhetsområdet.

Utöver det ansvar som åligger medarbetare och chefer, har särskilda funktioner/avdelningar inom trafikförvaltningen specifikt utpekade funktionsansvar för att säkerställa ett systematiskt och förebyggande arbete.

Vid misstankar om oegentligheter, som rapporterats till trafikförvaltningen via Regionens visselblåsartjänst, ser internrevision till att dessa utreds.

6.3 Genomförda aktiviteter 2025

6.3.1 Information till verksamheten

Under 2025 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät informerats om sådant som medarbetare behöver tänka på. Det har även upprättats en sida på intranätet avseende trafikförvaltningens systematiska arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott.

6.3.2 Utbildning

Utbildningen "Förvaltningskunskap" är obligatorisk för samtliga nyanställda och erbjuds även till konsulter inom trafikförvaltningen. Utbildningen ger grundläggande kunskap om bland annat hur trafikförvaltningen arbetar med att motverka oegentligheter och välfärdsbrott. Vidare genomförs riktade utbildningar, exempelvis vid identifierade behov och i samband med introduktion av nya chefer. Utbildningsinsatser genomförs även årligen genom en nano-utbildning för samtliga medarbetare hur trafikförvaltningen arbetar förebyggande mot oegentligheter och välfärdsbrott.

6.3.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om förhållningssättet avseende muta och andra oegentligheter. Förvaltningen skickar årligen sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om förhållningssättet mot muta och andra oegentligheter samt avböjer i preventivt syfte gåvor, respektive inbjudningar till evenemang, som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning.

6.3.4 Internt utvecklingsarbete

Inom trafikförvaltningen fortsätter ett internt arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott i syfte att implementera ett systematiskt arbete inom området det vill säga arbeta förebyggande, upptäckande och hanterande. Arbetet innefattar en översyn av interna processer och rutiner samt insatser i arbetet med att identifiera, analyser och hantera oegentlighetsrisker.

Bilaga 1 Hållbarhetsdata

Inledning

Denna bilaga till trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2025 innehåller detaljerade hållbarhetsdata inom miljö och energi.

Från och med år 2018 har trafikförvaltningen ett brutet räkenskapsår för miljödata över en 12-månadersperiod från den 1 december-30 november. Detta med anledning av tidsbrist för att kunna samla in, analysera och sammanställa hållbarhetsdata till årsredovisningen.

Beräknad klimatpåverkan

I Tabell 1 och Figur 1 sammanfattas resultatet av klimatberäkningar för aktiviteter inom inköp och drift inom samtliga bolag inom AB SL-koncernen, färdtjänsten, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana, för 12-månadersperioden 1 december 2024 till och med 30 november 2025.

Klimatberäkningarna enligt GHG-protokollet baseras på både faktiska mätdata, schabloner och antaganden utifrån de data som finns tillgängliga.

Klimatberäkningar för Scope 1 och 2 utsläpp har beräknats baserat på faktiska mätdata och inrapporterade siffror för egna fastigheter samt drift av kollektivtrafik och färdtjänst. Utsläpp inom Scope 1 och 2 omfattar även drivmedelsanvändning i spårarbetsfordon samt läckage av köldmedia och SF6, som är inrapporterade uppgifter från avtalspartners.

I Tabell 1 redovisas även de betydande kategorier inom Scope 3 som trafikförvaltningen har identifierat. Scope 3 utsläpp registreras det år dessa varor och tjänster köps in. Trafikförvaltningen eftersträvar att i så stor utsträckning som möjligt efterleva de fem kvalitetsprinciperna enligt GHG-protokollets Scope 3 standard, som stipulerar att företaget ska säkerställa korrekt:

- Relevans: att inventeringen återspeglar företagets växthusgasutsläpp och understödjer för att kunna fatta beslut internt och externt.
- Fullständighet: att alla relevanta utsläpp är med och rapporteras fullständigt samt att det finns förklaringar och motiveringar till det som exkluderas.
- Konsekvent: att metoden är konsekvent för att möjliggöra uppföljning över tid. Om metodval för rapportering och beräkningar förändras ska det dokumenteras och förklaras.
- Transparens: att källor, metodval, antaganden och uppskattningar dokumenteras och förklaras sakligt så att revisor eller annan utomstående kan förstå.
- Noggrannhet: att uppskattningar, antaganden och beräkningar är så noggranna som möjligt för att säkra kvalitet och ge underlag för beslut.

Jämfört med förra årets rapportering har följande justeringar gjorts:

- AB SL-koncernens och färdtjänstens utsläpp slås ihop till en helhet.
- Beräkningsmetodiken för entreprenadernas utsläpp inom förvaltning för utbyggd tunnelbana har justerats från spend (dvs. entreprenadkostnader) till klimatberäkningar som grund.
- Mindre justeringar i övrigt på flera poster.

För platsbaserade växthusgasutsläpp³⁸ inom Scope 2 har utsläpp relaterat till elektricitet beräknats utifrån nordisk elmix med hänsyn tagen till import och export.

Klimatpåverkan vid inköp av nya spårfordon har beräknats med hjälp av fordonens Environmental Product Declarations (EPD). Underhåll av spårfordon och bussar har estimerats baserat på EPD från liknande fordon. Klimatpåverkan av inköp av nya hissar och rulltrappor baseras på EPD:er från vissa representativa produkttyper inom trafikförvaltningens fastighetsbestånd. Inom trafikförvaltningens bygg- och anläggningsinvesteringar samt underhåll av fastigheter och anläggningar har beräknats med schablon och ekonomiska data för 2025.

Klimatberäkningen för tjänsteresor har baserats på miljöstatistik som rapporterats in från förvaltningarnas resebyrå (BIG Travel till 11 mars i år och American Express GBT sedan dess) mätdata och omfattar anställdas resor med flyg och tåg under 2025.

Klimatpåverkan av avfall har beräknats utifrån schabloner, baserat på inrapporterade data från avtalspartners.

Klimatberäkningar för energianvändning för hyrda fastigheter (kontorslokaler för trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas anställda) används både 2025 års data och schablon.

³⁸ Utsläpp relaterat till elanvändning baserat på den genomsnittliga emissionsfaktorn för den geografiska plats där energin förbrukas. Denna metod ger en bild av den faktiska påverkan på miljön i det specifika geografiska området.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

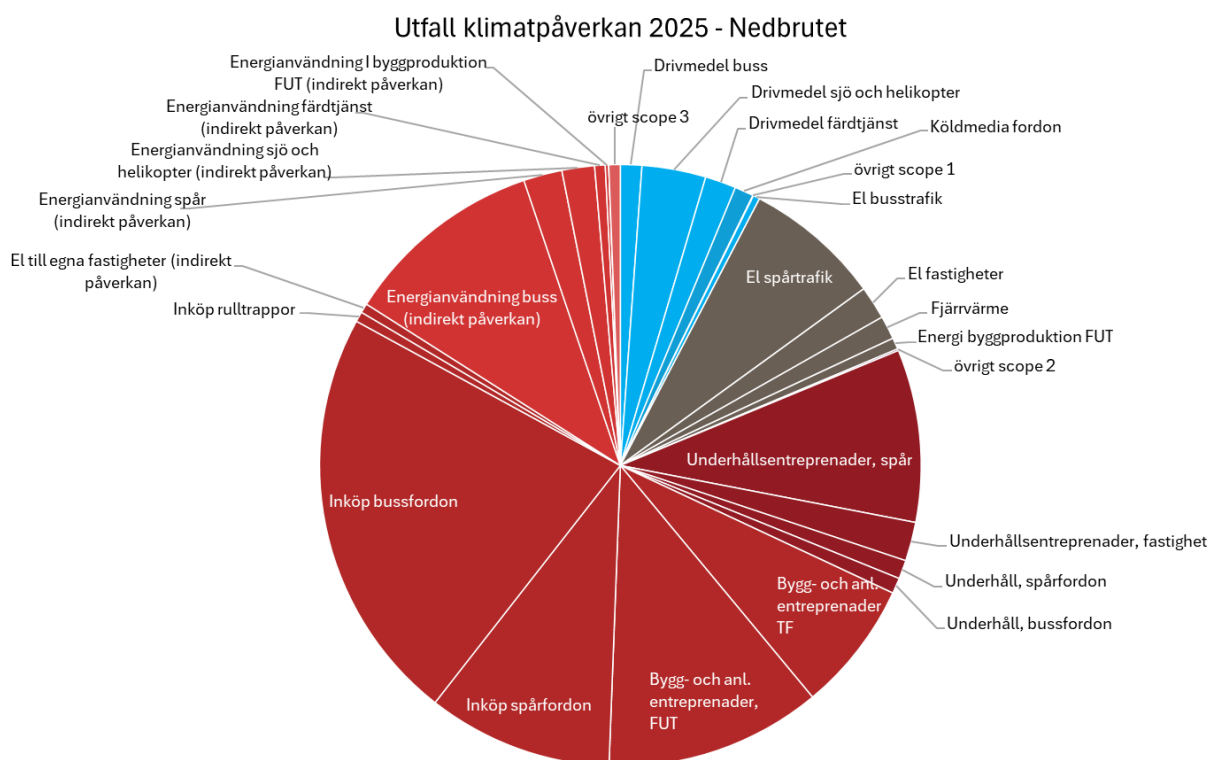
RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

*Tabell 1. Beräknade växthusgasutsläpp för AB SL-koncernens och färdtjänstens totala klimatpåverkan enligt GHG protokollet Scope 1, 2 och 3. *Basår och utfall 2024 skiljer sig från Hållbarhetsredovisning ifjol, då siffror även inkluderar färdtjänsten.*

	Retroaktivt		
	Basår 2019*	Jämförande 2024*	Utfall 2025
Scope 1-växthusgasutsläpp			
Bruttoväxthusgasutsläpp Scope 1 (tCO ₂ e)	26 953	34 239	21 990
Scope 2-växthusgasutsläpp			
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp (tCO ₂ e)	44 555	46 942	34 557
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp (tCO ₂ e)	9 041	8 273	11 845
Betydande växthusgasutsläpp inom Scope 3			
Totala indirekta bruttoutsläpp (tCO ₂ e)	176 122	267 078	244 910
3.1 Inköp av varor och tjänster	28 823	32 836	40 070
3.2 Kapitalvaror	58 611	155 368	155 600
3.3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter	87 776	69 764	48 264
3.4 Transport och distribution i tidigare led	383	7 672	464
3.5 Avfall genererat i verksamheter	0,4	1 065	166
3.6 Tjänsteresor	270	128	115
3.7 Anställdas pendling	i.u.	i.u.	i.u.
3.8 Tillgångar som leasas i tidigare led	259	245	233
Totala utsläpp av växthusgaser			
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO ₂ e)	247 630	348 259	301 458
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO ₂ e)	212 116	309 590	278 746



Figur 1. Pajdiagrammet visar storleksordningar för olika betydande utsläppskällor inom AB SL-koncernen och färdtjänsten för rapporteringsperioden.

Energianvändning

I Tabell 3 sammanfattas AB SL-koncernens och färdtjänstens energianvändning och energimix. Sammanställningen saknar vissa data som trafikförvaltningen ännu inte kunnat samla in och sammanställa.

För beräkningar ligger följande antaganden till grund:

- Elektricitet som är verifierat ursprungsmärkt/certifierad anges som förnybar.
- För övrig elektricitet beräknas andel fossil, förnybar och kärnkraft för nordisk residualmix.
- För fjärrvärme används energiföretagens branschstandard för beräkning av andel förnybar energi.
- Busstrafiken som kör på fordonsgas använder 100 procent biogas.
- Blandningen av fordonsgas som tankas av färdtjänsten är statistik om leveranser av fordonsgas från SCB³⁹.

³⁹ Statistiska centralbyrån.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 3. *Energianvändning och energimix för AB SL-koncernen och färdtjänsten.*

Energianvändning	2024	2025
Drivmedelsanvändning från petroleumprodukter (MWh)	112 212	65 590
Buss	19 661	6 299
Sjötrafik	49 997	38 130
Godstrafik	671	1 199
Helikopter	334	190
Färdtjänsten	20 610	19 193
Spårarbetsfordon	1 889	578
Byggproduktion	19 051	i.u.
Drivmedelsanvändning från naturgas (MWh)	252	336
Färdtjänsten	252	336
Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh)	1 448	0
Fastigheter	1 448	0
Användning av inköpt elektricitet, fjärrvärme, ånga och fjärrkyla från fossila källor (MWh)	35 875	15 769
Sjötrafik	1 628	1 411
Godstrafik	i.u.	60
Färdtjänsten	2 647	2 744
Fastigheter	7 018	11 554
Byggproduktion	24 582	i.u.
TOTAL ANVÄNDNING AV FOSSIL ENERGI (MWh)	149 787	81 696
<i>Andel fossila källor i total energianvändning</i>	<i>10,03 %</i>	<i>6,12 %</i>
Användning av kärnkraft (MWh)	6 435	10 358
Sjötrafik	303	447
Godstrafik	i.u.	19
Färdtjänsten	493	869
Fastigheter	1 060	9 023
Byggproduktion	4 578	i.u.
<i>Andel kärnkraft i total energianvändning</i>	<i>0,43 %</i>	<i>0,78 %</i>
Drivmedelsanvändning från förnybara energikällor (MWh)	658 185	553 492
Buss	594 533	498 579
Sjötrafik	44 380	46 414
Godstrafik	41	0
Helikopter	12	4
Färdtjänsten	6 002	7 851
Spårarbetsfordon	253	644
Byggproduktion	12 964	i.u.
Bränsleanvändning från förnybara energikällor (MWh)	3 143	3 780
Fastigheter	3 143	3 780
Användning av inköpt elektricitet, fjärrvärme, ånga och fjärrkyla från förnybara källor (MWh)	675 598	684 772

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Buss	1 809	23 468
Spårtrafik	463 337	481 963
Sjötrafik	134	211
Godstrafik	i.u.	9
Färdtjänsten	219	409
Fastigheter	208 069	178 712
Byggproduktion	2 030	i.u.
Förbrukning av egenproducerad förnybar energi (MWh)	33	35
TOTAL ANVÄNDNING AV FÖRNYBAR ENERGI (MWh)	1 336 959	1 242 079
<i>Andel förnybara källor i total energianvändning</i>	<i>89,54 %</i>	<i>93,10 %</i>
TOTAL ENERGIANVÄNDNING (MWh)	1 493 180	1 334 133

Ytterligare energidata nedbrutna för olika transportslag och för fastigheter ses i Tabell 5–7.

Tabell 5. Total energianvändning för godstrafik per tonkilometer och helikoptertransporter. Dessa ingår inte i beräkning av miljömålet i Trafikförsörjningsprogrammet.

	2024	2025
Sjötrafiken godstrafik		
Energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	5,160	9,911

Tabell 6. Energianvändning för spårtrafiken uppdelat per trafikslag. I elanvändningen för spårtrafik ingår överföringsförluster mellan kraftproduktion och tåg.

	2024	2025
Pendeltåg [MWh]	220 019	237 167
Tunnelbana [MWh]	195 029	195 176
Lokalbanor [MWh]	46 054 ⁴⁰	49 621
Total energianvändning [MWh]	461 101²⁸	481 963

⁴⁰ Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.

Nyckeltal

Nyckeltal i enlighet med miljömålen i Trafikförsörjningsprogram 2035 inom Ansvarsfullt kollektivtrafiksystäm ses i Tabell 7–10.

Mål 7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa

*Tabell 7. Total energianvändning per trafikslag per producerad kollektivtrafik enligt beräkning av indikator till miljömål 7 i Trafikförsörjningsprogram 2035. *Basår 2019 har justerats med anledning av justerad beräkningsmetodik med ekvivalenta sittplatskilometer för spårtrafiken.*

	Basår: 2019*	2024	2025
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	653 618	616 004	528 346
Energianvändning för producerad busstrafik [kWh/sittplats-km]	0,106	0,105	0,091
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	445 476	461 101 ⁴¹	481 963
Energianvändning för producerad spårtrafik [kWh/ekv. sittplats-km]	0,038	0,041	0,040
Sjötrafiken			
Total energianvändning [MWh]	80 340	96 443	86 613
Energianvändning för producerad sjötrafik [kWh/sittplats-km]	0,430	0,423	0,372
Färdtjänsten			
Total energianvändning [MWh]	44 806	30 223	31 404
Energianvändning för producerad färdtjänsttrafik [kWh/sittplats-km]	0,679	0,471	0,462
Total energianvändning för producerad kollektivtrafik [kWh/sittplats-km]	0,067	0,069	0,063
<i>Förändrad energianvändning för producerad kollektivtrafik jämfört med basår (%)</i>		+3 %	-7 %

⁴¹ Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

*Tabell 8. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter enligt beräkning av indikator och energieffektiviseringar i fastigheter för miljömål 7 i Trafikförsörjningsprogram 2035. Ytmåttet Atemp är inte relevant för SL:s verksamhet då stor del av värme går till bussar vid depå samt att stationer har begränsad Atemp yta. I ytmåttet används BTA*0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp.*

	2024	2025
Lokalyta [BTA m ²]	1 086 275	1 086 275
Elanvändning [MWh]	128 388	117 062
Värmeanvändning [MWh]	90 627	84 849
Användning av kyla [MWh]	1 755	1 192
Total energianvändning [MWh]	220 770	203 103
Total energianvändning per kvadratmeter BTA (kWh/m²)	203,2	187

Tabell 9. Andel banor där bullerskyddsåtgärder är genomförda, enligt beräkning av indikator och energieffektiviseringar i fastigheter för miljömål 7 i Trafikförsörjningsprogram 2035. 0: Ej genomförd - 1: Genomförd - 0,5: Delvis genomförd.

Bana	2024	2025	Kommentar
Tunnelbana 1 (Gröna linjen)	0	0	
Tunnelbana 2 (Röda linjen)	0	0	
Tunnelbana 3 (Blåa linjen)	0	0	
Roslagsbanan	1	1	Klar 2020
Saltsjöbanan	0,5	0,5	Delvis klar 2024 – Nya fordon behövs för att helt klara riktvärde
Spårväg City	1	1	Klar 2019
Lidingöbanan	1	1	Klar 2017
Tvärbanan	1	1	Klar 2024
Nockebybanan	0	0,5	Beräknas helt klar under 2026 – Större delen är genomförd.
Indikatorvärde:	4,5/9 = 50 %	5/9 = 56 %	

Mål 9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning

Tabell 10. Indikator till miljömål 9 i Trafikförsörjningsprogram 2035, klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik (gCO₂/person-km), ses nedan.

	Basår: 2019	2024	2025
Busstrafiken			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	68 785	56 458	37 081
Personkilometer [pkm]	1 850 000 000	1 585 000 000	1 565 000 000
Klimatpåverkan från nyttjad busstrafik [gCO ₂ e/pkm]	37	36	24
Spårtrafiken			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	40 507	41 684 ⁴²	28 436
Personkilometer [pkm]	4 450 000 000	3 831 000 000	3 853 000 000
Klimatpåverkan från nyttjad spårtrafik [gCO ₂ e/pkm]	9	11	7
Sjötrafiken			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	23 104	19 832	15 717
Personkilometer [pkm]	40 900 000	54 503 825	56 682 381
Klimatpåverkan från nyttjad sjötrafik [gCO ₂ e/pkm]	555	364	277
Färdtjänsten			
Växthusgasutsläpp för driften [ton CO ₂ e]	8 987	7 516	6 974
Personkilometer [pkm]	91 440 470	85 346 013	89 492 048
Klimatpåverkan från nyttjad färdtjänsttrafik [gCO ₂ e/pkm]	98	88	78
Total Klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik [gCO₂e/pkm]	22	23	16
Förändring jämfört med basår (%)		+3	- 28

⁴² Uppdatering jämfört med Hållbarhetsredovisning 2024.

Bilaga 2 Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter och trafikutövare

I tabellen nedan presenteras vilka intressenter som trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana samverkar med, vilka förväntningar och fokusfrågor som finns samt hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa.

Tabell 1. Trafikförvaltningens och förvaltning för utbyggd tunnelbanas samverkan med intressenter.

1. Intressent	2. Huvudsakliga förväntningar och fokusfrågor	3. Hur förvaltningarna hanterar och bemöter dessa
Leverantörer och anbudsgivare	<ul style="list-style-type: none"> Tydlig kravställning, att få information om kommande upphandlingar Affärsmässig relation och tydlig process för avtalsförvaltning 	<ul style="list-style-type: none"> Offentlig upphandling samt särskilda avtalskrav inom hållbarhetsområdet Styrande och vägledande dokument inom bland annat hållbarhetsområdet som visar trafikförvaltningens inriktning och ger stöd för leverantörer och anbudsgivare i deras arbete Tydlig information om tidplan för upphandling, eftersträva tydliga och enkla förfrågningsunderlag. Dialog med leverantörsmarknaden och omvärldsbevakning Upphandlad kollektivtrafik baserad på trafikpikt. Strukturerat arbete med avtalsuppföljning Kostnadseffektiva upphandlingar och affärer
Allmänheten	<ul style="list-style-type: none"> Enkelt, prisvärt, snabbt och tryggt att åka kollektivt, tillgängligt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning Minskad omgivningspåverkan, exempelvis störningar och skador Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt 	<ul style="list-style-type: none"> Dialog och samråd med invånare inför och vid utveckling av kollektivtrafiken Under byggtiden ska berörda ha en möjlighet att enkelt komma i kontakt med trafikförvaltningen vid eventuella frågor eller klagomål. Löpande kommunikation om pågående arbeten till de som berörs specifikt Kundundersökningar, frågor via kundtjänsten, sociala medier och kampanjer används för information och frågor från/till allmänheten Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: nöjda resenärer, andel trygga resenärer, punktlighet, trängsel, människan i fokus, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge allmänheten valuta för skattepengarna
Förvaltningar inom Region Stockholm	<ul style="list-style-type: none"> Samverkan, utbyggnad av nya tunnlar och stationer, tydliga krav, remisshantering Effektiv överlämning av färdiga anläggningar 	<ul style="list-style-type: none"> Dialog, regelbundna arbetsmöten och samarbete, remissunderlag med kvalitet, öppenhet i delgivning av material, tydlighet om förväntan från andra förvaltningar Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: tid och budget för utbyggnadsprojekt följer prognos/planering
Politiker	<ul style="list-style-type: none"> Att skattemedel används ansvarsfullt och för att skapa så mycket nytta som möjligt Budget i balans Måluppfyllelse Nöjda resenärer, berörda invånare samt uppdragsgivare Att fler väljer att åka kollektivt 	<ul style="list-style-type: none"> Trafiknämndens möten, beredning av förslag till beslut, rapportering och redovisning, svar på motioner och skrivelser Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: beslutade mål, inklusive budget i balans, kostnadseffektiva projekt, upphandlingar och affärer för att ge valuta för skattepengarna

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommuner	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktiva kollektivtrafikförbindelser, nöjda och trygga resenärer, att fler ska välja att resa kollektivt, efterlevnad av lokala föreskrifter och krav • Att trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana har kontroll över och tar ansvar för sin miljöpåverkan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuerliga samråd och regelbundna möten med kommunerna • Rapporter och redovisning • Svar på remisser och skrivelser • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: restidskvot, kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med bilen, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider), trygga resenärer
Myndigheter	<ul style="list-style-type: none"> • Samverkan och efterlevnad av lagkrav 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog och samverkansmöten, samt regelbundna tillsynsmöten • Svar på skrivelser eller tillsynsförelägganden • Rapportering och redovisning • Tillståndsansökningar och anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt gällande lagkrav • Verksamhetsspecifika mål, exempelvis: miljöplaner i projekt, färdigställande miljökonsekvensbeskrivningar, järnvägsplaner och tillståndsansökningar i tid, smart kollektivtrafiksystem (emissioner av buller, partiklar, kväveoxider)
Medarbetare och konsulter	<ul style="list-style-type: none"> • Hållbar och attraktiv arbetsgivare 	<ul style="list-style-type: none"> • Medarbetarmöten för hela verksamheten, chefsmöten, månatliga och årliga medarbetarundersökningar, arbetsplatsträffar kopplat till arbetsmiljö och engagemang, kompetensutveckling, förmåner och anställningsvillkor för ett hållbart medarbetarskap för arbete och fritid i balans. • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Hållbart medarbetarengagemang (HME), JÄMIX (Jämförbarhetsindex), AVI (Attraktiv arbetsvillkorindex), andel utvecklingsplaner i ProCompetence
Forskning och skola	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation, samverkan, deltagande i forskningsprojekt, dela med oss av data 	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbetsprojekt som exempelvis Jobbsprånget •Handledning av examensarbeten och deltagande på studentmässor • Finansiering av forskning, samverkan med/stöttning av strategiska forskningspartners, rapporter och redovisning • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Stärkt forskning och innovation för att nå målen för kollektivtrafiken
Intresseorganisationer	<ul style="list-style-type: none"> • Ökad kollektivt resande, pålitlig kollektivtrafik • Trygg och tillgänglig kollektivtrafik • Effektiv anläggning 	<ul style="list-style-type: none"> • Deltagande i nätverk, samverkansråd med intresseorganisationer, pilot- och samarbetsprojekt • Verksamhetsspecifika mål, exempel: trygga resenärer (IOP, Idéburen offentligt partnerskap)
Press och media	<ul style="list-style-type: none"> • Transparens, information och lättillgängliga fakta 	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbete med media via trafikförvaltningens presstjänst, trafikförvaltningens webbplatser, rapporter och redovisningar • Verksamhetsspecifika mål, exempel: korrekt fakta förmedlad på neutralt sätt till allmänheten via media
Andra stora beställare och aktörer	<ul style="list-style-type: none"> • Tydlig branschgemensam kravställning, samhällsnytta, stordriftsfördelar 	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbete och samverkan i olika former, gemensam kravställning inom lämpliga områden • Verksamhetsspecifika mål, exempel: branschgemensamma riktlinjer och krav vid upphandling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2025-01-24
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2025-0126

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	<ul style="list-style-type: none"> • Samverkan och erfarenhetsåterföring inom branschen 	av trafik, vid upphandling av entreprenad och vid tillämpning av särskilda arbetsrättsliga villkor
Fastighetsägare (i anslutning till SL:s infrastruktur)	<ul style="list-style-type: none"> • Tydlig avgränsning ansvarsmässigt • Ingen negativ påverkan från utbyggnad av kollektivtrafik eller från SL-trafiken • Samverkan för att nå gemensamma mål, finansiering från SL/Trafikförvaltningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialog och samverkan, inkluderas i samråd, informeras och underrättas om aktuella byggarbeten • Avtal för markåtkomst gentemot fastighetsägare och ledningsägare • Samarbete inom specifika områden exempelvis trygghet och klimatanpassning. • Verksamhetsspecifika mål, exempel: Öppenhet med information om SL-trafikens påverkan, svar på frågor alltid med opartiskhet och kvalitet, likabehandling oavsett avsändare

Trafikförvaltningens trafikutövare

Färdtjänsten

Färdtjänst och sjukresor med Taxi: Sverigetaxi i Stockholm AB, Taxi Stockholm 15 00 00 AB, Haninge och Nynäshamns Taxi AB, Södertälje Taxi AB, Samtrans Omsorgsresor AB, Cabonline Region Stockholm AB.

Färdtjänst och sjukresor med Rullstolstaxi: Cabonline Region Stockholm AB (Sverigetaxi och Taxi Kurir), Samtrans Omsorgsresor AB, Sirius Omsorg Holding AB, Haninge och Nynäshamns Taxi AB och Södertälje Taxi AB.

Färdtjänst med Bårtaxi (liggande transport): Sirius Omsorg Holding AB (t.o.m. 31 mars 2024), Samtrans Omsorgsresor AB.

Anropsstyrd Närtrafik: Bergkvara Buss AB

Linjelagd Närtrafik (enbart de linjer som ligger organisatoriskt under sektion Färdtjänst): Bergkvara Buss AB.

SL-trafiken

Spårfordonen är egenägda och upphandlas av olika leverantörer.

Connecting Stockholm

Connecting Stockholm AB är trafikutövare på tunnelbanan i SL-trafiken sedan 2 november 2025.

Keolis

Keolis Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i avtalsområdena Huddinge/Botkyrka/Söderort (till 18 januari 2025), Stockholms innerstad/Lidingö, Nacka/Värmdö (till 8 februari 2025) och Bromma/Solna/Sundbyberg.

MTR

MTR Tunnelbanan AB har varit trafikutövare på tunnelbanan till och med 1 november i år.

Nobina

Nobina Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Huddinge/Botkyrka/Söderort (från 19 januari 2025), Järfälla/ Upplands-Bro, Nacka/Värmdö (från 9 februari 2025), Nykvarn/Södertälje, Tyresö (till 17 augusti 2025) och Haninge/Nynäshamn⁴³.

SJ

SJ Stockholmståg AB är trafikutövare på pendeltågen i SL-trafiken.

⁴³ Det tidigare E23 avtalet omfattade Handen, Nynäshamn och Tyresö. Detta avtal ersättes av två nya avtal 18 augusti 2025: E45 Handen, Nynäshamn och E45 Tyresö. Nobina fortsätter bedriva trafik i Handen och Nynäshamn inom ramen för nya E45 avtalet.

Stockholms spårvägar

AB Stockholm Spårvägar är trafikutövare på Spårväg City och Lidingöbanan samt på Nockebybanan, Saltsjöbanan- och Tvärbanan.

Transdev

Transdev Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna, Danderyd/Täby/Vallentuna/Vaxholm/Österåker och Norrtälje.

VR

VR Sverige AB är trafikutövare avseende bussar i SL-trafiken i: Ekerö och Tyresö (från 18 augusti 2025).

SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:

Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB, Blidösundsbolaget AB.

Waxholmsbolaget

Fartygen är både egenägda och inhyrda och trafiken utförs av följande företag:

Blidösundsbolaget AB, Madam Rederi AB, SeaCab Möja AB och Ingmarsö Sjöttjänst AB.

Godstrafik: Ressel Rederi AB, Utö Sjötransporter AB, Krokholmens Sjötrafik AB, Norra Skärgårdstrafiken AB.

Helikoptertrafik: Arlanda Helikopter AB.

Svåvartrafik: Svisch Air.

Bilaga 3 Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland annat av:

BEST, Benchmarking European Service of public Transport
Biodriv Öst:s drivmedelsnätverk
Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik
Brottsförebyggande rådet
Bullernätverket Stockholms län
Byggvarubedömningen
EMTA, European Metropolitan Transport Authorities
Ethical Trading Initiative (ETI) Sverige
European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations
FN:s Global Compact
Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken
Kunskapscentrum för buller
K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik
Samverkan i Stockholmsregionen
Stockholmsregionens Europakontor
UITP, International Association of Public Transport

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll, år 2025

År 2025

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
2	Intern kontroll	4
2.1	Styr- och kontrollmiljö	4
2.2	Riskbedömning	5
2.3	Kontrollaktiviteter	7
2.4	Information och kommunikation	10
2.5	Övervakning och uppföljning	10
2.5.1	Uppföljning	10
2.5.2	Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll	11
2.5.3	Hantering av brister och avvikelser	12
3	Sammanställning av risker	14

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2024-0510, RS 2022-0326). Riktlinjen utgår från COSO-modellen, vilket innebär att systematiskt arbeta med att förutse risker och möjligheter samt att hantera och kommunicera dessa.

Region Stockholms arbete med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- *uppnår fastställda mål och utför sitt uppdrag*
- *når långsiktig varaktighet och hållbarhet*
- *bedrivs ändamålsenligt, säkert och effektivt*
- *följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera*
- *har tillförlitlig rapportering och information*

2 Intern kontroll

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplanering fram en plan för intern kontroll. Denna plan uppdateras och följs sedan upp som ett led i den löpande rapporteringen och uppföljningen. Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och är en viktig grund för den försäkran som lämnas om att nödvändiga åtgärder har vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll.

2.1 Styr- och kontrollmiljö

Styr- och kontrollmiljön är omgivningen som den interna styrningen och kontrollen verkar i och påverkas av, det vill säga fundamentet för nämnden/bolagets arbete med risk och intern kontroll.

Trafiknämndens uppdrag och delegation till förvaltningschefen ger förutsättningar för en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv intern styrning och kontroll, vilket inkluderar hantering av trafikförvaltningens risker.

Förvaltningschefen har utifrån nämndens uppdrag och delegation fastställt en organisation för trafikförvaltningen som bygger på modellen om separerade ansvarslinjer i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2024-0510, RS 2022-0326). Huvudprincipen för trafikförvaltningens organisation är att samma tjänsteperson eller funktion inte ska ansvara för både genomförande och tillsyn och kontroll.

Modellen med separerade ansvarslinjer innebär att den operativa verksamheten ansvarar för den dagliga riskhanteringen och interna kontrollen. Stöd- och kontrollfunktioner i den andra ansvarslinjen stärker styrningen genom rådgivande, stödjande och uppföljande aktiviteter. Den tredje linjen utgörs av internrevisionen som direkt underställd förvaltningschefen granskar de två första linjerna. Den fjärde linjen ligger organisatoriskt utanför trafikförvaltningen och består av auktoriserad revisor samt verksamhets- och lekmannarevisionen.

Arbetsordningen är det styrande dokument som anger grunderna för trafikförvaltningens interna styrning och kontroll. Dokumentet innehåller förvaltningschefens fördelning av ansvar och uppgifter, beskrivning av ledning och styrning samt trafikförvaltningens organisation. Ett arbete med att se över och förtydliga effektiva gränssnitt, ansvar och roller i förvaltningsorganisationen har fortlöpt under 2025 och kommer fortsätta under 2026. Arbetet inkluderar revidering av arbetsordningen, avdelningarnas egna arbetsordningar samt koppling av tvärfunktionella gränssnitt till ansvarsmodellen. Under 2025 har trafikförvaltningen kommunicerat att den tidigare ledningsstaben byter namn till juridik och upphandling samt att en ny stabsfunktion för förvaltningschefen skapas fr om 1 januari 2026. Parallellt med uppbyggnaden av en ny stabsfunktion har under 2025 en genomlysning av hur trafikförvaltningens organisation och arbetssätt kan utvecklas framåt pågått. De första resultaten av genomlysningen förväntas under första halvan av 2026. Vidare kommer IT-avdelningens nya organisationsstruktur fullt ut implementeras 1 januari 2026.

Under 2025 har trafikförvaltningen arbetat med budgetuppdraget kopplat till förvaltningens arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott i huvudsak genom en förvaltningsövergripande arbetsgrupp. Gruppen samverkar för att tydliggöra processer, arbetsrutiner och verkar för en förvaltningsövergripande styrning av området. Arbetet kommer fortsätta under 2026.

Trafikförvaltningens process för att säkerställa ett transparent underlag inför förvaltningschefens försäkran om att nödvändiga åtgärder för en tillräcklig intern styrning och kontroll vidtas består bland annat av en självutvärdering som samtliga avdelningschefer genomför i samband med delårsrapporteringen och i samband med årsrapporteringen. Självutvärderingen möjliggör identifiering av utvecklingsområden och prioritering av stödjande aktiviteter för att stärka den interna styrningen och kontrollen. Då trafikförvaltningens verksamhetsplaner fastställs under hösten genomförs självutvärderingen i samband med delårsrapporteringen med syfte att vara ett underlag i prioritering av verksamhetsutvecklingsarbeten för kommande verksamhetsår. Identifierade förbättringsområden som på olika sätt inkluderas i trafikförvaltningens verksamhetsutveckling är hantering av styrande dokument, arbetssätt för att ta fram, hantera och utvärdera systematiska kontroller för centrala delar av verksamheten och tydligare målstyrning.

Självutvärderingen som genomförs i samband med årsrapporteringen visar på fortsatt behov av att framöver stärka trafikförvaltningens styr- och kontrollmiljö. Självutvärderingen visar fortsatt behov att säkerställa att den formella styrningen är sammanhållen, aktuell och fullt implementerad. Vidare framgår att beslutad och reviderad styrning inte alltid åtföljs av tillräckliga informations- och utbildningsinsatser vilket skapar varierande tillämpning och ojämn kunskap om intern styrning och kontroll i förvaltningsorganisationen. Under kommande verksamhetsår finns behov av tydligare och mer samordnade arbetssätt för kommunikation, utbildning och stöd i samband med implementering av styrning.

2.2 Riskbedömning

Riskbedömning handlar om hur risker för verksamheten identifieras, värderas och hanteras. Inom Region Stockholm används följande riskkategorier:

- *Strategiska risker*
- *Ekonomiska risker*
- *Operativa risker*
- *Regelefterlevnadsrisker*

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk för att kunna fatta välgrundade och riskavvägda verksamhetsbeslut samt för att säkerställa måluppfyllelse och leverans enligt uppdrag.

Formerna för trafikförvaltningens riskhantering fastställs genom den administrativa bestämmelsen för riskhantering och internkontroll (TN-S-1961037). Den administrativa bestämmelsen beskriver hur trafikförvaltningen tillämpar de krav på riskhantering som ställs i Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2024-

0510, RS 2022-0326). Trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll består av riskanalyser på avdelnings- och ledningsgruppsnivå. Arbetet utförs integrerat med förvaltningens verksamhetsplanering.

Förvaltningschefen beslutar vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan och som därmed återrapporteras inom ramen för arbetet med plan för intern kontroll. Kontroller och åtgärder kopplade till dessa risker följs upp löpande av trafikförvaltningens ledningsgrupp. Övriga riskhanterande åtgärder hanteras som en integrerad del i den operativa verksamheten.

Identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen *Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet, kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet samt infrastrukturen är robust och möter framtidens behov.*

De högst värderade riskerna vid årsrapporteringen 2025 är följande:

- **Risk att biljettintäkter inte når budgeterad nivå**

Risken för intäktsbortfall beror såväl på externa omständigheter och hot utanför trafikförvaltningens direkta kontroll som till exempel ändrade beteenden/resmönster samt på interna omständigheter och sårbarheter bestående av bristande trafikleveranser och utbud som inte möter efterfrågan. Ett antal åtgärder är identifierade för att under 2025 hantera och mitigera risken, se beskrivning under 2.3 kontrollaktiviteter.

- **Risk att inte lyckas ställa om och anpassa verksamheten till ökade externa och interna krav inom säkerhet och beredskap**

Risken avser risker förknippade med arbetet att stärka säkerheten och beredskapen för att säkerställa den interna förmågan att stå emot och hantera eventuella extraordinära händelser så som exempelvis antagonistiskt angrepp, väderrelaterade händelser eller större olycka.

- **Risk för oegentligheter och välfärdsbrott**

Risken innebär oönskat beteende i form av exempelvis korruption, muta, trolöshet mot huvudman, bedrägeri, jäv, förskingring och otillåten påverkan. I den verksamhet som trafikförvaltningen bedriver hanteras stora värden inom trafik, infrastruktur och upphandling varför det finns en principiell risk för oegentligheter och välfärdsbrott. Prioriterat arbete beskrivet under 2.3 kontrollaktiviteter under 2025 inkluderar att stärka det systematiska och förebyggande arbetet mot oegentligheter och välfärdsbrott.

- **Risk för förseningar och fördyringar i strategiskt viktiga projektleveranser/investeringar**

Trafikförvaltningen bedömer att risken påverkas av såväl externa faktorer så som materialbrist, ökade råvarukostnader, samarbete med externa parter samt inflation och därav höjd ränta, som interna faktorer som arbetssätt och rutiner för kravställningar.

Utöver de ovan beskrivna riskerna som förvaltningen identifierat specifikt för trafikförvaltningens verksamhet anger regionledningskontoret två obligatoriska regiongemensamma risker som ska inkluderas i plan för intern kontroll och analyseras utifrån trafikförvaltningens specifika verksamhet. Trafikförvaltningen har bedömt riskerna enligt givna anvisningar. Ingen förändring av riskvärderingen jämfört med rapporteringen i samband med delårsrapporten har skett till den här uppföljningen.

Risk för felaktiga bidragsutbetalningar bedöms inte aktuell i trafikförvaltningens verksamhet då denna avser bidragsutbetalningar inom ramen för myndighetsutövning. Denna typ av bidrag hanteras inte inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag och risken för felaktiga bidragsutbetalningar bedöms därmed som mycket låg.

Risk för fel i finansiell rapportering värderas som en medelhög risk. Trafikförvaltningen har i grunden en komplex verksamhet med komplexa avtal vilket ställer höga krav på kompetens för korrekta bedömningar samt god kunskap om redovisningsmässiga regler för att säkerställa att såväl kostnader som intäkter redovisas korrekt. Detta medför att det finns en risk för fel i finansiella rapporter så som månadsrapport, delårsrapport, årsredovisning och verksamhetsberättelse vilket kan leda till att dessa inte är tillförlitliga och inte ger en rättvisande bild av verksamheten. Den befintliga interna styrningen och kontrollen bedöms dock som relativt god och föreslagna riskhanterade åtgärder med anledning av risken för felaktiga utbetalningar samt risken för oplanerade kostnader bedöms möta även denna risk på ett tillfredsställande sätt.

I jämförelse med delårsrapporteringen är riskvärderingen oförändrad för samtliga risker. Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder för att hantera riskerna fortsatt.

2.3 Kontrollaktiviteter

Utifrån riskanalysen prioriteras vilka kontroller och åtgärder som ska utföras för att acceptera, begränsa, dela eller eliminera riskerna för att uppnå en acceptabel risknivå. Kontroller och åtgärder ska också säkerställa beredskap för att hantera och reagera på oönskade situationer.

Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera de risker som trafikförvaltningen har identifierat och prioriterat. Kontrollerna och åtgärderna syftar till att minska

sannolikheten för att identifierade risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Nedan beskrivs de föreslagna åtgärderna för att hantera de högst värderade riskerna samt de regiongemensamma riskerna. Kontroller och åtgärder följs upp varje tertiäl i samband med verksamhetsuppföljningen.

Risk för att biljettintäkter inte når budgeterad nivå

Hanteras genom följande prioriterade åtgärder:

- Säkerställ prognosförmåga och justera prognoser löpande
- Resmönster och beteende
- Kundbeteende och drivkrafter
- Försäljningsdrivande insatser
- Marknadsföring för att öka förtroendet för SL

Åtgärderna har genomförts enligt plan och åtgärderna bedöms ge önskad effekt.

Risk att inte lyckas ställa om och anpassa verksamheten till ökade externa och interna krav inom säkerhet och beredskap

Hanteras genom följande prioriterade åtgärder:

- Samordna och styra flera pågående initiativ (RSA¹, direktiven CER² och NIS³ m.m.) som samtliga ska genomföra verksamhetsbeskrivningar, risk- och sårbarhetsanalyser, m.m.
- Utbildningar för berörda entreprenörer.
- Åtgärder vidtas i enlighet med klimatanpassningsplanen.
- Fortsätta arbetet med RSA och kontinuitetshantering.

Åtgärder pågår enligt plan för merparten av åtgärderna. Dock återstår några delar för några åtgärder. Det finns också utmaningar avseende att uppnå önskad effekt för några av åtgärderna.

Risk för oegentligheter och välfärdsbrott

Hanteras genom följande prioriterade åtgärder:

- Stärka förvaltningens systematiska arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott

¹ Samtliga regioner ska i enlighet med nationell lagstiftning analysera vilka extraordinära händelser i fredstid som kan inträffa för sina ansvarsområden och i sin verksamhet, identifiera samhällsviktiga verksamheter och beroenden, analysera risker och sårbarheter samt identifiera behov av åtgärder i en så kallad *risk- och sårbarhetsanalys (RSA)*.

² CER-direktivet (*Directive on the Resilience of Critical Entities*) är ett bindande EU-direktiv som ålägger medlemsstaterna att säkerställa förmågan hos samhällsviktig verksamhet att förebygga, motstå och hantera störningar eller avbrott i verksamheten.

³ NIS2-direktivet (*Directive on Security of Network and Information Systems*) är ett bindande EU-direktiv som ställer krav på de verksamheter som omfattas att uppnå en hög cybersäkerhetsnivå.

genom att bland annat säkerställa tillräcklig styrning, identifiera väsentliga riskområden och implementera kontroller för dessa, utbildning, rapportering och uppföljning.

- Säkerställa tillräcklig intern kontroll i verksamheten för att hantera risker för oegentligheter.

Åtgärder pågår men vissa delar kvarstår. Att uppnå önskad effekt bedöms också som osäkert. Åtgärderna har ännu inte visat tillräcklig effekt för att sänka riskvärderingen.

Risk för förseningar och fördyringar i strategiskt viktiga projektleveranser/investeringar

Hanteras genom följande prioriterade åtgärder:

- Fortsätta arbetet med att förbättra krav och ändringshanteringen inom trafikförvaltningen.
- Förbättra styrning och internkontroll av enskilda investeringsprojekt.

Åtgärderna pågår men vissa delar kvarstår. Osäkert i fall alla åtgärder kommer att uppnå önskad effekt.

Risk för fel i finansiell rapportering (regiongemensam risk)

Hanteras framför allt genom följande kontroller:

- Kvalitetssäkring av intäkter, kostnader och investeringsutfall månatligen innan periodens stängning.
- Månatlig analys av utfall mot budget och prognos intäkter, kostnader och investeringsutfall (verksamhetsuppföljning).
- Årlig inventering av pågående investeringsprojekt för att säkerställa korrekt klassificering av investeringar eller drift.
- Dualitet vid samtliga bokningar i ekonomisystemet.
- Extra kontroller av vissa upprättade bokföringsunderlag, till exempel aktiveringsunderlag, kostnadsföringsunderlag, och Ebos (elektroniska bokföringsorders).
- Inventering av anläggningstillgångar.
- Löpande uppdatering och kontroll av projektregister.
- Avstämning och granskning av balanskonton; frekvens (månad, tertial, år) utifrån riskbedömning av respektive kontos transaktionsvolym och komplexitet.
- Avstämning vid rapportering - Cognos överensstämmer med Agresso.

Åtgärder för att hantera risken för oplanerade kostnadsökningar och risken för felaktiga externa betalningar bedöms även bidra till att risken för fel i den finansiella rapporteringen minskar. Prioriterade åtgärder för dessa risker är bland annat:

- Säkerställa kompetenshöjande åtgärder avseende kostnadsfokus inom trafikförvaltningen inom prioriterade områden.
- Stärka det systematiska arbetet med uppföljning av kostnader.
- Stärka den interna styrningen och kontrollen i arbetet med externa betalningar.

Alla kontroller utförs enligt plan. Åtgärderna utförs enligt plan och bedömningen är att de kommer att ge önskad effekt.

2.4 Information och kommunikation

De funktioner som arbetar med riskhantering, intern kontroll, regelefterlevnad och internrevision behöver ha full tillgång till den information som krävs för god intern kontroll till exempel mål, policys, riktlinjer, risker, åtgärder, kontroller och eventuella avvikelser.

Trafikförvaltningens informations- och kommunikationsvägar för information väsentlig för den interna styrningen och kontrollen är uppsatta så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer och instruktioner görs tillgängliga för medarbetare på intranätet eller genom dokumenthanteringssystemet EDIT.

Internrevisionens granskning av trafikförvaltningens styrning genom styrande dokument som genomfördes under 2024 visade att hanteringen behöver förbättras och stärkas. Förvaltningens handlingsplan mot bakgrund av internrevisionens iakttagelse inkluderar översyn och förenkling av strukturen för styrande dokument i syfte att göra styrningen mer översiktlig och tillgänglig. Planerat datum för respektive delåtgärd varierar men samtliga åtgärder planeras vara slutförda 2026-12-31.

2.5 Övervakning och uppföljning

Nämnden/bolagsstyrelsen har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje nämnd och styrelse har ett ansvar för att det finns en organisation och processer för den interna kontrollen.

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

2.5.1 Uppföljning

Enligt riktlinjen för intern kontroll ska nämnden/bolagsstyrelsen med hänsyn till sitt ansvar, kontinuerligt följa upp sin verksamhet och utvärdera de riskbedömningar som sker samt vidta åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig, effektiv och att verksamheten bedrivs på ett tillfredställande sätt. Uppföljningen innefattar också att utvärdera om samtliga komponenter i ramverket

för intern kontroll är tillräckliga.

Uppföljning av trafikförvaltningens mest väsentliga risker, kontroller och åtgärder sker tertialvis i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. Trafikförvaltningens respektive avdelningar rapporterar status och effekt av kontroller och åtgärder för de risker som av förvaltningsledningen bedömts som mest väsentliga att hantera. Resultatet sammanställs, kommuniceras och rapporteras till regionledningskontoret och trafiknämnden genom plan för intern kontroll.

I samband med den tertialvisa verksamhetsrapporteringen följer respektive avdelning även upp verksamhetsnära risker samt riskhanterande åtgärder. Dessa presenteras och diskuteras med förvaltningschefen. Förvaltningens ledningsgrupp delges vidare en samlad uppföljning via ledningsrapporteringen och fattar beslut om eventuella åtgärder ska vidtas till följd av rapporteringen.

Trafikförvaltningens interna risk- och revisionsutskott utgörs av granskningsfunktioner i andra ansvarslinjen, förvaltningschef, biträdande förvaltningschef, ekonomidirektör, internrevisionen och dataskyddsombud. Risk- och revisionsutskottet är rådgivande och beredande till trafikförvaltningens ledningsgrupp i frågor som rör intern styrning och kontroll, riskhantering och revision.

Trafikförvaltningen har arbetat fram en process för avdelningarnas självutvärdering i syfte att få en systematisk genomlysning och uppföljning av den interna styrningen och kontrollen i verksamheten. Underlaget från respektive avdelning sammanställs och föredras förvaltningschef och ledningsgrupp.

2.5.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

Nämnden/bolaget ska följa regionens riktlinje för intern kontroll, (RS 2024-0510, RS 2022-0326).

Uppdateringar, revideringar och förtydliganden i formell styrning samt kompetenshöjande aktiviteter för att säkerställa tillämpning i trafikförvaltningens verksamhet har prioriterats under 2025. Arbeten med att förtydliga målstyrning samt att förtydliga effektiva gränssnitt, ansvar och roller förväntas ytterligare stärka förvaltningen tillämpning av riktlinje för intern kontroll.

Trafikförvaltningen har under 2025 arbetat i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (R2 2024-0510, RS 2022-0326).

I riktlinje för intern kontroll (R2 2024-0510, RS 2022-0326) framgår att internrevisionen i tredje linjen arbetar på uppdrag av nämnden eller styrelsen. Trafikförvaltningens internrevision arbetar på uppdrag av förvaltningschefen.

I övrigt noteras inga avsteg från riktlinjen.

2.5.3 Hantering av brister och avvikelser

Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse samt i den löpande rapporteringen till regionledningskontoret. Förvaltningschef/VD ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår.

Rekommendationer från Regionrevisorerna, extern finansiell revision och internrevisionen fördelas till berörda parter inom trafikförvaltningen genom rapporteringsverktyget Stödet. Uppföljning och rapportering av åtgärder kopplade till rekommendationerna sker varje tertiäl som en integrerad del av verksamhetsuppföljning och ledningsrapportering.

Regionrevisorernas samlade bedömning av den interna styrningen och kontrollen lämnad till Regionfullmäktige i sin årliga redogörelse för 2024 är att den interna styrningen och kontrollen inte varit helt tillräcklig.

Internrevisionen har under 2025 avrapporterat två granskningar. Granskningen avseende hur trafikförvaltningens projekt inom signalsystem leds och förvaltas avseende intern styrning och kontroll samt effektivitet visar på förbättringsbehov. Internrevisionens granskning avseende hyresförvaltning och affärsutveckling av kommersiella lokaler samt hyresavtal för bostäder visar på stora förbättringsbehov.

Brister i den interna styrningen och kontrollen identifierade i revisionsrapporter hanteras genom fastställda åtgärdsplaner formulerade av de relevanta delarna av förvaltningen. Trafikförvaltningen har med några få undantag valt att åtgärda identifierade brister.

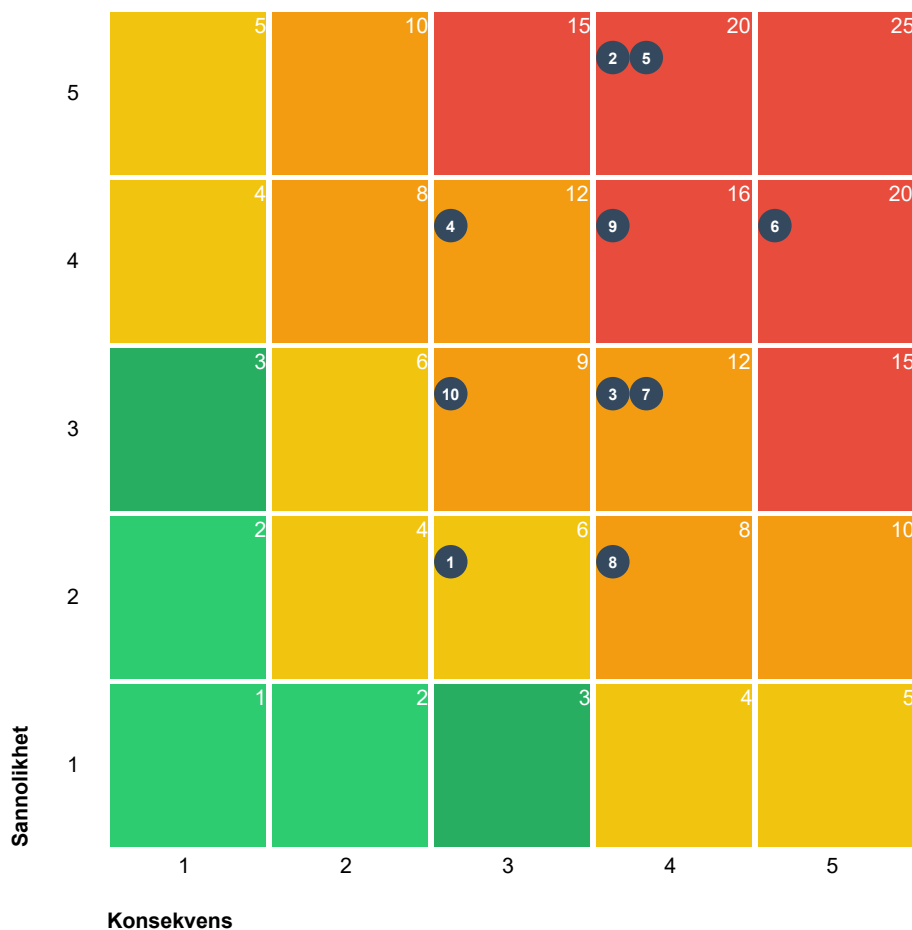
Trafikförvaltningen har även i sin egen självutvärdering av den interna styrningen och kontrollen under året identifierat brister i verksamheten avseende hantering av styrande dokument, implementering av gällande styrning av verksamheten, systematisering av kontrollaktiviteter samt stöd och förutsättningar för systematisk avvikelshantering. Inom flera av dessa områden pågår initiativ och riktade åtgärder i ramen för verksamhetsplaner som på kort och lång sikt bedöms ha positiva effekter på förvaltningens styr- och kontrollmiljö. Verksamhetsutvecklingsinitiativ likt utvecklingen av förvaltningens målstyrningsmodell, FC-aktiviteten (förvaltningschefsaktiviteten) "Tydliggöra gränssnitt, ansvar och roller" och genomlysningssprojektet "Tillsammans 2.0" förväntas även de på sikt stärka trafikförvaltningens interna styrning och kontroll. Vidare visar självutvärderingen i samband med årsrapporteringen fortsatt behov av att säkerställa att den formella styrningen är sammanhållen, aktuell och fullt implementerad samt att beslutad och reviderad styrning åtföljs av tillräckliga informations- och utbildningsinsatser.

Inför 2026 har risken att trafikförvaltningen har en otillräcklig intern styrning och kontroll identifierats som en av förvaltningens mest väsentliga risker. Åtgärderna kopplade till risken består bland annat av upphandling och implementering av systemstöd för riskhantering, genomförande av åtgärder till följd av den externa

granskningen av projekt Tvärbanan Norra Kistagrenen för att stärka investeringsstyrningen och upphandling av systemstöd för riskhanteringen.

Åtgärder för att hantera ovan nämnda förbättringsområden är delvis formulerade och pågående. Ytterligare åtgärder formuleras inom ramen för kommande verksamhetsplaner, till följd av iakttagelser i granskningsrapporter vid intern och extern revision eller inom ramen för verksamhet enligt ordinarie uppdrag.

3 Sammanställning av risker



4 Mycket hög risk 5 Hög risk 1 Medelhög risk Totalt: 10

	Sannolikhet	Konsekvens
Mycket hög risk		
Hög risk		
Medelhög risk		
Låg risk		
Mycket låg risk		
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

Mål	Lokalt mål	Risk
Region Stockholm har en långsiktig ekonomisk uthållighet		1  13446 8 → Risk för fel i finansiell rapportering
		2  13594 7 → Risk för oegentligheter och välfärdsbrott
		3  13594 8 → Risk för felaktiga externa betalningar
		4  13594 9 → Risk för (oplanerade) kostnadsökningar
		5  13595 1 → Risk för att biljettintäkter inte når budgeterad nivå
Kollektivtrafiken är attraktiv och hållbar i hela länet		6  13595 2 → Risk att inte lyckas ställa om och anpassa verksamheten till ökade externa och interna krav inom säkerhet och beredskap
		7  13599 5 → Risk för större störningar i vår trafikleverans – kontinuitetsstörningar
Infrastrukturen är robust och möter framtidens behov		8  13599 6 → Risk för försenad trafikstart med anledning av tillkommande anläggningar och fordon
		9  13599 7 → Risk för förseningar och fördröjningar i strategiskt viktiga projektleveranser/investeringar
Region Stockholm är en attraktiv och inlyssnande arbetsgivare		10  13599 8 → Risk för bristande kompetensförsörjning i förhållande till verksamhetens behov

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL

Särskild bolagsredovisning

År 2025

Innehållsförteckning

1	Styrelsen	3
1.1	Val av ledamöter, revisorer och arvodering	3
1.2	Styrelsesammansättning samt övriga befattningshavare	3
1.2.1	Styrelsens sammansättning	3
1.2.2	VD och övriga befattningshavare	4
1.2.3	Revisorer	4
1.3	Styrelsens arbete under kalenderåret	5
1.3.1	Arbetsordning och VD-instruktion	5
1.3.2	Styrelsens arbete	5
1.3.3	Frågor av särskild vikt	6
1.3.4	Utvärderingar	6
1.3.5	Intressekonflikter	6
2	Styrande direktiv och regelefterlevnad	7
2.1	Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet	7
2.2	Efterlevnad av de kommunala befogenheterna	7
2.3	Efterlevnad av ägardirektiv	7
2.4	Regelefterlevnad	7
3	Intern kontroll	10
3.1	Styr- och kontrollmiljö	10
3.2	Riskbedömning	11
3.3	Kontrollaktiviteter	12
3.4	Övervakning	12
3.5	Försäkran om intern kontroll	13
4	Regionrevisorernas samlade bedömning	14
5	Behandling av Särskild bolagsredovisning	15

1 Styrelsen

Bolaget är ett regionägt bolag. Bolagsstyrningen utgår från den svenska aktiebolagslagen, kommunallagen och tillämplig speciallagstiftning samt de mål och direktiv som Region Stockholm lämnat såsom budget samt, generella och specifika ägardirektiv. Denna rapportering från styrelsen är underlag för regionstyrelsens uppsikt.

Regionstyrelsen ska årligen särskilt pröva om bolagets verksamhet är förenlig med det kommunala ändamålet och inom bolagets befogenheter. Denna rapport utgör underlag till prövningen.

1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering

Regionfullmäktige utser årligen styrelser efter beredning. Regionfullmäktige utser även revisorer. Val av ledamöter, ordförande och revisorer anmäls därefter i förekommande fall på bolagets stämma. Beslut om arvodering fattas av regionfullmäktige.

1.2 Styrelsesammansättning samt övriga befattningshavare

1.2.1 Styrelsens sammansättning

Styrelsens ledamöter och sammansättning under år 2025:

Ledamot tillika ordförande (MP) Anton Fendert för tiden från 1 januari 2025 till ordinarie bolagsstämma 2025.

Ledamot tillika ordförande (MP) Jakop Dalunde för tiden från ordinarie bolagsstämma 2025.

Ledamot tillika 1:e vice ordförande (S) Jens Sjöström.

Ledamot tillika 2:e vice ordförande (M) Anna Malm-Kelfve.

Möte nummer:	Datum:	Ordinarie/Extra	Närvaro i %:
1/2025	2025-01-07	Extrainsatt	100%
2/2025	2025-01-21	Ordinarie	100%
3/2025	2025-02-11	Extrainsatt	100%
4/2025	2025-02-19	Ordinarie	66,7%
5/2025	2025-03-04	Extrainsatt	100%
6/2025	2025-03-18	Ordinarie	66,7%
7/2025	2025-03-28	Extrainsatt	100%
8/2025	2025-04-01	Extrainsatt	100%
9/2025	2025-04-08	Extrainsatt	100%
10/2025	2025-04-10	Extrainsatt	100%
11/2025	2025-04-23	Ordinarie	100%
12/2025	2025-05-08	Extrainsatt	100%

Möte nummer:	Datum:	Ordinarie/Extra	Närvaro i %:
Arsstämma per capsulam	2025-05-27	Arsstämma per capsulam	100%
13/2025	2025-05-27	Ordinarie – konstituerande möte	66,7%
14/2025	2025-06-02	Extrainsatt per capsulam	100%
15/2025	2025-06-19	Ordinarie	100%
16/2025	2025-08-26	Ordinarie	100%
17/2025	2025-09-23	Ordinarie	66,7%
18/2025	2025-10-21	Ordinarie	100%
19/2025	2025-11-25	Ordinarie	66,7%
20/2025	2025-12-16	Ordinarie	100%
Genomsnittlig närvaro:			92,07%

1.2.2 VD och övriga befattningshavare

Verkställande direktören har under sammanträdena för styrelsen föredragit de ärenden som är av betydelse för bolagets ställning samt återrapporerat de ärenden som behandlats av trafiknämnden inom ramen för nämndens uppdrag att förvalta bolaget. Verkställande direktören tar fram beslutsunderlag inför styrelsemöten, är föredragande samt ger väl underbyggda förslag till beslut. Verkställande direktören leder bolagets löpande arbete och fattar beslut i samråd med övriga befattningshavare.

Verkställande direktör under perioden den 1 januari 2025 – den 31 mars 2025 har varit David Lagneholm.

Verkställande direktör under perioden 1 april 2025 – 31 december 2025 har varit Erik Norling.

Niklas Bergman, förvaltningschefen för FUT och verkställande direktör i SL Nya Tunnelbanan AB under perioden 1 januari 2025 – 30 september 2025, är utsedd till särskild firmatecknare i AB SL.

Per-Ling Vannerus, förvaltningschefen för FUT och verkställande direktör i SL Nya Tunnelbanan AB under perioden 1 oktober 2025 – 31 december 2025, är utsedd till särskild firmatecknare i AB SL.

På styrelsesammanträdena deltar verkställande direktör, chefsjurist, ledningsstrateger och sekreterare. Vid några tillfällen har ekonomidirektören och bolagsjurister deltagit. Verkställande direktören är föredragande.

1.2.3 Revisorer

Bolagets externrevisorer upphandlas av regionens revisionskontor.

Lekmannarevisorerna utses av regionfullmäktige.

Regionfullmäktige har fram till den 31 december 2026 beslutat utse regionrevisorer (Revisorsgrupp III) enligt följande.

Staffan Olsson Ordförande
Anders Lönn Vice ordförande
Lana Kroon
Eva Lundberg
Hans Peters
Gustav Olofsson
Michael Stjernström

KPMG sköter den årliga revisionen i bolaget från och med räkenskapsåret 2019. Bolagsledningen har löpande kontakt med bolagets stämموالده revisor.

Huvudansvarig auktoriserad revisor Tomas Mathiesen deltar normalt vid minst ett styrelsesammanträde under våren och redogör vid detta tillfälle för den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret

Styrelsen är ansvarig inför aktieägarna för organisation och ledning av bolaget. Styrelsen ska fortlöpande kontrollera bolagets och i förekommande fall koncernens ekonomiska situation. Styrelsens ordförande ska leda styrelsens arbete och bevaka att styrelsen fullgör de uppgifter som lagen och bolagsordningen föreskriver.

1.3.1 Arbetsordning och VD-instruktion

Styrelsen har den 21 januari 2025 fastställt VD-instruktion, instruktion för särskild firmatecknare, arbetsordning för styrelsen samt instruktioner för rapportering av bolagets ekonomiska ställning och trafiknämndens förvaltningsuppdrag avseende AB SL.

1.3.2 Styrelsens arbete

Styrelsen sammanträder vanligtvis i anslutning till trafiknämndens sammanträden som vanligtvis äger rum cirka 10 gånger per år. Schema över antalet styrelsesammanträden och tider fastställs årligen i särskild ordning. Härutöver ska styrelsens ordförande se till att eventuellt ytterligare styrelsesammanträden hålls när så krävs enligt aktiebolagslagens regler.

Totalt har styrelsen under året haft 21 sammanträden. Av dessa har nio (9) sammanträden varit extrainsatta. De extra insatta sammanträdena har handlat om att hålla styrelsen underrättad i ett antal för bolaget känsliga frågor alternativt för att behandla ärenden som brådskat.

Sekreterare har varit trafiknämndens sekreterare Viktoria Lundström, Sebastian Runbom och bolagsjurist Anna Westling.

Styrelsen har som utgångspunkt behandlat följande fasta punkter.

- Information från VD.
- Återrapportering av förvaltningsuppdraget.
- Övriga frågor.

1.3.3 Frågor av särskild vikt

Den 8 april 2025 beslutade styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik att föreslå trafiknämnden att uppdra till verkställande direktören att hänskjuta frågan om fullgörelse av betalningsförpliktelser enligt utställda betalningsgarantier avseende totalentreprenaden KG40 till regionfullmäktige.

I övrigt har inga fler ärenden av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt överlämnats från styrelsen till Region Stockholm för ställningstagande.

1.3.4 Utvärderingar

Utvärdering av styrelsens arbete genomförs årligen utifrån följande frågeställningar: Fungerar rutinerna omkring styrelsen såsom kallelse, dagordning, tider och mötesprotokoll? Behöver något förändras/förbättras avseende själva styrelsemötena? Anser styrelsen att styrelsen erhåller tillräckliga underlag och har fullgoda möjligheter till beslutsfattande?

Styrelsen var på styrelsesammanträdet den 16 december enig om att styrelsens arbete har fungerat väl under året 2025.

Styrelsen konstaterade att det inte fanns något att erinra om avseende verkställande direktörens insatser under året 2025.

1.3.5 Intressekonflikter

Bisysslor och intressekonflikter inventeras vid anställning och under utvecklingssamtal.

I bolagets verksamhet tillämpas regionens riktlinjer för antikorruption och representation. All nyanställd personal genomgår utbildning inom dessa frågor.

De intressekonflikter eller potentiella jävssituationer som identifierats i verksamheten har hanterats löpande och beroende på omständigheterna i det enskilda fallet.

Säkerhetsskyddsprövningar görs på personal i befattningar som är placerade i säkerhetsklass.

2 Styrande direktiv och regelefterlevnad

2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet

Bolagets syfte är, enligt bolagsordningen, att anordna den lokala och regionala kollektivtrafiken på land som Region Stockholm ansvarar för. I detta uppdrag ingår att överta sådana avtal och egendom som trafiknämnden överlåtits till AB SL, förvalta anläggningar, fordon och övrig egendom som upphandlats av bolaget eller av regionen för kollektivtrafiken liksom avtal om allmän trafik som upphandlats och/eller tecknats av Bolaget eller av regionen och överlåtits till bolaget för förvaltning samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.

Av bolagsordningen följer att AB SL ska bedriva sin verksamhet med iakttagande av den kommunala likställighetsprincipen samt i ekonomiskt hänseende enligt följande:

- Verksamhet som gäller förvaltning av fast och lös egendom ska bedrivas på affärs-
mässig grund.
- Övrig verksamhet ska bedrivas med tillämpning av den kommunala självkostnads-
principen.

Under 2025 har verksamheten och bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet. Inga avsteg har gjorts.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Verksamheten har bedrivits inom ramen för de kommunala befogenheterna (2 kap. 1 §, 3 § samt 6 § kommunallagen) och inga avsteg har skett.

2.3 Efterlevnad av ägardirektiv

Inom ramen för bolagets ändamål såsom det uttrycks i bolagsordningen ansvarar styrelse och ledning för att följa generella ägardirektiv för Region Stockholms bolag samt specifika ägardirektiv för AB Storstockholms Lokaltrafik. Ägardirektiven framgår av budget för år 2025. Inga avsteg från ägardirektiven har skett.

2.4 Regelefterlevnad

Bolaget följer regionfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument.

Bolaget följer regionens styrdokument och inarbetar dessa i tillämpliga delar i upphandlingsdokument, kravställning samt interna rutiner och arbetssätt.

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och Region Stockholms investeringsstrategi.

Region Stockholms övergripande styrande dokument för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS).

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplaner, riktlinjer, utvecklingsplaner och förvaltningsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan och verksamhetsplaner.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar. Under år 2025 har arbetsordningen genomlysts och uppdaterats, bland annat med tydliggörande av verksamhets- och funktionsansvar för respektive avdelning.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer trafikförvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav inom hållbarhetsområdet. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor.

Mot bakgrund av att AB SL under år 2024 i strid med det interna regelverket God ekonomisk hushållning, RS 2023-0414 utställde felaktiga betalningsgarantier har det under 2025 bedrivits ett intensivt arbete med att hantera de anspråk som kunnat härledas ur garantierna. Det har genomförts ett flertal utbildningsinsatser vad avser kommunallagens vidd inom verksamheten samt övriga relevanta regelverk inom regionen.

Centrala verktyg i arbetet för att motverka korruption är kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion samt löpande stöd från trafikförvaltningens jurister och internrevisorer.

Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en viktig del för trafikförvaltningen. Enligt Regionens styrdokument gäller nolltolerans mot alla förmåner oavsett karaktär vid upphandling och myndighetsutövning. Etablerade rutiner för upphandling samt delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling. Alla upphandlingsdokument och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp ska granskas av jurist och controller.

Under 2024 och 2025 genomfördes ett internt arbete kopplat till antikorruption. Arbetet har skett under ledning av avdelningen Verksamhetsstyrning och ekonomi (sektion Risk och intern kontroll) och representanter från avdelningarna Internrevision, Säkerhet, Juridik, Internkommunikation, Inköp och Upphandling och HR har deltagit. Arbetet innefattade en översyn av interna styrdokument och rutiner och särskilt fokus har legat på bisyssla och jäv. Nytt styrdokument som tydliggör trafikförvaltningens systematiska arbete mot oegentligheter och välfärdsbrott har framtagits och insatser för implementering har pågått under 2025. Avsikten med det nya styrdokumentet är att tydliggöra vad som förväntas av medarbetare och chefer samt beskriva roller och ansvar inom särskilda områden, vidare att beskriva processen för hantering av anmälan vid misstanke om oegentligheter.

Under 2025 har det även gjorts ett utredningsarbete gällande möjligheten att införa bakgrundskontroller inför och under pågående anställning. Det har konstaterats att det finns ett otillfredsställande lagstöd för sådant införande, vilket även konstaterats i ett

utredningsuppdrag från regeringen till en särskild utredare ("Ett ändamålsenligt regelverk för bakgrundskontroller", dir. 2025:83) som fått i uppdrag att analysera behovet av och förutsättningarna för att göra bakgrundskontroller i såväl offentlig som privat verksamhet. Syftet är bland annat att ge verksamheter ändamålsenliga verktyg inför och under anställning för att kunna förebygga de risker som förekomsten av personer med brottsliga eller andra skadliga intentioner innebär på arbetsplatser, exempelvis infiltration och annan otillbörlig påverkan. Uppdraget ska redovisas senast den 11 mars 2027. Trafikförvaltningen följer utvecklingen på området och kommer att införa lämpliga kontroller i den mån lagstöd finns.

3 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där styrelsen, ledningen i bolaget och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att bolaget:

- uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom regionen utgår från COSO-modellen, vilket innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- styr- och kontrollmiljö
- riskbedömning
- åtgärder och kontrollaktiviteter
- information och kommunikation
- övervakning

3.1 Styr- och kontrollmiljö

Trafiknämndens uppdrag och delegation till förvaltningschefen ger förutsättningar för en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv intern styrning och kontroll, vilket inkluderar hantering av trafikförvaltningens risker.

Förvaltningschefen har utifrån nämndens uppdrag och delegation fastställt en organisation för trafikförvaltningen som bygger på modellen om separerade ansvarslinjer i enlighet med Region Stockholms riktlinje för intern kontroll (RS 2024-0510, RS 2022-0326). Huvudprincipen för trafikförvaltningens organisation är att samma tjänsteperson eller funktion inte ska ansvara för både genomförande och tillsyn och kontroll.

Modellen med separerade ansvarslinjer innebär att den operativa verksamheten ansvarar för den dagliga riskhanteringen och interna kontrollen. Stöd- och kontrollfunktioner i den andra ansvarslinjen stärker styrningen genom rådgivande, stödjande och uppföljande aktiviteter. Den tredje linjen utgörs av internrevisionen som direkt underställd förvaltningschefen granskar de två första linjerna. Den fjärde linjen ligger organisatoriskt utanför trafikförvaltningen och består av auktoriserad revisor samt verksamhets- och lekmannarevisionen.

Arbetsordningen är det styrande dokument som anger grunderna för trafikförvaltningens interna styrning och kontroll. Dokumentet innehåller förvaltningschefens fördelning av ansvar och uppgifter, beskrivning av ledning och styrning samt trafikförvaltningens organisation. Ett arbete med att se över och förtydliga effektiva gränssnitt, ansvar och roller i förvaltningsorganisationen har fortlöpt under 2025 och kommer fortsätta under 2026. Arbetet inkluderar revidering av arbetsordningen, avdelningarnas egna arbetsordningar samt koppling av tvärfunktionella gränssnitt till ansvarsmodellen. Under 2025 har trafikförvaltningen kommunicerat att den tidigare ledningsstaben byter namn till juridik och upphandling

samt att en ny stabsfunktion för förvaltningschefen skapas. Parallellt med uppbyggnaden av en ny stabsfunktion har under 2025 en genomlysning av hur trafikförvaltningens organisation och arbetssätt kan utvecklas framåt pågått. De första resultaten av genomlysningen förväntas under första halvan av 2026. Vidare kommer IT-avdelningens nya organisationsstruktur fullt ut implementeras 1 januari 2026.

För detaljerad redogörelse över trafikförvaltningens arbete med att stärka den interna styrningen och kontrollen hänvisas till plan för intern kontroll, årsuppföljning trafikförvaltningen.

3.2 Riskbedömning

Riskbedömning handlar om hur risker för verksamheten identifieras, värderas och hanteras. Inom Region Stockholm används följande riskkategorier:

- Strategiska risker
- Ekonomiska risker
- Operativa risker
- Regelefterlevnadsrisker

Då den interna styrningen och kontrollen för AB SL bedrivs inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet redogörs nedan den övergripande strukturen för trafikförvaltningens riskbedömningsarbete.

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta välgrundade verksamhetsbeslut och för att säkerställa måluppfyllelse och leverans enligt uppdrag.

Trafikförvaltningen genomför löpande riskbedömningar avseende frågor som rör en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar samt finansiell rapportering. Prioritering görs av riskerna baserat på riskernas typ och uppskattade konsekvenser.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2024-0510, RS 2022-0326). Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor. Arbetet utförs som ett integrerat arbete till förvaltningens verksamhetsplanering.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll. Övriga riskhanterande åtgärder sker löpande i verksamhetens alla delar.

För verksamhetsår 2025 finns risksammanställning avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker i trafikförvaltningens årsuppföljning av plan för intern kontroll 2025. För detaljer avseende riskerna hänvisas till plan för intern kontroll, årsuppföljning trafikförvaltningen.

3.3 Kontrollaktiviteter

Utifrån riskanalysen prioriteras vilka kontroller och åtgärder som ska utföras för att acceptera, begränsa, dela eller eliminera riskerna för att uppnå en acceptabel risknivå. Kontroller och åtgärder ska också säkerställa beredskap för att hantera och reagera på oönskade situationer.

Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera de risker som trafikförvaltningen har identifierat och prioriterat. Uppföljning av risker, kontroller och åtgärder sker tertialvis enligt regionledningens anvisningar. Avdelningarna rapporterar status och effekt av kontroller och åtgärder. Resultatet sammanställs, kommuniceras och rapporteras till regionledningskontoret och trafiknämnden.

I samband med den verksamhetsuppföljning som sker tertialvis följer respektive avdelning upp risker inklusive riskhanterande kontroller och åtgärder, vilket sedan presenteras och diskuteras med förvaltningschefen. Förvaltningens ledningsgrupp delges vidare en samlad uppföljning via ledningsrapporteringen och beslutar om eventuella åtgärder ska vidtas.

För redogörelse över trafikförvaltningens arbete med att stärka den interna styrningen och kontrollen hänvisas till plan för intern kontroll, årsuppföljning 2025 trafikförvaltningen.

3.4 Övervakning

Då den interna styrningen och kontrollen för AB SL bedrivs inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet redogörs nedan den övergripande strukturen för trafikförvaltningens arbete med uppföljning av den interna styrningen och kontrollen.

Uppföljning av trafikförvaltningens mest väsentliga risker, kontroller och åtgärder sker tertialvis i enlighet med regionledningskontorets anvisningar. Trafikförvaltningens respektive avdelningar rapporterar status och effekt av kontroller och åtgärder för de risker som av förvaltningsledningen bedömts som mest väsentliga att hantera. Resultatet sammanställs, kommuniceras och rapporteras till regionledningskontoret och trafiknämnden genom plan för intern kontroll.

I samband med den tertialvisa verksamhetsrapporteringen följer respektive avdelning även upp verksamhetsnära risker samt riskhanterande åtgärder. Dessa presenteras och diskuteras med förvaltningschefen. Förvaltningens ledningsgrupp delges vidare en samlad uppföljning via ledningsrapporteringen och fattar beslut om eventuella åtgärder ska vidtas till följd av rapporteringen.

Trafikförvaltningens interna risk- och revisionsutskott utgörs av granskningsfunktioner i andra ansvarslinjen, förvaltningschef, biträdande förvaltningschef, ekonomidirektör, internrevisionen och dataskyddsombud. Risk- och revisionsutskottet är rådgivande och beredande till trafikförvaltningens ledningsgrupp i frågor som rör intern styrning och kontroll, riskhantering och revision.

Trafikförvaltningen har arbetat fram en process för avdelningarnas självutvärdering i syfte att få en systematisk genomlysning och uppföljning av den interna styrningen och kontrollen i verksamheten. Underlaget från respektive avdelning sammanställs och

föredras förvaltningschef och ledningsgrupp.

3.5 Försäkran om intern kontroll

Styrelsen ska försäkra sig om att den interna kontrollplanen genomförs och vid behov vidta åtgärder som säkerställer att den interna kontrollen är tillräcklig. VD ska regelbundet rapportera till styrelsen om hur den interna kontrollplanen genomförs och, hur den interna kontrollen fungerar samt föreslå åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till styrelsen. Vid misstanke om brott ska styrelsen utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera regionens ledning och regionrevisorerna.

Styrelsen har försäkrat sig om att man genom VD vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll RS 2024-0510, RS 2022-0326.

4 Regionrevisorernas samlade bedömning

Regionrevisorernas samlade bedömning kring ekonomisk och verksamhetsmässigt resultat, intern kontroll samt räkenskaper avges i deras årsrapport för 2025.

Regionrevisorernas årsrapport för 2025 avseende AB SL:s verksamhet väntas fastställas under andra kvartalet 2026.

5 Behandling av Särskild bolagsredovisning

Anvisning

Komplettera med datum för styrelsebehandling och beslut enligt nedan text.

Kopiera in nedan text till texttrutan och komplettera med datum.

Föreliggande särskild bolagsredovisning för år 2025 styrelsebehandlas den _____ 2026 och kommer att tillställas bolagets årsstämma för beslut.

Stockholm den _____ / _____ 2026

Bilaga C1: Driftsatta objekt eller objekt som är redo att tas i bruk

Rapportera utfall och budget 2025 samt total prognos och beslutad total utgift.

Färdigställda investeringar (totalbudget >100 mkr)*	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse	Total prognos	Beslutad total utgift**	Avvikelse
Kollektivtrafik						
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad har 6 budgeterade 2025 varav 3 stycken X15p-fordon mottagna 2025 (20 stycken av 22 stycken mottagna totalt 2025).	165	244	79	2 445	2 445	0
10005 - Program Röda linjen uppgradering, 11 budgeterade, 11 mottagna C30 fordon	587	589	2	7 540	7 540	0
15017 - C30 optioner, 12 budgeterade, 12 mottagna C30 fordon	658	79	-579	1 565	183	1 382
20026 - Ombyggnad Märsta Busstväthall	2	0	-2	114	116	-2

*) Driftsatta investeringsobjekt

**) Enligt genomförandebeslut.

Antagande för bilagan:

Utfall och budget:

Endast utgift för betalningspunkten PTO (preliminary take over) och framtida betalningspunkter för de under året emottagna fordonen. Dvs inga tidigare betalningspunkter inkl förskott är inkluderade i redovisat belopp.

Prognos och beslut:

Prognos och beslut för hela fordonsprojektet då beslutet inte är nedbrutet på lägre nivå.

Bilaga C2: Investeringsobjekt					Fleråriga investeringsobjekt						
Objektbenämning / ID	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse året	Årets upparbet- ningsgrad	Ack utfall totalt	Prognos totalt	Budget totalt Inv plan 2025	Avvikelse totalt	Upparbet- ningsgrad	Driftsättningsår prognos	Färdig- ställande (år) Senaste beslut
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	345	467	-121	74%	10 486	10 738	10 744	-6	98%	2026	2025
10004 - Program Slussen	12	38	-26	32%	442	465	485	-20	91%	2026	2021
15001 - Bussterminal Slussen	563	376	187	150%	5 852	6 438	5 807	631	101%	2026	2026
15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	364	190	175	192%	672	1 551	1 006	544	67%	2028	2026
10005 - Program Röda linjens uppgradering	618	626	-8	99%	10 341	10 710	10 710	0	97%	2027	2024
10007 - Program Tvärbana Norr Solnagrenen	5	10	-5	50%	5 591	5 607	5 601	6	100%	2026	2020
10008 - Program Spårväg City	0	0	0		2 947	2 950	2 957	-6	100%	-	2022
10016 - Program Tvärbana Norr Kistagrenen	314	693	-378	45%	5 674	9 170	8 073	1 097	70%	2029	2026
10030 - Program Saltsjöbanan	39	6	33	645%	1 751	1 984	1 976	9	89%	2028	2026
15003 - Danviksbron	64	142	-79	45%	160	358	358	0	45%	2027	2026
15007 - C20 - uppgradering	29	46	-17	63%	1 382	1 387	1 400	-13	99%	2026	2023
15014 - Livstidsförlängning gröna linjen	78	77	1	101%	345	381	412	-31	84%	2027	2026
15015 - Manöversystem röd och blå linje	131	148	-17	88%	264	541	541	0	49%	2029	2030
15017 - C30 optioner	658	79	579	832%	1 038	1 565	455	1 111	228%	2028	2029
15020 - Enlunda bussdepå Ekerö	9	250	-241	4%	82	891	891	0	9%	2029	2028
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	144	100	44	145%	572	772	626	146	91%	2026	2026
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	152	177	-25	86%	1 435	1 485	1 494	-9	96%	2026	2019
20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	149	152	-4	98%	783	864	864	0	91%	2026	2025
20010 - Upprustning Södra Götgatan	23	30	-7	76%	68	766	766	0	9%	2032	2031
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	147	295	-148	50%	548	1 007	1 007	0	54%	2028	2026
20018 - Brandskyddsåtgärder tunnelbana	274	194	80	142%	342	851	851	0	40%	2028	2026
20027 - Elektrifiering av Fredriksdal bussdepå	2	70	-68	3%	7	68	138	-70	5%	2027	2026
30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	61	188	-127	32%	125	407	444	-37	28%	2027	2027
30049 - Roslagsbanan ersättning X10p	1	15	-13	9%	131	472	472	0	28%	2026	2025
30063 - Roslagsbanan Fordon – Ersättning X10p	304	111	194	275%	327	1 374	5 332	-3 958	6%	2028	2028
30069 - Roslagsbanan Depå – Ersättning X10p	34	0	34		34	2 213	0	2 213		2032	2032
30070 - Roslagsbanan Elkraft – Ersättning X10p	16	0	16		16	1 404	0	1 404		2032	2032
30066 - Saltsjöbanan FUT Fordon X25	174	193	-19	90%	215	2 096	1 448	648	15%	2030	2030
Övriga specificerade objekt	781	1 180	-400	66%	2 880	31 817	29 326	2 491	10%		
80000 - Ospecificerade investeringar	1 580	2 920	-1 340	54%							
SUMMA objekt	7 073	8 773	-1 700	81%	54 506	100 331	94 182	6 149	58%		

*) Saltsjöbanan FUT Fordon X25 (K3-sekretess), Brandskyddsåtgärder Nyboda depå (135 mkr), Utbyggnad av Älvsjö depå (865 mkr) och Upprustning av Stadsgårdstunneln (100 mkr) har fått ett genomförandebeslut under året .

Bilaga C3 Investeringar ospec 2025

INVESTERINGSUTFALL 2025 TRAFIKFÖRVALTNINGEN

Investeringar >50 mkr <100 mkr



Period 2025-12-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)				Total utgift (mkr)				
	Utfall 2025 jan-dec	Budget 2025	Avvikelse 2025	Upparbet- ningsgrad 2025 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2025	Beslut	Total upparb grad %

Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr

500995 - TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	-12	32	-45	-38%	7	15	94	83	7%
501038 - RB Signal: Ställverk 95 Stockholms Östra	2	5	-4	28%	66	72	72	72	91%
502013 - (SpvC) A36 fordon 2 st	0	-4	4	0%	80	82	76	80	106%
502048 - TB2 - Dokumentation signal	0	0	0	0%	59	59	59	59	100%
502095 - RB Flytt av TLC till annan fastighet	13	5	8	244%	74	76	71	71	105%
503193 - Elektrifiering Lunda bussdepå	-1	0	-1	0%	67	67	70	88	96%
503224 - Elektrifiering Gubbängens bussdepå	0	0	0	-1%	72	72	73	100	100%
503225 - Elektrifiering Nybodadepån	0	3	-3	0%	72	72	75	100	97%
503241 - Elektrifiering Tyresö bussdepå	47	56	-9	84%	78	79	94	94	82%
503242 - Elektrifiering Handen bussdepå	36	57	-21	63%	66	68	93	93	71%
503243 - Elektrifiering Jordbro bussdepå	32	47	-15	67%	61	63	79	79	78%
503244 - Elektrifiering Ösmo bussdepå	22	31	-10	69%	43	46	56	56	77%
503315 - UTB - Manöversystem FUT Söder - befintlig teknik	0	21	-21	0%	0	0	42	73	0%
503415 - Brandskyddsåtgärder Liljeholmen Bussterminal	15	17	-2	86%	20	69	70	70	28%
503430 - Elektrifiering Tomtebodabussdepå	3	44	-41	7%	8	88	99	99	8%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB, färdtjänst	155	315	-160	49%	773	929	1 120	1 216	69%