



Innehållsförteckning

1	Förvaltningschefens kommentar	3
1.1	Väsentliga händelser	3
2	Verksamhet	7
2.1	Resande i kollektivtrafik	7
2.1.1	Punktlighet i kollektivtrafik	8
2.1.2	Nöjdhet med resan	9
3	Personal.....	11
3.1	Helårsarbeten.....	12
4	Ekonomi	14
4.1	Resultat	14
4.1.1	Intäkter.....	15
4.1.2	Kostnader	15
4.1.3	Personalkostnader inklusive inhyrd personal.....	17
4.1.4	Konsultkostnader	18
4.1.5	Administrativa kostnader.....	18
4.2	Investeringar	19
4.2.1	Status investeringsplanens genomförbarhet och risk.....	19
4.2.2	Utgift i jämförelse med budget.....	21
4.2.3	Ny- och ersättningsinvesteringar	22
4.2.4	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr.....	22

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag – att invånarna och besökarna i Stockholms län kan resa tryggt, tillgängligt och hållbart tillsammans. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt driva och utveckla ett kollektivtrafiksystem utifrån befolkningens och regionens behov, inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken är motorn för den gröna omställningen i Stockholms län och utgör navet för ett hållbart resande, en viktig förutsättning för att nå Region Stockholms ambitiösa klimatmål. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL) och färdtjänstverksamheten.¹

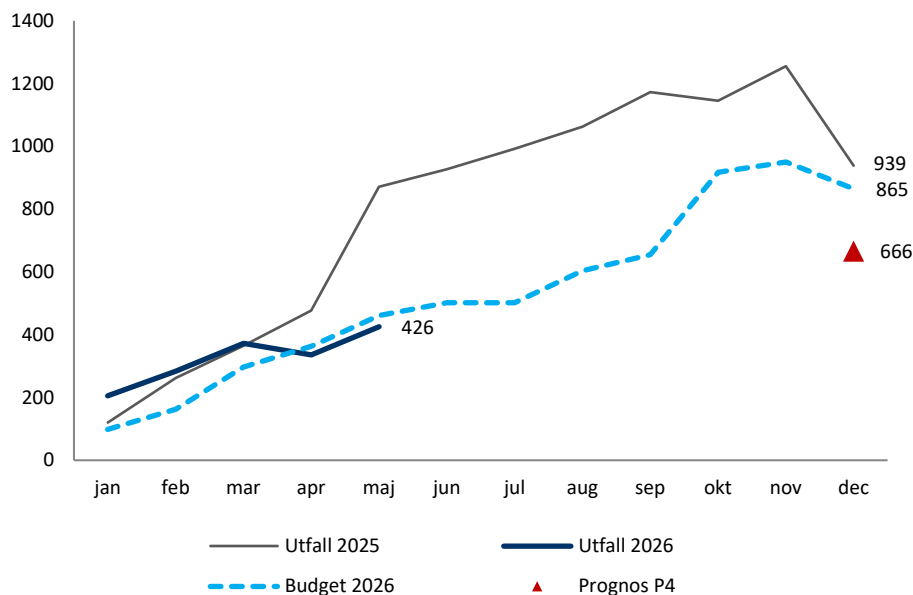
Trafikförvaltningen gick in i år 2026 med en budget i enlighet med Regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om +865 mkr och övriga förutsättningar såsom verksamhetsanslag och taxor. Kommande år förväntas resultatkravet öka och olika former av intäktsförstärkningar och kostnadsbesparingar kommer att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

Det ackumulerade resultatet per maj uppgår till 426 mkr och understiger periodens budget med 35 mkr. Avvikelsen förklaras av högre trafik kostnader främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet² efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027, samt lägre reklamintäkter. Den negativa avvikelsen motverkas av högre bidrag, främst elbusspremier, högre biljettintäkter samt lägre kostnader för avskrivningar jämfört med periodens budget.

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 Busstrafik Innerstaden och Lidingö

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



Investeringsutfallet är 1 940 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 29 procent jämfört med årsbudgeten på 6 798 mkr.

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med april³ var 16 procent lägre än samma period 2019, det vill säga innan pandemin, påverkat av distansarbete och förändrade resvanor. Jämfört med samma period föregående år var resandet en procent högre.

Under perioden har försäljningskampanjen ”Stockholms puls” visas som reklamfilm i streamingtjänster och SL-trafiken i syfte att stärka varumärket och öka benägenhet att vilja resa med SL. Ett nytt reklamavtal, gällande konceptstationer, har trätt i kraft från 1 maj.

För resenären är god information om resmöjligheter och hinder en viktig drivkraft för att välja kollektivtrafiken. Nu finns en ny version av SL-appen tillgänglig som gör det lättare för resenärer att navigera och snabbare hitta relevant information. Bland nyheterna finns en förbättrad kartvy och en tydligare översikt i trafikläget. I höst planeras ytterligare förbättringar då även trafikläget i appen får en mer personlig och skraddarsydd version där störningar visas för de hållplatser som resenären valt ut. Planen är att senare även införa pushnotiser så att resenären kan bli förvarnad om en bevakad resa förväntas drabbas av störningar. Appen vidareutvecklas kontinuerligt och

³ Resande rapporteras med en månads förskjutning

målet är även att få på plats en tyck-till tjänst, så att resenärer med ett lätt knapptryck kan dela sina synpunkter eller lyfta en fråga som berör reseupplevelsen.

Tillfällig taxejustering i kollektivtrafiken

Tisdagen den 26 maj aviserades en nationell satsning på kollektivtrafiken som innebär att priset för månadskort halveras under perioden 1 juli–31 december 2026. Regeringens förslag gäller en tillfällig halvering av priset för periodbiljetter.

Trafikförvaltningen behöver kunna möta efterfrågan med tillräcklig trafik, vilket kräver resurser i form av fordon, personal och energi. Efter periodens utgång har trafiknämnden, vid ett möte 4 juni, beslutat att trafikförvaltningen ges i uppdrag att se över och optimera trafikutbudet. 100 mkr avsätts till ökad trafik under perioden 1 juli – 31 december, och 50 mkr avsätts till underhåll av CAF-fordonen inom spårväg.

Trafikstopp och störningar i tunnelbanans röda linje

Lördagen den 30 maj inträffade ett trafikstopp på tunnelbanans röda linje till följd av ett vagnfel på ett tunnelbanetåg. Därefter har det även varit fortsatta störningar i trafiken orsakade av ett separat tekniskt fel i signalanläggningen mellan Gamla stan och Slussen.

Vagnfel inträffar då och då i tunnelbanetrafiken. Det som gjorde att konsekvenserna blev så omfattande den här gången var att flera olyckliga omständigheter sammanföll. Vagnfelet var av en typ som, så vitt trafikförvaltningen kan bedöma, inte tidigare har setts, vilket försvårade felavhjälpningen. Det trasiga tåget stod dessutom över en växel, vilket innebar att särskilda säkerhetsåtgärder behövde vidtas innan evakueringen kunde genomföras. Evakueringen tog därefter lång tid eftersom den genomfördes med stor försiktighet och flera resenärer hade begränsad rörlighet, barnvagnar eller bagage. Säkerheten för resenärer och personal är alltid överordnad snabbheten i en evakuering.

De fortsatta störningarna orsakas av ett separat tekniskt fel i signalanläggningen mellan Gamla stan och Slussen. Felet är kopplat till signalövergången mellan tunnelbanans röda och gröna linje och ett gränssnitt mellan två tekniska system. Signalfelet på Söderströmsbron kvarstår, med nedsatt hastighet och reducerad kapacitet på röd linje. Signalfelet är komplext och felsökningen leds av systemleverantören Siemens. Så snart rotorsaken är identifierad kan en tillförlitlig prognos lämnas. Händelsen kommer att utvärderas för att dra lärdomar och stärka hanteringen av liknande situationer i framtiden.

Övrigt

Ett underhållsavtal gällande hissar och rulltrappor blev klart under perioden, i vilket Kone tilldelades centrum och TKE Elevator nord och syd. Ett gemensamt forum, där även trafikutövaren SJ deltar, har startat upp för att minska driftstopp och dyra skador

på rulltrapporna. Flera åtgärder har identifierats vilka nu hanteras en efter en, med målet att vara redo för nästkommande vinterperiod och då kunna utvärdera effekterna.

Underhållsavtalet UH2025 för bussterminal Katarinaberget är signerat med CBRE och uppstartsarbete är påbörjat.

Trafiknämnden genomför en lokalt samordnad upphandling avseende elleveranser till Region Stockholm. Upphandlingen genomförs som ett förhandlat förfarande i två steg. Det första steget är publicerat med sista ansökningsdag den 5 juni.

Trygghetscentralen har flyttat in i nya och mer ändamålsenliga lokaler, med uppgraderad kapacitet och förbättrad arbetsmiljö vilket medför bättre förutsättningar att hantera ett ökat antal trygghets- och säkerhetsrelaterade händelser samt nya framtida uppdrag.

Inom de särskilda persontransporterna, Färdtjänsten, har en slutrapportering av budgetuppdraget "Plan för en mer förenklad och automatiserad tillståndsgivning av färdtjänsttillstånd" TN 2026-0332 godkänds i Färdtjänstutskottet.

Inom säkerhetsområdet har trafikförvaltningen deltagit i en civilförsvarsövning tillsammans med regionledningskontoret, och en reviderad säkerhetsskyddsanalys för AB SL har fastställts.

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

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag⁴ jämfört med budget och föregående år. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (tusen)	Utfall ack 2604	Utfall ack 2504	Förändr. 2604-2504	Prognos 2026	Budget 2026	Avvik PR- BU	Bokslut 2025
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande en vanlig vardag	2 540	2 511	1,2%	2 427	2 466	-39	2 387
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	1 448	1 441	0,5%	7 000	7 000	0	7 700
Särskilda persontransporter, resor totalt	1 406	1 316	6,9%	4 268	4 166	102	3 997

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

Utfall i jämförelse med budget och samma period föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande⁵

Antalet genomsnittligt påstigande på land en vanlig vardag till och med april uppgår till 2 540 tusen vilket utgör cirka 84 procent jämfört med pre-pandemiska nivåer.

Resandet med pendeltåg och tunnelbana ökade med cirka 5 respektive 2 procent jämfört med samma period föregående år. Samtidigt var resandet för både buss och lokalbanan i nivå med motsvarande föregående period. Sammantaget ökade resandet för landtrafiken med drygt 1 procent jämfört med samma period föregående år.

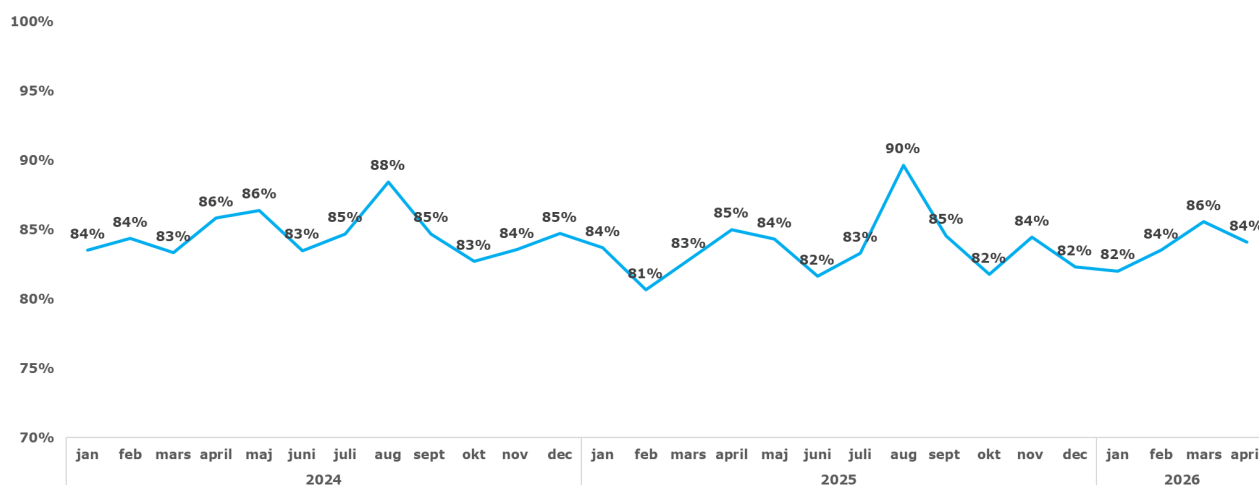
Helårsbudgeten 2 466 tusen motsvarar i genomsnitt 85 procent resande, och innefattar ett normalt säsongsmönster med ett lägre resande under sommarperioden.

⁴ Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

⁵ Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 466 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

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

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



Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Antalet påstigande uppgick till 1 448 tusen, vilket är i paritet med motsvarande period föregående år. Resandet inom sjötrafiken påverkades i början av året negativt till följd av den kalla väderleken som bidrog till isläggning och omfattande lågt vattenstånd. Jämfört med motsvarande period 2019, det vill säga innan pandemin, var det totala antalet påstigande cirka 47 procent högre.

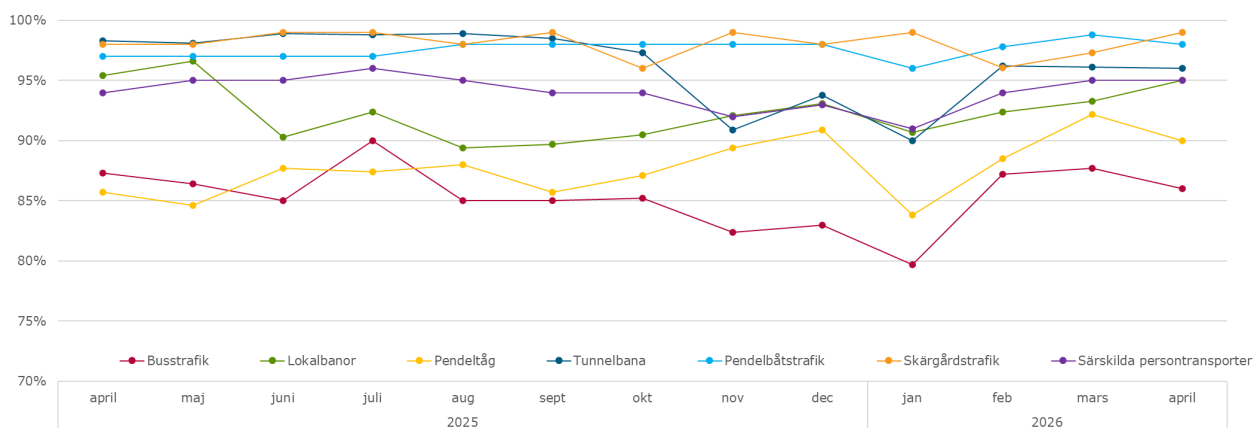
Särskilda persontransporter, resor totalt

Antalet resor med särskilda persontransporter uppgår 1 406 tusen vilket är en ökning med cirka 7 procent jämfört med föregående år.

2.1.1 Punktlighet i kollektivtrafik

Punktligheten varierar mellan de olika trafikslagen och diagrammet nedan visar utfallet per månad och trafikslag. Under 2026 ses generellt en positiv trend för samtliga trafikslag, med undantag för buss och pendeltåg där externa faktorer påverkar utvecklingen negativt. Trafikförvaltningen fortsätter därför dialog med externa aktörer för att möjliggöra snabba åtgärder vid störningar och stärka den långsiktiga samverkan.

Diagram: Nedan visas punktlighet per trafikslag och månad



2.1.2 Nöjdhet med resan

Den positiva utveckling som noterades i tertialet har fortsatt även i april. I månadens utfall överträffar samtliga trafikslag målnivåerna, med undantag för busstrafiken.

Det ackumulerade utfallet för nöjdheten med resan inom skärgårdstrafiken, pendelbåtstrafiken, lokalbanoerna och tunnelbanan överträffar de fastställda målnivåerna. Även de särskilda persontransporterna (Färdtjänsten) överträffar målnivån. Det ackumulerade utfallet för buss och pendeltåg når inte upp till årets målnivå. Pendeltågstrafiken har uppvisat en positiv utveckling sedan maj 2025 och noterade i april 2026 den högsta nivån för kundnöjdhet sedan början av 2023. För busstrafiken inleddes fjolåret med låga nivåer av kundnöjdhet, följt av en återhämtning under våren. Under höst- och vinterperioden sjönk nivåerna återigen, medan mars och april 2026 har visat en positiv utveckling

Tabell: Nöjdhet med resan ombord, totalt och fördelat per trafikslag både månadsutfall samt det ackumulerade

Trafikslag	Utfall april 2026	Prognos	Målnivå	Ack. utfall 2026
Allmän kollektivtrafik	82		80	81
Tunnelbana	88		84	88
Pendeltåg	72		71	68
Lokalbana	88		87	89
Buss	77		78	75
Pendelbåt	98		92	97
Skärgårdstrafik	95		94	95
Särskilda persontransporter*	91		86	91

3 Personal

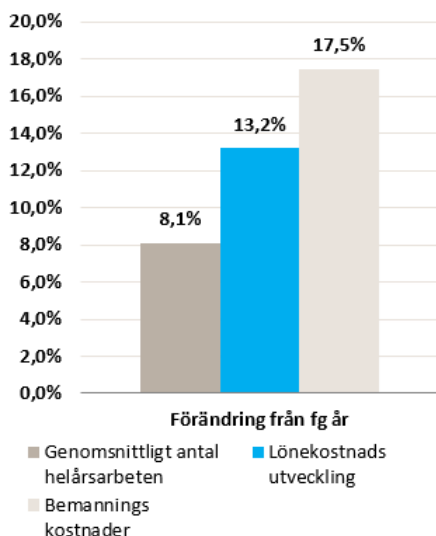
Konsultväxlingsprojektet som pågick under tre års tid fortsätter under inledningen av året till följd av förskjutningar i rekryteringsplanen. Inom ramen för projektet planerades 273 stycken tjänster att konsultväxlas. Status per sista maj är 264 tillsatta tjänster.

Allt fler använder AI-verktyg i vardagen och kunskapen har höjts i organisationen. Det visar utvärderingen av trafikförvaltningens kompetenssatsning på AI det senaste halvåret. I december 2025 lanserades Copilot Chat som trafikförvaltningens primära AI-verktyg i Teams, på webben och i mobilen. Samtidigt startade en satsning på AI-träning för alla medarbetare med målet att öka användningen av AI och göra fler trygga i att använda AI som arbetsverktyg i vardagen. AI-träningarna har varit frivilliga för alla medarbetare. Under nio fullbokade tillfällen har deltagarna på ett enkelt och lättsamt sätt fått öva promptning och tillsammans utforskat hur AI kan göra nytta.

En intern undersökning från december och som följdes upp i maj pekar på att nästan hälften av alla som svarade på enkäten använder AI dagligen eller flera gånger i veckan. Majoriteten av de drygt 380 medarbetare som har svarat på enkäten uppger att de känner sig helt eller mestadels trygga i vad de får och inte får göra med AI.

3.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos	Budget År
Närvaro	1 057	1 121	-64	8,3 %	1 027	1 027
Frånvaro	150	114	36	6,4%	252	252
Extratid	16	12	4	14,3%	15	15
Totalt	1 223	1 247	-24	8,1 %	1294	1 294
Varav avtalad tid*	1 208	1 235	-27	8,1%	1 279	1 279

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

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat med 8 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 1 223. De direkta lönekostnaderna ökar till följd av detta. Ökningen beror till stor del på den pågående konsultväxlingen. Totala bemanningskostnaderna ökar jämfört med samma period föregående år. Det förklaras av att vakanta tjänster bland annat inom ramen för konsultväxlingsprojektet nu har tillsatts, vilket ökar lönekostnaderna och därmed även sociala avgifter. Lönekostnaderna ökar också genom den årliga lönerevisionen.

Utfall i jämförelse med budget

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

4 Ekonomi

4.1 Resultat

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

Resultat (mkr)	Ack utfall 2605	Ack budget 2605	Avvik utf-bu 2605	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Verksamhetsanslag	6 394	6 381	13	6,3%	15 326	15 313
Biljettintäkter	4 205	4 153	52	3,3%	9 911	9 890
Uthyrning fordon	664	656	8	11,5%	1 594	1 568
Uthyrning lokaler	408	414	-6	2,8%	991	996
Reklamintäkter	136	207	-70	-24,1%	425	496
Övriga intäkter	758	674	84	-25,0%	2 027	1 867
Verksamhetens intäkter	12 564	12 484	81	2,4%	30 274	30 129
Personalkostnader	-602	-640	38	17,5%	-1 457	-1 463
Köpt landtrafik (SL)	-6 250	-6 132	-118	2,3%	-15 070	-14 781
Köpt färdjänssttrafik (Ftj)	-579	-565	-14	13,7%	-1 369	-1 367
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-203	-175	-27	30,5%	-644	-541
Drift och underhåll	-1 512	-1 529	17	19,5%	-3 767	-3 810
Övriga kostnader	-640	-620	-21	3,0%	-1 566	-1 522
Verksamhetens kostnader	-9 786	-9 661	-125	6,6%	-23 874	-23 484
Avskrivningar	-1 825	-1 850	25	5,7%	-4 396	-4 557
Finansnetto	-528	-511	-16	7,3%	-1 338	-1 223
Resultat*	426	461	-35		666	865

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

Akkumulerat resultat sammanfattning

Det ackumulerade resultatet per maj uppgår till 426 mkr och understiger periodens budget med 35 mkr. Avvikelsen förklaras av högre trafik kostnader främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet⁶ efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027 samt lägre reklamintäkter. Den negativa avvikelsen motverkas av högre bidrag, främst elbusspremier, högre biljettintäkter samt lägre kostnader för avskrivningar jämfört med periodens budget. Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens

⁶ Busstrafik Innerstaden och Lidingö.

utfall mot budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.⁷

4.1.1 Intäkter

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 81 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna överstiger budget med 52 mkr. Budgeten baseras på en resandenivå om cirka 85 procent jämfört med 2019, det vill säga före pandemin. Hittills i år uppgår resandet i genomsnitt till cirka 84 procent. Avvikelsen kommer främst från fler sålda period- och enkelbiljetter än budgeterat.

Övriga intäkter

Övriga intäkter⁸ består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturerings (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 16 mkr huvudsakligen genom högre bidrag (63 mkr) främst på grund av högre elbusspremier för trafikavtal E22 och E42⁹, erhållna skadestånd (12 mkr), uthyrning fordon (8 mkr), ökad vidarefakturerings (7 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och högre ersättning från övriga regioner avseende pendeltågstrafiken (6 mkr). Detta motverkas av lägre reklamintäkter (70 mkr) på grund av förskjutning i startdatum för nya reklamavtal till följd av överklagan, lägre uthyrning av verkstadsutrustning (6 mkr) samt lägre lokalintäkter (6 mkr).

4.1.2 Kostnader

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader överstiger ackumulerad budget med 125 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna understiger budget med 38 mkr till följd av vakanser (52 mkr) som motverkas av högre kostnader för intag av resurskonsulter (21 mkr). De lägre personalkostnaderna motverkas av lägre debiterad tid av samma skäl, redovisat nedan under Övriga kostnader.

Köpt trafik SL

⁷ 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.

⁸ Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Posten omfattar eventuella reavinster.

⁹ Busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna.

Kostnaderna för SL-trafiken överstiger budget med 118 mkr. Busstrafiken redovisar högre kostnader om 109 mkr främst hänförliga till ökad ersättning i E22-avtalet efter förhandling om trafikstart för nytt avtal i augusti 2027. Tunnelbanetrafiken redovisar högre kostnader om 25 mkr på grund av fler C30-fordon i trafik än budgeterat samt högre incitament. Även pendeltågstrafiken redovisar högre kostnader om 23 mkr främst på grund av lägre andel av lågfrekvent underhåll. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för lokalbana som understiger budget med 26 mkr på grund av billigare ersättningstrafik samt lägre incitament och viten gentemot trafikutövare. De trafikslagsgemensamma kostnaderna är 12 mkr lägre än budget till följd av lägre kostnader för kundtjänst och trygghetsåtgärder. Pendelbåtstrafiken understiger budget med 1 mkr.

Köpt trafik Färdtjänst

Färdtjänsttrafiken överstiger budget med 14 mkr. Den högre kostnaden kommer främst från fler antal resor med taxi.

Köpt trafik WÅAB

Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 27 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll

Drift och underhåll understiger periodens budget med 17 mkr. Driftkostnaderna inom anläggning och IT understiger budget med 51 mkr till följd av lägre upparbetningsgrad. Därutöver noteras lägre hyreskostnader med 37 mkr främst på grund för högt budgeterad depåersättning. Drift- och underhållstjänster uppgår till 180 mkr för perioden vilket understiger budget på 183 mkr med 3 mkr. Avvikelsen motverkas av högre underhållskostnader (38 mkr) främst på grund av tidigare lagda underhållsarbeten och kostnader från föregående år, som motverkas av lägre kostnad än estimerat i diverse projekt samt förskjutningar i driftprojekt kopplat till fordon. Kostnader för el och energi överstiger budget med 27 mkr dels på grund av det kalla vädret i början av året, dels omvärldsläget. Övrig drift och underhåll överstiger budget med 10 mkr främst till följd av förvärv av reklamvittriner efter de tidigare reklamavtalens utgång.

Övriga kostnader

Övriga kostnader överstiger budget med 21 mkr där den negativa budgetavvikelsen främst förklaras av lägre kostnadsreducering genom mindre nedlagd tid i investeringsprojekt till följd av vakanser (37 mkr), högre bränslekostnader för buss (20 mkr), högre kostnader för entreprenadtjänster (20 mkr) samt sjukresor (9 mkr). Dessa motverkas bland annat av lägre kostnader för Mälardalstrafik (20 mkr), specialistkonsulter (17 mkr), försäljningskostnader (12 mkr) och licenser (11 mkr). Periodens utfall av specialistkonsulter är 84 mkr vilket understiger budgeten med 17 mkr, varav 7 mkr avser externa projekt. Debiterad tid uppgår till 71 mkr jämfört med budget 108 mkr för perioden.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna understiger budget med 8 mkr. Avskrivningskostnaderna minskar med 25 mkr främst till följd av förskjutningar i diverse projekt. Finansnettot ökar med 16 mkr på grund av större låneportfölj och högre räntor än antaget i budget samt något högre räntedel i årets pensionskostnad för AB SL.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år¹⁰

Verksamhetens kostnader ökar med 6,6 procent jämfört med föregående år, vilket är högre än periodens budgeterade kostnadsökning (5,3 procent). Kostnaderna för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, ökar med 3,8 procent (256 mkr) huvudsakligen inom pendeltåg, buss, färdtjänst och sjötrafik. Drift och underhåll ökar med 19,5 procent (246 mkr) mot föregående år främst på grund av en högre planerad underhållsnivå. Personalkostnaderna ökar med 17,5 procent (90 mkr) främst genom fler antal anställda till följd av att beslutade tjänster, bland annat inom konsultväxlingsprojektet, nu har tillsatts. Kategorin övriga kostnader ökar med 3,0 procent (18 mkr) vilket främst beror på högre volym av kostnadsföringar hittills under året (11 mkr) högre bränslekostnader buss (11 mkr) och högre entreprenadtjänster (10 mkr).

Kapitalkostnaderna ökar med 6,1 procent jämfört med föregående år. Avskrivningarna ökar med 5,7 procent (99 mkr) genom successiv driftsättning i takt med att investeringsprojekt färdigställs samt att leasingavtal för bussar lösts upp. Finansnettot ökar med 7,3 procent (36 mkr) vilket främst beror på större låneportfölj till följd av den fortsatt höga investeringsvolymen samt ombundna lån till högre räntor.

4.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2605	Ack budget 2605	Avvik utf-bu 2605	Föränd fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Personalkostnader	-581	-640	59	18,7%	-1 430	-1 463
varav lönekostnad	-356	-397	41	13,2%	-930	-956
spec. övertid	-2	-1	0	2,1%	-4	-4
spec. sjuklönekostnad	-3	-1	-2	2,2%	-3	-2
varav PO-pålägg och pensionskostnader	-188	-204	16	31,1%	-457	-467
varav förändring sem- och löneskuld	-27	-22	-5	17,6%	0	0
varav övriga personalkostnader	-10	-17	6	17,1%	-43	-40
Inhyrd personal	-21	0	-21	-9,2%	-27	0
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-602	-640	38	17,5%	-1 457	-1 463

¹⁰ Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

Personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader och jämfört med periodens budget är kostnaden 38 mkr lägre. Avvikelsen beror främst på vakanser i förhållande till budget som baseras på beslutat antal tjänster. Den positiva avvikelsen motverkas delvis av resurskonsulter som ersätter vakanser vid behov.

Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 17,5 procent. Ökningen jämfört med föregående år beror främst på fler antal anställda till följd av att vakanta tjänster, bland annat inom ramen för konsultväxlingsprojektet nu har tillsatts, vilket ökar lönekostnaderna och därmed även sociala avgifter. I grunden ökar lönekostnaderna också genom den årliga lönerevisionen.

4.1.4 Konsultkostnader

Tabell: Externa konsultkostnader

Externa Konsultkostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Juridik	-6	-6	0	-49%	-16	-14
PR	-1		-1	0%	0	
IT	-6	-7	1	-40%	-19	-18
Övriga	-68	-88	20	2%	-215	-217
Summa externa konsultkostnader	-81	-101	20	-9%	-250	-248

Det ackumulerade utfallet för externa konsulter¹¹ uppgår till 81 mkr vilket understiger budget med 20 mkr. Inom kategorin övriga ryms trafikförvaltningens huvudsakliga användningsområde för specialistkonsulter, det rör sig främst om konsulter inom underhållsområdet, strategisk utveckling, investeringsprojekt med mera.

4.1.5 Administrativa kostnader

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

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall ack 2026	Budget ack 2026	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år %	Prognos 2026	Budget 2026
Administrativa kostnader	-210	-221	11	14%	-506	-437

¹¹ 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.

Utfallet för de administrativa kostnaderna understiger budget med 11 mkr. Främst är det administrativa kostnader hänförliga till personalkostnader på grund av vakanta tjänster men även specialistkonsulter som understiger budget.

4.2 Investeringar

4.2.1 Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Trafikförvaltningen har en omfattande investeringsportfölj med flera stora objekt som under senare år drabbats av utgiftsökningar främst till följd av olika omvärldsfaktorer. Av den anledningen är det viktigt att redovisa de väsentliga händelserna samt noggrant följa riskerna i investeringsobjekten som nedan redovisas.

Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt i genomförande

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 juni 2026. Resterande 23 stationer skall vara färdigställda senast 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. Ett förnyat genomförandebeslut planeras att tas fram.

Under maj månad genomfördes slutbesiktningar för Mörby C, Skarpnäck, Universitetet och Hallonbergen.

Ny färjeterminal Skeppsbrokajen

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

Ett tilläggsavtal som reglerar ägande och genomförande av terminalen är färdigförhandlat med Stockholms stad men ännu inte signerat. Diskussioner förs om när arrendeavtalet ska börja gälla.

Under maj månad fick objektet beslut från länsstyrelsen att marinarkeologisk undersökning inte behöver genomföras vilket medför en betydligt minskad risk för projektet. Ytterligare ett positivt besked är att redan beviljad finansiering från stadsmiljöavtal kommer utbetalas, trots förseningar. För Färjeterminalen handlar det om drygt 55 mkr.

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.

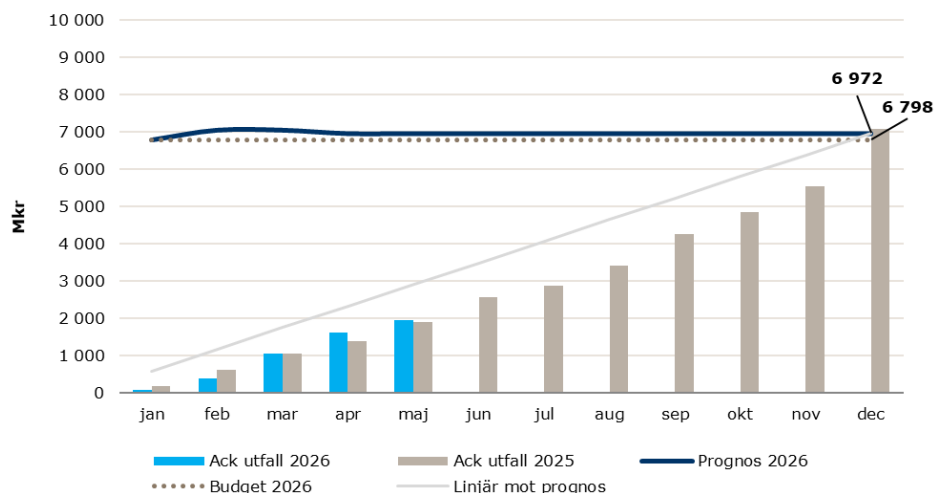
Det första optionsfordonet övertogs av trafikförvaltningen i augusti 2025 och det sista fordonet ska enligt plan övertas i juli 2026. Fram till och med sista maj 2026 har totalt 18 av 20 fordon mottagits. Löpande övertas högvärdeskomponenter och specialverktyg.

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 utreder tillsammans med Stockholm stad en lämplig lösning för fastighetsreglering av anläggningen kopplad till Saltsjöbanans ändstation.

Förnyat genomförandebeslut samt godkännande av tilläggsavtal i enlighet med vad som framgår av tjänsteutlåtandet är planerat att tas upp i Regionfullmäktige under 2026. Under maj månad har tunnelbaneentrén från Katarinavägen återöppnats för resenärer in till tunnelbanan.

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



4.2.2 Utgift i jämförelse med budget

Akkumulerat utfall per maj är 1 940 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 29 procent jämfört med årsbudgeten om 6 798 mkr. Avvikelserna beror främst på Roslagsbanan ersättning X10p på grund av att tillverkning av fordon har tagit längre tid än planerat. Vidare har Nockebybanan ersättning till Akka 4 tidsförskjutningar och Enlunda bussdepå Ekerö har en senarelagd produktion. Detta motverkas till viss del av C30 optioner som har utfall från förvaltning för utbyggd tunnelbana som redovisas i trafikförvaltningens utfall utan motsvarande budget.

4.2.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	715	2 714	2 806	-2 091	25%
Ersättningsinvesteringar	1 225	4 258	3 992	-2 767	31%
Totalt investeringar	1 940	6 972	6 798	-4 858	29%

4.2.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt ≥100 mkr

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

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. Utgift beslut Mkr	Total inv. Utgift inv. Objekt Mkr	Datum beslut nämnd/ bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Bussdepå sydostsektorn norra	Avbryta inriktningsbeslut	0	0	2026-02-18	RS 2026-06-16
Ny färjeterminal Skeppsbokajen	Genomförandebeslut	155	155	2026-04-20 **	RS 2026-05-19 RF 2026-06-09
Utbyte hissar och rulltrappor 2029	Planeringsbeslut	2	280	2026-05-26	RS 2026-08-25
Roslagsbanan Depå – ersättning X10p	Förnyat planeringsbeslut	137	2 213	2026-06-16	RS 2026-12-15
Program Saltsjöbanan	Förnyat genomförandebeslut	2 164	2 164	N/A	RS N/A RF N/A
Roslagsbanan Fordon - ersättning X10p	Förnyat genomförandebeslut	2 262	2 262	N/A	RS N/A RF N/A

** Sjötrafikutskottet