Region Stockholm

Diarienummer FUT2025-0354

Infosäkerhetsklass K1

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Oktober 2026

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar 3
1.1 Väsentliga händelser 3

2 Personal 7
2.1 Helårsarbeten 7
2.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 7
2.1.2 Prognos i jämförelse med budget 7

3 Ekonomi 8
3.1 Resultat 8
3.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år 9
3.1.2 Prognos i jämförelse med budget 9
3.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 9
3.1.4 Konsultkostnader 10
3.1.5 Administrativa kostnader 10
3.2 Åtgärder för ett resultat i balans 10
3.3 Investeringar 11
3.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk 11
3.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget 12
3.3.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr 13

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE

Under september månad presenterade förvaltningen resultatet av genomlysningen i enlighet med TKI-RA för Trafiknämnden samt för parterna inom projekten kopplade till Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen.

Efter presentationen har förvaltningen arbetat med att besvara frågor och lämna förtydliganden till såväl parterna som politiken. Arbetet med att omhänderta inkomna actions fortlöper.

Som en del av det pågående utvecklingsarbetet inom ekonomistyrningen har förvaltningen under hösten 2025 även initierat en översyn och ekonomisk analys av verksamhetens stabs- och stödfunktioner. Översynen omfattar såväl de centrala stabs- och stödfunktionerna som motsvarande funktioner inom de byggande avdelningarna. Syftet är att identifiera effektiviserings- och besparingsmöjligheter samt bedöma de ekonomiska effekterna av dessa. Målsättningen är att säkerställa ett långsiktigt hållbart kostnadsläge och att verksamhetens resurser används där de skapar störst nytta. Arbetet med översynen av stabs- och stödfunktionerna pågår fortsatt.

TUNNELBANA TILL BROMMA FLYGPLATSOMRÅDE

Arbetet med lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde startade i början av år 2025 och slutförs under 2026.

I maj-juni genomfördes den andra samrådsaktiviteten vilken även innehöll tre torgmöten dit allmänheten bjöds in. Torgmötena möjliggjorde en direkt dialog med intresserad allmänhet och bedöms varit uppskattade. Efter genomfört samråd har synpunkterna sammanställts i en samrådsredogörelse.

Under oktober slutfördes analysarbetet och arbete med dokumentation har pågått med målet att allt ska vara slutfört under året.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Den nya organisationen träder i kraft den 1 november, som ett led i projektets fortsatta utveckling och för att skapa förutsättningar för en ökad grad av parallell produktion genomförs en intern omorganisation. Förändringen syftar till att stärka projektets styrning genom tydligare ansvarsfördelning, mandat och beslutsvägar.

Arbetet med kompletterande åtgärder för att hantera fukt, kondens och inläckande vatten i tunnlarna fortgår enligt plan.

Inom entreprenad 8719 Skyddsarbeten Sickla pågår produktion med arbeten som syftar till att skapa ett väl fungerande gränssnitt mot kommande entreprenad samt genomföra åtgärder som inte kunnat avvakta den kommande kontraktstilldelningen. Upphandlingen av entreprenad 8720 Anläggningsarbeten Sickla 2 fortskrider enligt plan och förfrågningsunderlaget skickades ut den 22 september. Sista dag för anbudsinlämning är den 19 november.

Entreprenad 8716 Anläggningsentreprenad Nacka godkändes vid slutbesiktning den 31 augusti. Entreprenören kvarstår dock på plats för att färdigställa sent beställda arbeten som undantagits från slutbesiktningen, främst avseende vattensäkring och bergbultar, men även vissa brandcellsväggar i den södra transportgången.

Vid Gullmarsplan pågår stålarbeten över spårområdet, vilka genomförs nattetid för att minimera påverkan på trafiken. Inom entreprenaden Sockenplan etapp 3 fortsätter arbetet med ridåinjektering inför anslutningen mellan den nya anläggningen och station Sockenplan.

För fastigheten Hamnvakten har inspektionerna av pelarna slutförts och mindre reparationsåtgärder pågår. Upphandling av de mer omfattande reparationsarbetena pågår samtidigt som arbetet med att tomställa lägenheterna på de övre våningsplanen har inletts.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

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

För Södra Hagalund – Arenastaden är sprängningarna klara. Betongarbeten är påbörjade även i den här delen och framdriften är god.

Det pågår mycket arbete med att samordna bygg- och installation, med berg- och anläggningsentreprenaden. Inom kort blir det samordning även med BEST-entreprenören, som så smått börjat sina arbeten i den nya anläggningen. Då anläggnings- och installationsarbeten pågår parallellt överallt så krävs noggrann planering anpassning.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Planeringsarbetet har fortsatt med fokus på att hantera konsekvenserna av det hävda kontraktet. Målet är att säkerställa att projektet jobbar efter planeringsunderlaget.

Bygg och installation har under perioden lyft in alla rulltrappor samt fortsatt med stomkomplettering. Byggnation av samtliga biljetthallar pågår. Arbeten med terrazzo pågår i mellanplan och på plattformarna.

Det pågår fortfarande utredning och åtgärder gällande inläckage inom BIT och BES. Droppåtgärder genomförs löpande i anläggningen.

Installation av PFAS-anläggning och förlängning av VA-ledning är upphandlade och genomförs under hösten.

I entreprenad Bana och El Järfällatunneln är makadamisering och spårläggning klar i dubbelspårstunnel, och man gör skedesplanering för samma sak i enkelspårstunnlarna och övriga sträckor.

Inom teknikområdet El 400 V, hanteras en stor mängd frågor avseende elsystemet vilket påverkar entreprenaderna för Bygg- och Installation samt Bana och El.

Inom Signalentreprenaden pågår arbete på verkstad med kraftförsörjning för signal-anläggningen. Produktionen på plats är pausad och återupptas vintern 2026.

Arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag för entreprenad Betongtunnel Veddesta har också pågått under perioden, och fokus ligger för närvarande på paketering, kontrakt och administrativa föreskrifter samt tidplan och samordning med andra entreprenader.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

I tunneln pågår arbetet för Berg-, anläggning- och installationsentreprenaden. Under oktober har det pågått mycket arbete med besiktningar, provningar och att samla ihop all dokumentation. Portarna i var sin ände av uppställningshallen, samt den som sitter som klimatskydd vid nedfarten från Högdalsdepån har monterats. Vid Örbyleden pågår återställningen av arbetsområdet. Under oktober genomfördes även ett röktest, för att kontrollera att de monterade impulsfläktarna kunde transportera ut den teaterrök vi fyllde uppställningshallen med. Testet var lyckat, det gick att ventilera ut röken åt båda hållen.

Inom delprojekt Hus har alla byggnader och nu även trafikförvaltningens tilläggsarbete med ny sprinkler, brandlarm och belysning i befintlig uppställningshall överlämnats.

Under hösten har projektet fått tillåtelse att stänga av den östra kurvan i depån för att bygga ihop spåranläggningen i tunneln med den i Högdalsdepån. Arbetet kunde utföras enligt planeringen, och nu ligger alla växlar och spår redo för den dagen vi ska öppna för tåg ner i tunneln.

Arbete med spåranläggningen fortsätter och bygget av vändbryggor i uppställningshallen har startat. Under vecka 47 kommer spårriktare för spårriktning av de sista delarna.

FORDON

Den 28 augusti levererades det sista av de 20 fordonen, varav 16 är avsedda för nya tunnelbanan. Betalningar för fordonen fortsätter enligt överenskommen betalplan med trafikförvaltningen.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Projektet befinner sig i slutet av den initiala planerings- och projekteringsfasen och har påbörjat förberedande arbeten i fält. Arbetet har under perioden omfattats i huvudsak av framtagande av järnvägsplan, framtagande av förfrågningsunderlag, uppstart samt genomförande av förberedande arbeten i fält. Detaljplanerna och miljödomen för linjen och depå har vunnit laga kraft. Järnvägsplanen planeras att fastställas i november och bedöms vinna lagakraft i december.

Bygghandlingsprojekteringen för tunnlar och stationer bedrivs fortsatt huvudsakligen i fas 2, vilket omfattar framtagande av bygghandlingar och förfrågningsunderlag för berg- och anläggningsentreprenader. Parallellt pågår planeringen för kommande förfrågningsunderlag avseende bygg- och installationsarbeten. Dialog kring processer för integration, provning och överlämning mellan projektets olika delprojekt pågår.

Byggarbetena fortskrider enligt plan. Förberedande arbeten i enlighet med fattade beslut i kontrollstation 3:1. pågår i Liljeholmen och har påbörjats vid infartstunneln vid Fridhemsplan, vid station Östbergahöjden är slutbesiktning utförd. På Årstafältet pågår produktionen av geokonstruktioner med sekantpålning – 50 av 90 pålar utfört. Vid

arbetstunneln i Älvsjö pågår arbete med smidesarbeten, jordschakt och utlastning. För arbetstunneln i Liljeholmen är sågning av påslag klart. Kontraktet för arbetstunneln i Årstaberg tecknades i juni och etablering och uppställning av bodar pågår.

Styrelsebeslut avseende kontrollstation 3:2 har bordlagts till december.

DEPÅ OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Uppdraget för bygghandlingsprojektering för depåns första entreprenad, berg och anläggning, har tilldelats.

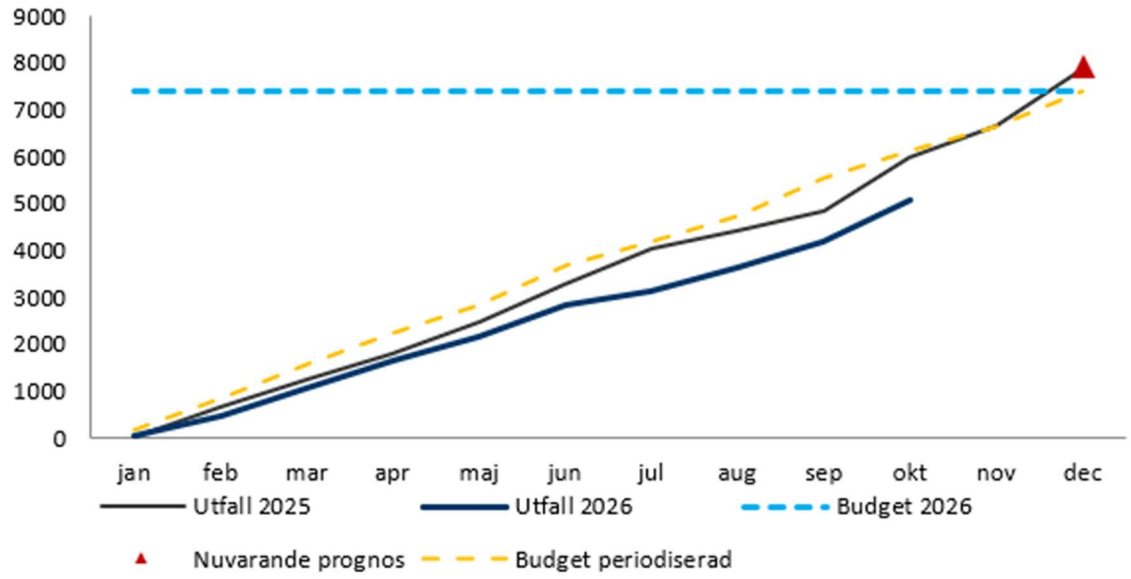
Likvid för den permanenta markåtkomsten på fastigheten Leverantören 2 har erlagts. Nyttjanderättsavtal med Trafikverket rörande den delen av fastigheten Norrmalm 5:1, som kommer att överföras till Depån när Regeringen fattar erforderligt beslut, har tecknats. Även bytesavtal avseende den permanenta markåtkomsten för depån är tecknat.

För trafiksystemet pågår arbetet med underlag till upphandling i form av kravställning och avtalsutformning. För den tänkta inkluderingen av drift- och underhållsdelar i trafiksystemsupphandlingen pågår det ett utredningsarbete om omfattning och avtalstider tillsammans med trafikförvaltningen, vilket trafikförvaltningen även presenterat som ett informationsärende till Trafiknämnden.

Investeringsplan för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet. Det samlade utfallet för totala investeringar för perioden januari till och med oktober 2026 uppgår till 5 071 miljoner kronor. Budgeten för helåret är 7 412 miljoner kronor.

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående år. Diagrammet visar utgifter som visas i balansräkningen.



Figur 1 Diagrammet visar utgifter som visas i balansräkningen.

2 Personal

Förvaltningen hade vid oktober månads slut 594 medarbetare varav 129 anställda.

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

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

Mot bakgrund av förvaltningens nya ekonomistyrningsmodell och prognos har en översyn av verksamhetens stabs- och stödfunktioner påbörjats. Resultatet väntas visa vilka effektiviseringsmöjligheter som finns, och vilka ekonomiska effekter de kan komma att ge.

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

2.1 Helårsarbeten

	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos år	Budget år
Närvaro	101	107	-6	12,2 %	109	107
Frånvaro	26	22	4	30 %	22	22
Extratid	0	0	0	0 %	0	0
Totalt	**127**	**129**	**-2**	**16,5 %**	**131**	**129**
Varav avtalad tid	127	129	-2	16,5 %	131	129

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

2.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Utfallet i tabellen är rullande 12 och därmed blir det ett lägre utfall än beskrivet ovan.

2.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Prognostiserade helårsarbeten är i linje med budget.

3 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden och upparbetar sedan 2020 anläggningen inom AB SL. Efter trafikstart övergår ansvaret för drift och förvaltning till trafikförvaltningen, som då belastas med drift- och avskrivningskostnader samt lån och dess räntekostnader för regionens andel av utbyggnaden.

För att tydliggöra ansvarsförhållanden inom AB SL samt säkerställa en ändamålsenlig struktur utifrån aktiebolagsrättsliga och redovisningsmässiga krav bildades dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB, som varit i drift sedan den 1 oktober 2021.

SL Nya Tunnelbanan AB köper in de tjänster som krävs för utbyggnaden och säljer dem vidare till AB SL i takt med att anläggningen upparbetas. Dessa interna transaktioner påverkar inte det konsoliderade resultatet. SL Nya Tunnelbanan AB har även möjlighet att sälja byggtjänster till externa parter. Sådana övriga intäkter redovisas tillsammans med tillhörande övriga kostnader. Ersättningen baseras på verifierad självkostnad med ett påslag om 22 procent på entreprenad- och projekteringskostnader för att täcka byggherrekostnader.

Redovisningen i detta kapitel är konsoliderad. Förvaltning för utbyggd tunnelbana, AB SL:s bolagsdel och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas därmed som en gemensam enhet, där interna transaktioner elimineras. Om inget annat anges benämns den konsoliderade verksamheten "förvaltningen".

En utredning som genomfördes 2023 visar att det, utöver ett fåtal särskilda kostnadsslag, inte finns några väsentliga kostnader hänförliga till tunnelbaneutbyggnaden som inte kan inkluderas i anläggningens anskaffningsvärde.

Förvaltningen har sedan årsskiftet arbetat med implementering av en ny ekonomistyrningsmodell som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar (TKI-RA) inom ett samlat arbetssätt och struktur.

3.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Anslag	364	364	0	2,7 %	437	437
Övriga bidrag	3	3	0	-82 %	9	3
Övriga intäkter	11	13	-2	-94,3 %	19	16
Verksamhetens intäkter	**378**	**380**	**-2**	**-33,3 %**	**464**	**456**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-0	-0	0		0	-0
Lämnade bidrag	-3	-3	0	-82 %	-9	-3
Lokal- och fastighetskostnader	0	0	0		0	0

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
IT- och telekostnader	0	0	0		0	0
Övriga kostnader	-11	-13	2	-65,2 %	-19	-15
Verksamhetens kostnader	**-14**	**-16**	**2**	**-70,4 %**	**-28**	**-19**
Avskrivningar	-0	0	-0	0 %	0	0
Finansnetto	-302	-364	62	19,5 %	-437	-437
Resultat**	**61,2**	**0**	**61,2**		**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner.

3.1.1 Utfall i jämförelse med budget och föregående år

Verksamhetens intäkter består av anslag, som erhålls om en tolftedel per månad av den beslutade budgeten, övriga bidrag som redovisas i takt med att motsvarande lämnade bidrag betalas ut till Trafikverket för bytespunkt Barkarby samt övriga intäkter som utgörs av extern försäljning, som redovisas med motsvarande övriga kostnader.

Finansnettot består av ränteintäkter om 24 miljoner samt 326 miljoner i räntekostnader. Räntekostnaderna är hänförliga till Regionens lån till investeringsverksamheten och täcks av de erhållna anslagen för att göra Regionens finansieringsform kostnadsneutral gentemot andra finansiärer som finansierar utbyggnaden med bidrag.

3.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Övriga bidrag förväntas öka med 6 miljoner jämfört med budget till följd av motsvarande förväntad ökning av kostnader för lämnade bidrag till Trafikverket för Bytespunkt Barkarby. Övriga intäkter förväntas öka med cirka 3 miljoner till följd av ökningen av övriga kostnader om motsvarande belopp jämfört med budget.

3.1.3 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Summa personalkostnader	**0**	**-0,3**	**0,3**		**0**	-0,3
Förändring sem- och löneskuld	0	0	0		0	0
Lönekostnad	0	0	0		0	0
- varav övertid	*0*	*0*	*0*		*0*	*0*
- varav sjuklönekostnad	*0*	*0*	*0*		*0*	*0*
PO-pålägg	0	0	0		0	0
Övriga personalkostnader	0	-0	0		0	-0
Inhyrd personal	**-0,2**	**0**	**-0,2**		**0**	**0**

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-0,2**	**-0,3**	**0,1**		**0**	**-0,3**

* mkr

Utfall i jämförelse med budget och föregående år
Personalkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

Prognos i jämförelse med budget

3.1.4 Konsultkostnader

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

Utfall i jämförelse med budget och föregående år
Konsultkostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen men vissa interna elimineringar gör ibland att mindre belopp syns i tabellen ovan.

Prognos i jämförelse med budget

3.1.5 Administrativa kostnader

Administrativa kostnader (mkr)	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år
Administrativa kostnader	0	0	0	0 %	0	0

Utfall i jämförelse med budget och föregående år

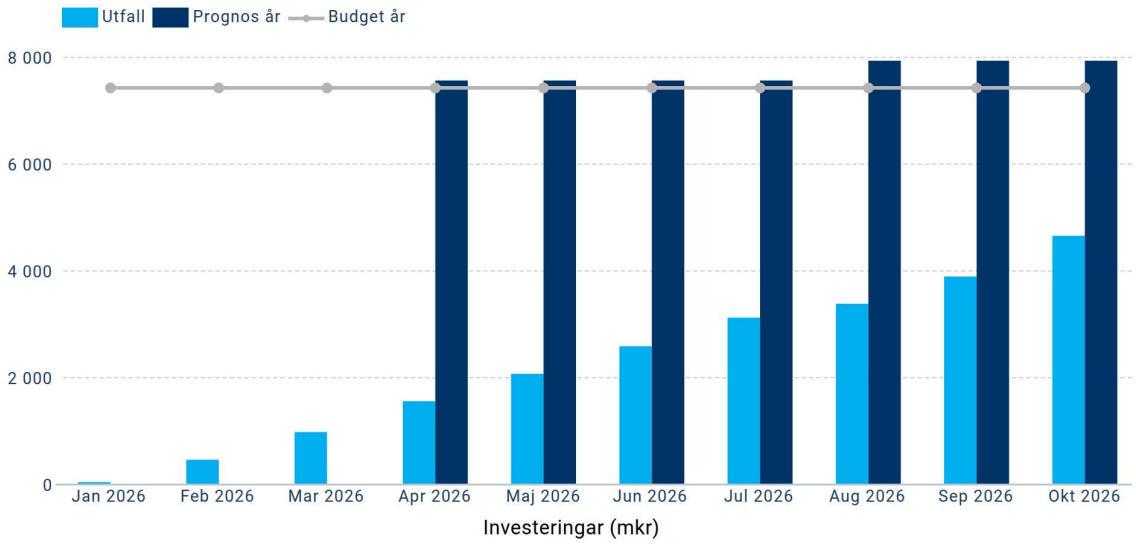
Prognos i jämförelse med budget
Administrativa kostnader ingår i anskaffningsvärdet av anläggningen och resultateffekten är därmed noll.

3.2 Åtgärder för ett resultat i balans

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2026	Realiserad effekt 2026	Prognostiserad effekt 2026	Avvikelse prognostiserad effekt jmft budget 2026	Budgeterad effekt 2027	Budgeterad effekt 2028	Budgeterad effekt 2029

Åtgärder (Mnkr)	Budgeterad effekt 2026	Realiserad effekt 2026	Prognostiserad effekt 2026	Avvikelse prognostiserad effekt jmft budget 2026	Budgeterad effekt 2027	Budgeterad effekt 2028	Budgeterad effekt 2029
Summa							

3.3 Investeringar



3.3.1 Investeringsplanens genomförbarhet och risk

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

Reglering av risker gjordes i tilläggsavtalet 2025, vilket grundar sig på nulägesrapporten 2024 och motsvarar förvaltningens bedömning av kända och pågående riskutfall per augusti 2024. Framtida externa och finansiella risker ingår inte i finansieringen för utbyggnaden av tunnelbanan.

Förvaltningen har sedan årsskiftet arbetat med att implementera en ny ekonomistyrningsmodell, TKI-RA, som integrerar tid, kostnad, innehåll, risk och ansvar i ett sammanhållet arbetssätt och en gemensam styrstruktur. I prognos T2 2026 bedömdes flera av förvaltningens projekt få slutkostnader som överstiger tillgänglig finansiering. Främst består förändringen i prognoserna på inkludering av risker, kostnadsutveckling samt effekter av tidsförlängningar. Prognosförändringar lyfts till den partsammansatta styrelsen för beslut kring hantering.

3.3.2 Investeringsutfall i jämförelse med budget

Årets nyanskaffning för investeringsobjekten per oktober uppgår till 5 071 miljoner kronor, vilket motsvarar en upparbetningsgrad mot budget om 68 procent. Den lägre upparbetningen jämfört med prognosen beror främst på eftersläpning i faktureringen från entreprenörerna samt vissa periodiseringseffekter.

Värdet för årets redovisningsmässiga nyanskaffning av samtliga materiella anläggningstillgångar uppgick till 4 698 miljoner kronor. Tillkommande är 375 miljoner kronor avser fordonsförvärv, inom objektet fordon, där medel överförts till trafikförvaltningen som genomför förvärvet. Tillägg i anläggningen som trafikförvaltningen bekostar uppgår till 2 miljoner kronor och ryms inom trafikförvaltningens budget.

Tunnelbana till Nacka Söderort har något lägre upparbetningsgrad i projektet som beror på förseningar i Berg och anläggningsentreprenaderna samt hävningen av kontraktet i Sickla med Crtg som i sin tur försenar starten för bygg och installationsentreprenaderna.

Tunnelbana till Arenastaden har en lägre upparbetning beroende på att entreprenaderna för bygg och installation samt BEST inte fått tillträde till arbetsplatsen i samma takt som det var tänkt. Tunnelbana till Barkarby ligger högre än periodiserad budget beroende på periodiseringseffekter. För Tunnelbanan till Älvsjö är avvikelsen relaterad till periodiseringseffekter för bland annat markåtkomst. Depå, trafiksystem och fordon – Tunnelbana till Älvsjö – har ett högre utfall än budgeterat främst på grund av att markåtkomsten för depå flyttades från 2027 till 2026.

I miljoner kronor	Årets utfall	Årets budget	Upparbetningsgrad
Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 743	2 866	61%
Tunnelbana till Arenastaden**	1 019	1 406	72%
Tunnelbana till Barkarby	926	1 021	91%
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	282	616	46%
Fordon	375	437	86%
Tunnelbana till Älvsjö	513	953	54%
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	194	90	216%

I miljoner kronor	Årets utfall	Årets budget	Upparbetningsgrad
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	19	25	76%
Summa	**5 071**	**7 412**	**68%**

I miljoner kronor	Årsprognos	Förändring mot årets budget	Totalkostnadsprognos
Tunnelbana till Nacka och Söderort	2 583	-282	34 109
Tunnelbana till Arenastaden**	1 598	192	12 112
Tunnelbana till Barkarby	1 502	481	9 778
Depå nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	480	-136	5 617
Fordon	467	30	1 439
Tunnelbana till Älvsjö	1 007	54	27 056
Depå , trafiksystem och fordon - Tunnelbana till Älvsjö	260	170	8 582
Lokaliseringsutredning Bromma Parkstad	23	-2	41
Summa	7 921	509	98 734

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

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

3.3.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 100 mnkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Inv. utgift beslut Mkr	Total inv. utgift inv. objekt Mkr	Datum beslut nämnd/bolags styrelse	Datum planerat beslut RS/RF