

Regionstyrelsen

Planeringsbeslut avseende elektrifiering, brandskydd- och markåtgärder Märsta bussdepå

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

Trafiknämnden medges rätt att inleda planeringsfasen för elektrifiering, brandskydd- och markåtgärder Märsta bussdepå, inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035, till en investeringsutgift om 12,1 miljoner kronor, utifrån en indikativ total investeringsutgift på 280,1 miljoner kronor.

Sammanfattning

Trafikavtalet för Sigtuna–Upplands Väsby (E31) löper ut under 2029 och kommer därefter att utföras av Region Stockholm i egen regi. För att möjliggöra elektrifiering av busstrafiken i trafikområdet behöver investeringar göras för att möjliggöra laddning av batterielektriska bussar vid aktuella depåer. Detta innebär behov av ombyggnation av depån i Märsta för att möjliggöra drift med batterielektriska bussar samt laddning och service.

Investeringen syftar till att möjliggöra elektrifiering av 102 bussar. Det innebär att en högspänningsanläggning byggs fram till överlämningspunkt för lågspänning (400 V) och kanaler för framtida elkablar anläggs ut till fordonsytorna inom depån. Därtill kommer depån att få förstärkning av brandskyddet i verkstaden och vid fordonsytorna utomhus samt åtgärder i verkstaden för att kunna serva bussarna. I investeringen ingår även att säkerställa efterlevnad av miljökrav och hantera markförhållanden. Depån är byggd på 1970-talet, vilket ställer krav på sanering och deponering av bland annat asbest i byggnaden samt markföroreningar. Det förekommer även omfattande marksättningsproblem som kräver åtgärder.

Beslutet innebär att trafiknämnden får inleda planeringsfasen för elektrifiering, brandskydd- och markåtgärder Märsta bussdepå till en investeringsutgift på 12,1 miljoner kronor. Den indikativa totala investeringsutgiften uppgår till 280,1 miljoner kronor. Investeringsutgiften ryms inom regionfullmäktiges beslut om budget 2026 med planår 2027–2035.

Bakgrund

Busstrafiken inom Region Stockholm genomgår ett större skifte där fossildrivna bussar byts ut till batterielektriska bussar. Drift med batterielektriska bussar ger minskade utsläpp, minskad energiförbrukning, minskat buller och lägre driftskostnader jämfört med drift med biodiesel eller biogas som är de alternativt tillgängliga och förnybara energikällorna i dagsläget.

Trafikförvaltningen genomförde år 2017–2018 en investeringsutredning om övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län. I februari 2019 beslutade trafiknämnden att utredningen skulle ligga till grund för att öka andelen bussar med emissionsfri drift i kommande upphandling av busstrafik (SL 2014-2911).

För att möjliggöra elektrifiering av busstrafiken i trafikområdet när trafikavtalet löper ut behöver investeringar göras för att möjliggöra laddning av batterielektriska bussar vid aktuella depåer. Övergången till eldrift sker främst vid trafikavtalsskiften. Detta innebär att det behöver ske en ombyggnation av Märsta bussdepå för att möjliggöra laddning och service. Trafikavtalet för Sigtuna Upplands Väsby (E31) löper ut under 2029 och kommer därefter att utföras av Region Stockholm i egen regi.

Investeringen innebär att en högspänningsanläggning byggs fram till överlämningspunkt för lågspänning (400 V) och att kanaler för framtida elkablar anläggs ut till fordonsytorna inom depån. Därtill kommer depån att få förstärkning av brandskyddet i verkstaden och vid fordonsytorna utomhus samt åtgärder vidtas i verkstaden för att kunna serva bussarna. Tillhörande byggnader levereras färdigmonterade från fabrik och är flyttbara i efterhand om så behövs i framtiden. En teknisk beskrivning har tagits fram som en standard för dessa byggnader. Detta gör att samtliga elbussanpassningar av bussdepåerna kommer att byggas med samma metodik.

Det är den kommande trafikutövaren som ansvarar för att koppla in och installera den fordonsspecifika ladd- och styrutrustningen. I Märsta bussdepå innebär detta att trafiknämnden, i egenskap av trafikutövare, ansvarar för och bekostar dessa åtgärder. För närvarande pågår genomförandeutredningar för hur egenregiverksamheten ska organiseras, inklusive hur bussar med tillhörande ladd- och styrutrustning ska anskaffas. Eventuellt skulle det längre fram kunna visa sig rationellt att vidga ansvaret för detta projekt till att exempelvis också omfatta installation

av den fordonspecifika ladd- och styrutrustningen. Detta kommer att hanteras i ett kommande separat beslut.

Tidigare systemlösning som tagits fram för elektrifiering av Tyresö, Ösmo, Handen och Jordbro bussdepåer kommer att användas inom Märsta bussdepå. Detta innebär prefabricerade fördelnings- och nätstationer.

Investeringen innebär även att säkerställa efterlevnad av miljökrav och hantera markförhållanden. Depån är byggd på 1970-talet vilket ställer krav på hantering av deponering och sanering av bland annat asbest i byggnaden och markföroreningar. Därtill förekommer ett omfattande marksättningsproblem som kräver åtgärder. Marken sjunker i området, vilket har orsakat stora sättningar och försvårat in- och utfart till verkstaden.

De planerade nya byggnaderna är konstruerade för pålning och kommer att stå stabilt, men omgivande ytor och befintliga strukturer kommer att fortsätta sjunka, vilket skapar driftstörningar och ökade underhållskostnader. Genomförande av markåtgärderna är därför nödvändigt för att säkerställa en stabil grundläggning för byggnaderna.

Trafiknämndens bedömning är att depåns nuvarande placering i trafiksystemet är bra i och med sin närhet till Märsta station, därmed förordas ingen omlokalisering av depån. Att omlokalisera till en plats med bättre geotekniska förhållanden skulle medföra en sämre placering i trafiksystemet. Detta skulle i sin tur medföra högre driftskostnader för tomkörning samt innebära en investeringsutgift på närmare en miljard kronor.

Utifrån tidigare erfarenhet från liknande investeringar görs bedömningen att investeringen behöver öka från tidigare planerat 18-20 månader till cirka 30 månader. Den ökade tidsåtgången beror på längre leveranstider för kritiska komponenter och att beslut som fattas inom investeringsprocessen tar ca 6-9 månader för att gå igenom alla instanser.

Trafikstart planeras till juni 2029 då nuvarande E31-avtalet upphör och ersätts av egenregiverksamhet.

Effektmål

Effektmålet för åtgärderna är att åtgärderna ska möjliggöra 100 procent drift med batterielektriska bussar. Effektmålets realiserings tid är i samband med att egenregiverksamheten träder i kraft 2029.

Effektmålet har brutits ner till två indikatorer.

- Möjlighet att ladda 100 procent av fordonen i depån från egenregiverksamhetens start.
- Möjlighet att utföra normalt förekommande service av batterielektriska bussar i depån från egenregiverksamhetens start.

Om beslutet försenas kommer åtgärderna inte att kunna färdigställas i tid inför trafikstart. Detta medför att drift med batterielektriska bussar inte kan införas från start inom den kommande egenregiverksamheten.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Enligt Region Stockholms Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414) föregås ett planeringsbeslut av en inriktningsfas.

Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande omfattar en beskrivning av investeringens koncept, omfattning och avgränsning beräknade tidplaner, hållbarhetsanalys, beskrivning av roller och ansvar, riskanalys och riskbedömning samt ekonomiskt beslutsunderlag inklusive en analys av förväntad effektivisering om investeringen genomförs.

Regionledningskontoret bedömer därmed att investeringsobjektet har beretts i enlighet med Region Stockholms riktlinjer för investeringar inom Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning.

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande och föreslår regionstyrelsen att besluta i enlighet med trafiknämndens beslut (TN 2024-0636).

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet innebär att trafiknämnden får inleda planeringsfasen för elektrifiering, brandskydd- och markåtgärder Märsta bussdepå till en investeringsutgift om 12,1 miljoner kronor.

Den prognostiserade totala investeringsutgiften uppgår till 280,1 miljoner kronor, vilket är en ökning med 129 miljoner kronor jämfört med den tidigare totalprognosen på 151,1 miljoner kronor.

Depån har omfattande problem med marksättningar som krävt återkommande akuta åtgärder, liksom sättningsproblem där marken sjunker i området, vilket har försvårat in- och utfart till verkstaden.

Prognosen har uppdaterats jämfört med de tidigare antaganden som gjordes i åtgärdsvalet. Drygt en tredjedel av prognosökningen avser ökade utgifter för markarbeten.

Investeringsutgifter	Total prognos enligt tidigare inriktningsbeslut	Ny prognos	Förändring
Markarbeten	0	47	47
Trafikförvaltningens egna arbeten (SNOK ¹ , FÖS ² , lås- och passersystem, OSG ³ etc.)	0	25	25
Byggherrekostnader, projektering	7	26	18
Brandskyddsåtgärder	35	52	17
Elektrifiering/anslutningsavgift el	73	72	-1
Inriktningsfasens arbete	4	4	0
Index	13	26	13
Riskreserv	19	29	9
Total summa inkl. index (mkr)	151	280	129

Den ekonomiska osäkerheten är beräknad som ett riskpåslag om 15 procent och uppgår till 29,1 miljoner kronor inklusive index. Osäkerheterna utgörs främst av att arbeten ska utföras i en äldre depå där markföroreningar kan finnas.

Finansiering för utökade medel sker genom minskad ram för två pågående elektrifieringsprojekt i Södertälje bussdepå (TN 2023-1296) och Kallhäll bussdepå (TN 2023-1297) med 39 miljoner kronor för åren 2026-2027. Trafiknämndens bedömning är att genomförandet av elektrifieringsprojekten inte påverkas av om disponeringen av medel och kan slutföras inom beslutad investeringsbudget. Resterande finansiering för åren 2028-2029 föreslås hanteras genom omprioritering inom ram för ospecifiserade ersättningsinvesteringar, genom neddragning eller

¹ SNOK: Övervakningssystem högspänningsanläggning

² FÖS: Fastighetsövervakningssystem

³ OSG: Trafikförvaltningens egna IT-system

tidsförskjutningar, vilket kommer att konkretiseras i samband med genomförandebeslutet. Projektet ämnar återkomma med en uppdaterad kalkyl i samband med kommande genomförandebeslut.

Projektkostnader under genomförandet kan uppkomma för sanering av byggnad och mark. Inför kommande genomförandebeslut kommer eventuella projektkostnader att utredas.

Avskrivningskostnaden uppgår per år till 14 miljoner kronor, vilket under en 20-årsperiod motsvarar 280,1 miljoner kronor.

Räntekostnaden uppgår i genomsnitt per år till fyra miljoner kronor vilket under en 20-årsperiod motsvarar 79,8 miljoner kronor.

Drift- och underhållskostnader för elanläggningen och brandskyddet bedöms i genomsnitt uppgå till 0,5 miljoner kronor per år, vilket över en 20-årsperiod motsvarar 9,1 miljoner kronor.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 20 januari 2026
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 januari 2026
3. Ekonomibilaga med investeringskalkyl

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-02-02