

Regionstyrelsen

Genomförandebeslut Bussdepå Stäket

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

Trafiknämnden medges rätt att inleda genomförandefasen Bussdepå Stäket etapp 1 inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 till en total investeringsutgift på 193,9 miljoner kronor.

Sammanfattning

Den befintliga depåanläggningen i Kallhäll är belägen längs med Enköpingsvägen strax väster om E18-Trafikplats Kallhäll i Järfälla kommun. Det är inte möjligt att utveckla bussdepån inom befintlig fastighet. Inriktningsfasen har därför undersökt lämpliga alternativ för att avlasta depån genom att flytta en del av verksamheten.

Dialog har förts med Järfälla kommun, där ett antal fastigheter inom Stäkets verksamhetsområde utvärderades. En potentiell plats har pekats ut för en ny depå i Stäket, vilken är i den omfattning som krävs för att klara framtidens trafik och underhållskapacitet. En avsiktsförklaring på köp av mark med Järfälla kommun har tagits fram under inriktningsarbetet.

Förslag till genomförandebeslut avser investering i etapp 1, vilket avser markförvärv och instängslad skalskyddad yta för uppställning av 51 bussar och personaltor i tillfälliga lokaler (baracker eller liknande). Möjlighet att ladda fordonen (i detta trafikområde avses att tillföra elanläggning då kommande trafikavtal är baserat på 100 procent el).

Regionledningskontoret gör ingen annan bedömning än vad som framgår av trafikförvaltningens tjänsteutlåtande och föreslår regionfullmäktige att besluta i enlighet med trafiknämndens beslut (TN 2023-0358).

Bakgrund

Trafiknämnden beslutade den 15 november 2019 (TN 2019-0022) att inleda en åtgärdsvals- och investeringsprocess gällande bussdepåförsörjningen i länet för att kunna upprätthålla befintliga fordonsvolymen och för att hantera brist på depåkapacitet. En bristfällig depåkapacitet försvårar,

fördyrar och riskerar att försämra busstrafiken i delar av regionen. Syftet med åtgärdsvalet var att ge svar på var, i vilken omfattning och med vilka funktioner länets bussdepåer behöver utvecklas. Detta för att möta den utmaning som trafiknämnden står inför avseende den förväntade volymtillväxten av bussfordon som följer av regionens växande befolkning.

Utan rådighet över egna depåer ökar driftkostnaderna, försämras konkurrensneutraliteten och ökar riskerna genom att dessa fastigheter långsiktigt riskerar att användas för andra ändamål. Att inte ha rådighet över bussdepåerna kan även innebära begränsningar och risk för störningar i bussystemet, så som att trafikproduktionen måste minskas.

Ett av dessa objekt är depån i Kallhäll som idag har stor kapacitetsbrist och behöver utökas eller kompletteras för att möjliggöra lägre beläggning på bussupställning samt bättre arbetsmiljö.

Den befintliga depåanläggningen i Kallhäll är belägen längs med Enköpingsvägen strax väster om E18-Trafikplats Kallhäll i Järfälla kommun. I Jakobsberg Centrum finns uppställning för tio bussar som utför sin tvätt och reparation i Kallhäll. Det är inte möjligt att utveckla bussdepån inom befintlig fastighet. Inriktningsfasen har därför undersökt lämpliga alternativ för att avlasta depån genom att flytta en del av verksamheten. Dagens depå är byggd för att hantera 60 bussar men inrymmer i dagsläget 95 bussar. Flera av dessa platser kommer att försvinna i samband med elektrifieringen av bussflottan under 2026. Arbetsmiljön i depån är mycket bristfällig, och platsbristen i verkstaden leder till att reparationer delvis behöver genomföras utomhus. I dagsläget är det 30 bussar per verkstadsplats jämförelsevis mot mellan tio till tolv bussar per plats som är riktmärket.

Trafikförvaltningen har varit i kontakt med flera fastighetsägare samt Järfälla kommun, för att hitta en potentiell plats för en ny depåverksamhet. Under inriktningsfasen fördes dialog med Järfälla kommun, där ett antal fastigheter inom Stäkets verksamhetsområde utvärderades. En potentiell plats har pekats ut för en ny depå i Stäket, vilken är i den omfattning som krävs för att klara framtidens trafik och underhållskapacitet. Den nya markytan har rum för 51 uppställningsplatser, ett tvättspår och fem verkstadsplatser, vilket är behovet för att avlasta befintlig depå samt ta höjd för behovet 2050. Detta skulle ge en beläggning för båda depåerna på cirka 85 procent samt 12,6 buss per verkstadsplats. En avsiktsförklaring på köp av mark med Järfälla kommun har tagits fram under inriktningsarbetet.

Förslag till genomförandebeslut avser investering i etapp 1, med driftsättning 2028. Etappindelningen görs för att säkerställa rådighet över mark i tidigt skede med potential att utveckla en fullskalig bussdepå över tid, samt för att inte trafikutbudet ska minskas på grund av kapacitetsbrist. Övriga etapper 2 och 3 kommer hanteras som separata investeringsärenden och kommer hanteras i kommande budgetprocess. Etappindelningen som tagit fram i inriktningsarbetet är:

- Etapp 1 – Markförvärv och instängslad skalskyddad yta för uppställning av 51 bussar och personalytor i tillfälliga lokaler (baracker eller liknande). Möjlighet att ladda fordonen (i detta trafikområde avses att tillföra elanläggning då kommande trafikavtal är baserat på 100 procent el).
- Etapp 2 – Provisorisk depåanläggning byggs, med tältlösning likt den befintliga depån Jordbro. Innehåller verksamhets-, - underhålls- och personallokaler samt drivmedelsförsörjning.
- Etapp 3 – Den sista etappen innebär att en permanent och fullskalig depåanläggning byggs i enlighet med Riktlinje bussdepå. Anläggningen är då bestyckad med samtlig nödvändig utrustning.

Då aktiviteter som normalt utförs inom planeringsfasen delvis redan har upprättats inom inriktningsfasen, samt att etapp 1 inte omfattar några större anläggningsåtgärder, kan de kvarstående aktiviteterna i planeringsfasen istället hanteras inom genomförandefasen. Exempel på aktiviteter som förslås hanteras i genomförandefasen är tecknande av markköpsavtal samt kompletterande provtagning och undersökningar av markförhållanden, varefter projektet kan övergå direkt till bygghandlingsprojektering.

Trafiknämndens bedömning är att inga tekniska, avtals- eller upphandlingsmässiga konsekvenser med att återstående planeringsarbete utförs inom genomförandefasen. Att göra en sammanslagning av arbetet inom planerings- och genomförandefaser har tidigare tillämpats i flera investeringar kopplade till Region Stockholms elektrifiering av bussdepåer. Detta möjliggör även en snabbare investeringsprocess, vilket är en fördel då nuvarande depå har akut brist på uppställningskapacitet, samt för att klara en driftsatt anläggning av etapp 1 till 2028.

Effektmål

Effektmål	Indikator	Tidpunkt för effektrealisering
Anläggningen bidrar till att sänka trafikförvaltningens långsiktiga kostnader för depåanläggning.	Totalekonomisk kostnad över 50 år	2028
	Kostnadsökningen får inte överstiga 3 % per år.	2028
Bidra till att halvera region Stockholms totala klimatpåverkan till 2030 jämfört med 2019	Projektets klimatmål uppnås.	N/A etapp 1
	Hållbarhetsanalys i inriktningsfasen.	N/A etapp 1
	Anläggningen är utformad så att det blir en låg klimatpåverkan.	N/A etapp 1
Anläggningen ska ge förutsättningar för effektiva och konkurrensneutrala trafikaffärer inom trafikområdet.	Verkstadskapaciteten ska i inriktningsfasen säkerställa fastställt behov för år 2050.	N/A etapp 1
	Tvätthallskapaciteten ska i inriktningsfasen säkerställa fastställt behov för år 2050.	N/A etapp 1
	90 % belägningsgrad över tid avseende funktionen fordonsuppställning.	2028
	Trafikförvaltningen har långsiktig rådighet över depån.	2028

Om beslut försenas kan inte markköpeavtal tecknas med kommunen och marken övergår till en annan spekulant vilket resulterar i att potentiella uppställningsplatser försvinner i trafikområdet och trafikutbudet behöver dras ner.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Enligt Region Stockholms Policy och riktlinjer för god ekonomisk hushållning (RS 2023-0414) föregås ett genomförandebeslut av en planeringsfas. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande omfattar en systemhandling, hållbarhetsinriktning, överlämningsstrategi, riskanalys

och riskbedömning samt ekonomiskt beslutsunderlag.

Regionledningskontoret konstaterar att trafiknämnden i inriktningsarbetet redan delvis genomfört aktiviteter som normalt utförs inom planeringsfasen. Trafiknämndens uppdelning av projektet i etapper innebär att återstående aktiviteter kopplat till etapp 1, som normalt hanteras i planeringsfasen, istället kan utföras i genomförandefasen. Trafiknämnden bedömer att detta förfarande inte medför några tekniska, avtals- eller upphandlingsmässiga konsekvenser. Trafiknämnden föreslår därmed att investeringen ska gå direkt till genomförandefas avseende etapp 1. För återstående etapp 2 och 3 avser trafiknämnden återkomma med förnyade förslag till beslut. Regionledningskontoret bedömer att en sammanslagning av aktiviteterna inom planeringsfasen med genomförandefasen inte är oförenlig med riktlinjerna för investeringar.

Regionledningskontoret bedömer 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 regionfullmäktige att besluta i enlighet med trafiknämndens beslut (TN 2023-0358).

Ekonomiska konsekvenser

Den totala investeringsutgiften uppgår till 193,9 miljoner kronor, varav cirka fyra miljoner kronor upparbetats för inriktningsfasen under 2024. Investeringsutgiften för genomförandet på 190 miljoner kronor ryms inom ramen för 2026 års investeringsbudget samt inriktningsnivåerna för perioden 2027–2035.

Den ekonomiska osäkerheten som medräknats i den totala investeringsutgiften uppgår till 16,6 miljoner kronor och är beräknad som ett riskpåslag på 21,5 procent på byggherre- och entreprenadutgifterna, inklusive index. Osäkerheterna utgörs främst av världsläget med osäkra prognoser för material och arbetskraft samt eventuella tillkommande arbeten med anledning av åkergrödans habitat.

Avskrivningskostnaden uppgår per år till 5,3 miljoner kronor, vilket under en 20 årsperiod motsvarar 106,5 miljoner kronor.

Räntekostnaden uppgår i genomsnitt per år till 4,1 miljoner kronor vilket under en 20 årsperiod motsvarar 82,8 miljoner kronor.

Drift- och underhållskostnader bedöms ge en kostnadsbesparing på 0,4 miljoner kronor per år, vilket över en 20-årsperiod motsvarar 7,4 miljoner kronor, inklusive index. Besparingen utgörs av minskad tomkörning på 17,6 miljoner kronor från Stäket till utsättningspunkterna för de fordon som blir placerade i Stäket. Samtidigt tillkommer ökad kostnad för fastighetsskatt på 10,2 miljoner kronor.

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Trafiknämndens protokollsutdrag den 20 januari 2026
2. Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 8 december 2025
3. Ekonomibilaga med investeringskalkyl

Beslutsexpediering

1. Trafiknämnden

Godkänd av Emma Lennartsson, 2026-01-07