

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Kalkyl och analys

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-02-11

Ärende
TN 2025-1326

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Peter Svahn
0707-861401
peter.svahn@sl.se

Trafiknämnden
2026-03-17

Svar på skrivelse från Samuel Stephan (SD) och Roland Johansson (SD) om kostnader och prognoser för trafikavtal

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Skrivelse gällande kostnader och prognoser för trafikavtal av Samuel Stephan (SD) och Roland Johansson (SD) anses besvarad med hänvisning till vad som anges i förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Den 16 december 2025 inkom en skrivelse från Samuel Stephan (SD) och Roland Johansson (SD) gällande faktiska kostnader i förhållande till anbudspriset, engångskostnader och kostnadsprognos för avtalen Handen, Nynäshamn respektive Tyresö, vilka båda nyligen upphandlats och trätt i kraft.

De faktiska kostnaderna avviker inte från anbudspriset utöver de avtalsenliga regleringar som görs baserat på utfall av index, incitament och omfattningen av beställd trafik. Däremot ingicks förlikningsavtal som ett resultat av hanteringen av beställningen av emissionsfria elbussar uppgående till 140,0 miljoner kronor respektive 70,5 miljoner kronor i enlighet med beslut på Trafiknämnden (ärende TN 2025-0526 och TN 2025-0527). Gällande kostnadsprognos finns idag ingen prognos som avviker från upphandlat pris då förlikningsavtalen inte påverkar löpande driftskostnader.

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Kalkyl och analys

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-02-11

Ärende
TN 2025-1326
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltningens förslag och motivering

Skrivelsen innehåller tre frågor som förvaltningen besvarar enligt nedan:

Hur förhåller sig den faktiska kostnaden för de aktuella trafikavtalen till anbudspriset som låg till grund för tilldelningsbeslutet, dels per år, dels över hela avtalstiden?

Trafikavtalen för Handen och Nynäshamn (E45HN) respektive Tyresö (E45T) hade trafikstart den 18e augusti 2025. Det finns därmed ännu inte någon kostnad för de första tolv månaderna för de nya avtalen. Varken grundersättningen eller förändringspriserna har hittills omförhandlats, prisposterna ligger därmed på samma nivå som gällde vid tilldelningen av avtalen. Eventuella avvikelser som uppstår beror därmed på indexutveckling, utfall för incitament (bonus/viten) samt omfattningen av beställd trafik.

Vilka uppstarts- och engångskostnader har hittills uppstått i samband med införandet av avtalen och hur stora är dessa sammantaget?

Trafikförvaltningen ingick förlikningsavtal med Nobina (som trafikerar E45HN) samt VR (som trafikerar E45T) som ett resultat av hanteringen av beställningen av emissionsfria elbussar uppgående till 140,0 miljoner kronor respektive 70,5 miljoner kronor i enlighet med beslut på trafiknämnden (ärende TN 2025-0526 och TN 2025-0527). Därutöver uppkom kostnader för primärt motionering och reparation av SL-finans bussar till ett värde om cirka 10 miljoner kronor. Ovanstående belopp utgör engångskostnader och är ingenting som kommer belasta avtalen för kommande år.

Vilken samlad kostnadsprognos finns i dag för respektive aktuellt trafikavtal för återstående avtalstid, och hur avviker denna prognos från ursprunglig kalkyl vid upphandlingstillfället?

Det finns ingen uppdaterad kostnadsprognos för trafikavtalens återstående avtalstid. Den formella prognos som görs avseende trafikavtalens kostnader består av budget samt planår. Ett mindre tilläggsavtal för hyra av ett verkstadstält i E45 HN finns, kostnad cirka 1 miljoner kronor per år. Därutöver har priserna i avtalen har inte omförhandlats, d.v.s. eventuella avvikelser mellan nuvarande budget/planår och kostnadsprognoser som togs fram i samband med

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Kalkyl och analys

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-02-11

Ärende
TN 2025-1326

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

tilldelningsbeslut beror på index (bränslepriser, KPI, ränteläge, arbetskostnadsutveckling), eventuella förändringar i beställd trafik samt antaganden kring utfall för incitament (bonus/viten).

Det kan som information tilläggas att trafikavtal generellt sett blir dyrare under avtalens sista år. Trafikförvaltningen har utöver Tyresö och Haninge/Nynäshamn startat Nacka/Värmdö, Huddinge/Botkyrka/Söderort, Bromma/Solna/Sundbyberg/Sollentuna under 2024/2025 och precis tecknat avtal för Innerstaden/Lidingö, Södertälje och Järfälla/Upplands-Bro. Totalt sett kommer trafikförvaltningen genom nya avtal med en lägre basnivå möjliggöra initialt lägre kostnader på över en miljard kronor per år. På sikt kommer nivån dock gå upp även i nya avtal genom till exempel index och trafikanpassningar varför det är viktigt att minimera risk för överprövningar som förskjuter trafikstarten även framöver.

Beslutsunderlag

- Skrivelse från Samuel Stephan (SD) och Roland Johansson (SD) avseende kostnader och prognoser för trafikavtal
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande, daterat 2026-01-29

Skickas till

-

Catarina Strömsten
Avdelningschef Verksamhetsstyrning och Ekonomi

Erik Norling
Förvaltningschef

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi
Kalkyl och analys

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-02-11

Ärende
TN 2025-1326

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Skrivelse om kostnader och prognoser för trafikavtal

Med anledning av regionrevisorernas projektrapport nr 1/2025 om styrning av trafikavtal vill vi lyfta behovet av större transparens kring de ekonomiska konsekvenserna av de aktuella trafikavtalen.

I rapporten konstateras att strukturer och processer för uppföljning och utvärdering av trafikavtal har stärkts, bland annat genom nya styrdokument, kravhanteringssystem och tydligare ansvarsfördelning. Samtidigt framgår att det fortfarande inte är helt tydligt hur identifierade utvecklingsområden ska hanteras och hur lärdomar systematiskt återförs till kommande trafikaffärer.

Mot denna bakgrund är det viktigt att nämnden inte enbart har kontroll på processer och styrdokument, utan också på den faktiska kostnadsutvecklingen i de trafikavtal som nu har upphandlats och trätt i kraft, inklusive hur bussavtalen i områdena Handen, Nynäshamn och Tyresö har utvecklats.

Med anledning av ovanstående ställer vi följande frågor:

1. Hur förhåller sig den faktiska kostnaden för de aktuella trafikavtalen till anbudspriset som låg till grund för tilldelningsbeslutet, dels per år, dels över hela avtalstiden?
2. Vilka uppstarts- och engångskostnader har hittills uppstått i samband med införandet av avtalen och hur stora är dessa sammantaget?
3. Vilken samlad kostnadsprognos finns i dag för respektive aktuellt trafikavtal för återstående avtalstid, och hur avviker denna prognos från ursprunglig kalkyl vid upphandlingstillfället?

Samuel Stephan (SD)

Roland Johansson (SD)