

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sara Jacquet Nyman
073-9990569
sara.jacquet-nyman@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-01-20

Beslut om att inleda genomförandefasen avseende Bussdepå Stäket etapp 1 – tidigare Nordvästsektorn, södra delen

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2036 beslutas att inleda genomförandefasen avseende objekt Bussdepå Stäket etapp 1 till en total budget om 193,9 miljoner kronor, varav 193,9 mkr avser investeringsutgift.

Trafiknämnden beslutar, under förutsättning av att regionfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

2. Förvaltningschefen vid trafikförvaltningen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning och/ eller avbrytande, teckna upphandlingskontrakt och överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik samt i övrigt vidta de åtgärder som erfordras för att verkställa genomförandefasen.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

Projektet har varit i kontakt med flera fastighetsägare samt Järfälla kommun, för att hitta en potentiell plats för en ny depåverksamhet. Under inriktningsfasen utvecklades dialogen med Järfälla kommun där ett antal fastigheter inom Stäkets verksamhetsområde utvärderades. En potentiell plats har pekats ut för en ny depå i Stäket i den omfattning som krävs för att klara framtidens trafik och underhållskapacitet. Den nya markytan har rum för 51 uppställningsplatser, 1 tvättspår och 5 verkstadsplats vilket är behovet för att avlasta befintlig depå samt ta höjd för behovet 2050. Detta skulle ge en beläggning över båda depåerna på ca 85% samt 12,6 buss per verkstadsplats. Inriktningsfasen har bland annat resulterat i en avsiktsförklaring på köp av mark med Järfälla kommun.

Bakgrund

Trafikförvaltningen fick genom beslut i trafiknämnden 2019-11-15¹, i uppdrag att inleda en åtgärdsvals- och investeringsprocess gällande bussdepåförsörjning i länet för att kunna upprätthålla befintliga fordonsvolymen och för att hantera brist på depåkapacitet vilket försvårar, fördyrar och i vissa fall 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 för att möta den utmaning som Trafikförvaltningen står inför avseende den förväntade volymtillväxt bussfordon som följer av regionens växande befolkning. Åtgärdsvalet identifierades 12 platser för utveckling av depåverksamhet för att möta morgondagens kapacitetsbehov. Trafiknämnden beslutade därmed att inleda fas inriktning för sju av dessa 12 objekt (SL 2018-0365). Etappindelningen som framarbetats i åtgärdsvalet omhändertar i första hand den största bristen först, det vill säga säkerställa uppställningskapacitet.

¹ TN 2019-0022, punkt 10 Formalisering av tidigare beslut i investeringsärende

Nr 5/2019, § 85 Utredningsbeslut Bussdepåförsörjning (SL 2018-0365) ²

https://www.regionstockholm.se/globalassets/6.-om-landstinget/styrande-dokument/2-verksamhetsstod/kollektivtrafik/infrastrukturstrategi_180110.pdf

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

I trafikförvaltningens infrastrukturstrategi², punkt 3 anges att trafikförvaltningen ska säkerställa lokalisering för verksamheten på strategiskt lämpliga platser. I trafikförvaltningens affärsstrategi³, punkt 6 anges att trafikförvaltningen ska eftersträva rådighet över strategiskt viktiga tillgångar. I Riktlinje Bussdepå anges att trafikförvaltningen ska säkra full rådighet d.v.s. äganderätt (lagfart) till bussdepåfastighet. En ny bussdepå är en stor investering som därför behöver säkras fastighetsrättsligt.

Genom att tillhandahålla bussdepåer i trafikavtalen skapar trafikförvaltningen konkurrensneutrala trafikaffärer, vilket i sin tur ger bästa möjliga kostnadsutveckling för busstrafiken.

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 bussuppställning samt bättre arbetsmiljö.

Den befintliga depåanläggningen i Kallhäll är belägen längs med Enköpingsvägen strax väster om E18-Trafikplats Kallhäll i Järfälla kommun. I Jakobsberg C finns uppställning för 10 bussar som utför sin tvätt och reparation i Kallhäll. Det inte möjligt att utveckla bussdepån inom befintlig fastighet och inriktningsfasen har därför undersökt lämpliga alternativ för att flytta en del av verksamheten och avlasta befintlig depå. 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 då platsbristen i verkstaden leder till att reparationer delvis behöver genomföras utomhus. I dagsläget är det 30

² https://www.regionstockholm.se/globalassets/6.-om-landstinget/styrande-dokument/2-verksamhetsstod/kollektivtrafik/infrastrukturstrategi_180110.pdf

³ https://www.regionstockholm.se/globalassets/6.-om-landstinget/styrande-dokument/2-verksamhetsstod/kollektivtrafik/affarsstrategi_180110.pdf

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

bussar per verkstadsplats jämförelsevis mot 10-12 buss per plats som är riktmärket.

Projektet har varit i kontakt med flera fastighetsägare samt Järfälla kommun, för att hitta en potentiell plats för en ny depåverksamhet. Under inriktningsfasen utvecklades dialogen med Järfälla kommun där ett antal fastigheter inom Stäkets verksamhetsområde utvärderades. En potentiell plats har pekats ut för en ny depå i Stäket i den omfattning som krävs för att klara framtidens trafik och underhållskapacitet. Den nya markytan har rum för 51 uppställningsplatser, 1 tvättspår och 5 verkstadsplats vilket är behovet för att avlasta befintlig depå samt ta höjd för behovet 2050. Detta skulle ge en beläggning över båda depåerna på ca 85% samt 12,6 buss per verkstadsplats. Inriktningsfasen har bland annat resulterat i en avsiktsförklaring på köp av mark med Järfälla kommun.

Överväganden och motivering

Uppställningskapaciteten är den brist som är allra störst och därmed viktigast att säkerställa och därför har inriktningsfasen fokuserat på marktillgång. Därför avser denna investering och genomförande endast etapp 1 med driftsättning 2028 för att inte trafikutbudet ska minskas på grund av kapacitetsbrist. Övriga etapper 2 och 3 hanteras som separata investeringsobjekt och ligger för prioritering i kommande investeringsplan.

Nedan beskrivs hur Region Stockholm genom att säkerställa rådighet över mark och skapa uppställningsytor för bussar löser den akuta bristen på uppställningskapacitet och därefter utvecklar platserna med permanenta depåer. Den etappindelning som framarbetats i inriktningsfasen är enligt nedan:

- 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% el).
- Etapp 2 – Provisorisk depåanläggning byggs, med tältlösning likt den befintliga depån Jordbro. Innehåller verksamhets-, - underhålls- och personallokaler samt drivmedelsförsörjning.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- 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.

På grund av att nuvarande depå har akut brist på uppställningskapacitet samt med anledning av reviderade tidplaner kopplade till beslut i regionstyrelse och regionfullmäktige i 2026 måste genomförandefasen tidigareläggas för att klara en driftsatt anläggning till 2028. Det innebär att planeringsfasen föreslås utgå så att projektet går från inriktningsfas direkt till genomförandefas.

En fördjupad programhandling har upprättats inom ramen för inriktningsfasen på grund av att projektet utrett och kravställt mot etapp 3 som omfattar även fastighet och tekniska system. Detta har gett fullgott tekniskt underlag för att bygga etapp 1 eftersom denna i huvudsak är en markentreprenad. Eftersom etapp 1 inte omfattar några större anläggningsåtgärder kommer de få kvarstående aktiviteter som normalt görs i planeringsfasen att göras inledningsvis i genomförandefasen. Exempel på dessa aktiviteter är tecknande av markköpsavtal samt kompletterande provtagning och undersökningar av markförhållanden, varefter projektet kan övergå direkt till bygghandlingsprojektering. Detta innebär att planeringsfasen blir begränsad och de nämnda aktiviteterna hanteras direkt i genomförandefasen.

Trafikförvaltningen ser inga tekniska, avtals- eller upphandlingsmässiga konsekvenser med att genomföra dessa aktiviteter under genomförandeskedet. Sammanslagning av planerings- och genomförandefaser har tidigare tillämpats i flera projekt kopplade till elektrifiering av bussdepåer, exempelvis i projektet *Elektrifiering av Fredriksdals bussdepå* (TN 2023-1295).

Systemhandling eller motsvarande

En fördjupad programhandling samt successiv kalkyl för genomförandet för etapp 3 har tagits fram under inriktningsfasen och därefter anpassats mot etapp 1 som detta genomförande avser. Programhandlingen som innehåller en etapp 1 anläggning innefattar markanskaffning med uppställningsplatser för 51 bussar för att avlasta befintliga depån. Inriktningsfasen har vidare resulterat i markreservations och avsiktsförklaring med Järfälla kommun samt tekniska handlingar för att uppföra skalskydd, fullskalig elektrifiering för 51 uppställningsplatser samt byggbodar för personal och personalparkering. Inriktningsfasen har även säkerställt att det finns tillräckligt med mark för att i framtiden genomföra utbyggnad av etapp 3 och tagit fram en kalkyl för framtida plan.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Markområdet som är överenskommet med kommunen avser en del av fastighet "Sollentuna Häradsallmänning 1:13 del av" inom Stäkets verksamhetsområde på den södra sidan om Rotebroleden. Ett preliminärt markbehov har identifierats om 30.000-34.000 kvm. I genomförandefasen ska fastigheten förvärfvas från kommunen. Förvärvet föregås av att kommunen och regionen ska teckna ett markköpeavtal 2026. När köpet aktualiseras tecknas ett marköverlåtelseavtal i samband med att trafikförvaltningen får tillträde till marken 2027.

Investeringsens omfattning

Inledningsvis förvärfvas marken av Järfälla kommun enligt tecknade avtal. Trafikförvaltningen har valt att föreslå en kolonnuppställning utomhus, 12 kolonner med plats för laddningsutrustning mellan var tredje kolonn. Depån är utformad för att hantera helelektriska fordon. Alla 51 st uppställningsplatser ska därför utrustas med elbussladdare. 49 st uppställningsplatser ska utföras med effekt om 20-150kW. Minst 2 st uppställningsplatser ska utföras för snabbaddning om 100-600kW. För personalutrymme uppförs 8 st byggbodar innehållandes ombytesrum, toaletter, dusch, pausrum, matsal, trafikexpedition, mötesrum, kontor. Till personalutrymmet behöver det ordnas anslutning av VA-ledningar, el och fiber. Bygghandlingen innefattar att nedanstående funktioner anordnas inom depåområdet.

- Inhägnad med stängsel och grindar
- 51 st bussuppställningsplatser i kolonnutformning
- 48 st personalparkeringar bil inkl. besöksparkering
- 8 st byggbodar för personalutrymme
- Tankstation
- Belysningsstolpar
- Miljö- och avfallskärl
- VA-ledningar
- Elanslutning med tillfällig installation
- Asfalt
- Dagvattenlösning

I genomförandeskedet kommer delar av fastigheten instängslas för att fungera som ett skalskydd mot tredje man, grindar anordnas vid in- och utfarter. Norra delen av fastigheten iordningsställs med uppställningsplats för 51 bussar, vilket uppfyller omlokalisering av uppställningsplatser från tidigare depå.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beräknade tidplaner

Målet med tidplanen är att projektet ska få förutsättningen att uppfylla kravställda processer, effekt-och kvalitetsmål. Tidplanen är beroende av att de framtagna beslutsunderlagen godkänns i respektive instans. Den bristande arbetsmiljön för befintlig depå i Kallhäll är den viktigaste anledningen till att denna investering och genomförande hanteras skyndsamt.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Planerade tider:

- Projektstart kvartal 1 2026
- Kompletterande provtagning och revidering handlingar kvartal 1-2 2026
- Bygghandlingsprojektering och framtagande av förfrågningsunderlag kvartal 2 till 4 2026
- Upphandling kvartal 1 och 2 2027
- Marköverlåtelse kvartal 2 2027
- Entreprenad kvartal 3 2027
- Färdigställande kvartal 2 2028

Hållbarhetsinriktning

Projektet har genomfört en hållbarhetsutvärdering utifrån de tre dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. De olika hållbarhetsaspekterna har kategoriserats utifrån relevansnivå; hög, medel och låg. Denna utvärdering bygger på en total utbyggnad av depån i formatet etapp 3.

Hållbarhetsaspekt	Relevansnivå
Ekologisk	Hög
Social	Medel
Ekonomisk	Medel

För den ekologiska hållbarheten är det av hög relevans att fokusera på att minska klimatpåverkan med minst 15 % jämfört med standardlösningen från år 2019. Projektet ska sträva efter att använda återbrukade material och byggdelar från andra projekt inom samma organisation. Depån ska konstrueras så att demontering underlättas, vilket skapar flexibilitet för framtida behov och etapputbyggnad. En energiutredning med inriktning på energieffektivisering ska genomföras inför kommande etapper för att identifiera och implementera energieffektiva lösningar. Dessutom ska en energiplan utarbetas för produktionsfasen för att säkerställa effektiv och minimal energianvändning.

Projektet ska fortsätta att följa organisationens vägledning för att hantera klimatrisker och uppfylla kommunens krav. Det är även viktigt att utforska möjligheter att främja biologisk mångfald inom depån och stärka ekosystemtjänster genom dagvattenhantering, detta sker redan i kommande ombyggnad.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Inom den sociala hållbarhetsbedömningen är det centralt att skapa en trygg, tillgänglig, jämställd och jämlik arbetsplats. Därför är det viktigt att skapa omklädningsrum för personal som är tillgängliga för alla, oavsett kön eller könsidentitet. Personalen på depån bör uppleva alla delar av arbetsplatsen som trygg dygnet runt. Möjliga åtgärder kan innefatta videoövervakning, belysning och utformning av miljöer. Detta är särskilt viktigt i denna utbyggnad av etapp 1 där provisoriska och tillfälliga anläggningar används.

För den ekonomiska hållbarhetsbedömningen bör fortsatt fokus riktas mot livscykelkostnaden (LCC) samt möjligheten till eventuell grönbaserad finansiering för framtida utbyggnadsetapper, med särskilt övervägande av användningen av gröna obligationer, om så är lämpligt. Finansiering med gröna obligationer anses ha medel relevansnivå och livscykelkostnad anses ha låg relevansnivå.

Överlämningsstrategi

Projektet har upprättat en överlämningsplan som är godkänd av mottagaren. Under projektet sker en regelbunden dialog mellan projektet och mottagaren för att säkerställa att förväntningarna på slutresultatet blir uppfyllt. Interna intressenter inom trafikförvaltningen är främst förvaltare och kravställare inom sektion fastighet på teknikavdelningen. Till detta hör även trafikutövaren som ansvarar för drift av depån i trafikområdet vid tidpunkten.

Riskanalys

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet fattas

Beslutet medför risker med konsekvenser för trafikförvaltningens förmåga att utföra sitt uppdrag eller nå sina övergripande mål såväl i den löpande driften som i investeringsverksamheten. Risker med följande konsekvenser har identifierats:

Risker med konsekvenser för leverans eller funktion och därmed kund- och resenärspåverkan

Ja ☐
Nej ☒

Risker med konsekvenser för regelefterlevnad och effektivitet

Ja ☐

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Nej ☒

Risker med ekonomiska konsekvenser

Ja ☒

Nej ☐

Risker med säkerhetskonsekvenser

(trafiksäkerhet, informationssäkerhet, IT-säkerhet, säkerhetsskydd⁴, fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap⁵)

Ja ☐

Nej ☒

Risker med konsekvenser för miljö, liv och hälsa

Ja ☐

Nej ☒

Risker med sociala konsekvenser

Ja ☐

Nej ☒

Risker med konsekvenser för förvaltningens varumärke och förtroende

Ja ☐

Nej ☒

Beskrivning av riskerna samt bedömning av förmåga till hantering

Riskbeskrivning

Risk 1.

Risk för få anbud i upphandlingsskedet eller att överprövning av tilldelning sker då det är fortsatt oro på bygg och anläggningsmarknaden som resulterat i att flera upphandlingar blivit överprövade.

Risk 2.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ny och uppdaterad kravställning på anläggningen ökar kostnaderna för investeringsobjektet. Ny kravställning beror på årliga uppdateringar av trafikförvaltningens riktlinjer.

Risk 3

Kommunen har hittat åkergröda inom "Sollentuna Häradsallmänning 1:13 del av efter markoptionsavtalet mellan Kommunen och trafikförvaltningen tecknats. Detta innebär att ett område bör avsättas för åkergrödans population med exempelvis barriär. Konsekvensen av ovanstående är att trafikförvaltningens fastighet har skjutits till öster för att möjliggöra för grödans behov (men ryms fortfarande inom "Sollentuna Häradsallmänning 1:13 del av). Risken med detta är att den nya marken inte är undersökt och kan utgöra en risk om markförhållandena är sämre än den tidigare undersökta marken.

Riskbedömning

Risk 1

Sannolikheten att risken kan uppstå bedöms som medelhög och tidskonsekvensen som stor ur ett investeringsutgiftsperspektiv. Konsekvensen blir att det leder till förskjutning av tidplanen och kostnadsökningar.

Risk 2

Sannolikheten att risken kan uppstå bedöms som låg. Ny och uppdaterad kravställning behöver hanteras löpande av projektet och bedömningar göras om nya krav ska inarbetas i form av omfattningsändringar eller lämnas ohanterade.

Risk 3

Sannolikheten att trafikförvaltningen får ökade kostnader eller inte kan möjliggöra den tilltänkta utformningen av depån på grund av att fastigheten har justerats österut, bedöms som medelhög.

Förmåga att hantera identifierade risker

Risk 1

Förmågan att hantera risken bedöms som god. Dialog med marknaden om kommande upphandling samt framtagande av ett tydligt förfrågningsunderlag för att minimera överprövningar.

Risk 2

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förmåga att hantera risken bedöms som god. Risken kan hanteras genom fastställda krav och ändringshanteringsrutin.

Risk 3

Förmåga att hantera risken bedöms som god. I inledning av genomförandefasen får projektet se över fastighetens form och läge och göra nödvändiga anpassningar mot åkergradans habitat.

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten är beräknad till ett riskpåslag på 21,5% på byggherre och entreprenadutgiften och utgör 15 miljoner kronor exklusive index. Osäkerheterna utgörs främst av världsläget med osäkra prognoser för material och arbetskraft samt eventuella tillkommande arbeten med anledning av åkergradans habitat.

Avgränsning av ekonomiska risker under bevakning

Det finns inga utestående risker förutom ovanstående beskrivna.

Risker och/eller konsekvenser med anledning av att beslutet inte fattas

Riskbeskrivning

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.

Riskbedömning

Sannolikheten att risken uppstår bedöms som låg. Det finns en undertecknad avsiktsförklaring och därmed goda förutsättningar att teckna ett marköverlåtelseavtal 2026.

Förmåga att hantera identifierade risker

Förmåga att hantera risken bedöms som god. Genom att beslut som presenteras i detta tjänsteutlåtande fattas så elimineras risken.

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2025-12-08

Ärende
 TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

Kvantifierade effektmål

Projektets effektmål kommer först kunna fastställas längre fram i framtiden. Region Stockholms klimatmål ska uppfyllas 2030, men delar av projektets effektmål kommer först slutligt kunna utvärderas i samband med att objektet överlämnas till förvaltningen i samband med driftstart. I och med det har projektet i inriktningsfasen gjort en uppskattad utvärdering av effektmålen där endast ett fåtal uppfylls i genomförande av enbart etapp 1.

Effektmål	Indikator	Tidpunkt för effektrealisering
Anläggningen bidrar till att sänka TF: s 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

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Etapppvisa depåutbyggnader förbättrar möjligheterna att nå effektmål avseende system, affär och social hållbarhet, men ger lägre uppfyllnad avseende ekologisk hållbarhet jämfört med att direkt bygga permanenta depåer.

Ekonomiskt beslutsunderlag

Åtgärdsvalsanalysen och inriktningsfasen har genomförts och utgör underlag för det fortsatta arbetet i kommande fas. Upparbetade medel till och med november 2025 för inriktningsfasen uppgår till 4,4 miljoner kronor. Beslutade medel för inriktningsfasen uppgår till 7 miljoner kronor (TN 2018-0365). Upparbetade medel för åtgärdsvalsfasen ligger utanför detta investeringsobjekts omfattning.

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 planåren 2027–2035.

Ekonomisk osäkerhet uppgår till 15 miljoner kronor exklusive index och har beräknats via riskpåslag, se avsnitt ekonomisk osäkerhet.

Objektet är inte föremål för medfinansiering.

Driftkonsekvenser

Driftsättning av objektet planeras till 2028. Efter driftsättning beräknas drift- och underhållskostnader ge en kostnadsreduktion om totalt 7,4 miljoner kronor inklusive index över 20 år och utgörs dels av minskad tomkörning på 17,6 miljoner kronor från Stäket till utsättningspunkterna för de fordon som blir placerade i Stäket, dels en tillkommande kostnad för fastighetsskatt som uppgår till 10,2 miljoner kronor.

Den totala kapitalkostnaden för objektet beräknas att över en 20 års period uppgå till 189,3 miljoner kronor inklusive index varav 106,5 miljoner kronor avser avskrivningar och 82,8 miljoner kronor räntekostnader. Markförvärv är ej föremål för avskrivningar.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ingen påverkan på förvaltning för utbyggd tunnelbana

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0358

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Ekonomibilaga med investeringskalkyl
- Huvudrapport Inriktningsfasen

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef Investeringsprojekt