

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

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 Brännbacken etapp 1 - tidigare Nordostsektorn, 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 2027–2035 beslutas att inleda genomförandefasen avseende objekt Bussdepå Brännbacken etapp 1 med en total budget om 165,0 miljoner kronor, varav 165,0 mkr avser investeringsutgift.

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

2. Förvaltningschefen på 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 2023-0355
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

Projektet har genomfört inriktningsfas för en ny bussdepå med syfte att ersätta befintlig bussdepå i Säby som har ett utgående arrendeavtal 2027. Ett markoptionsavtal har upprättats med kommunen för en fastighet i Brännbacken som omhändertar dagens och framtida behov för uppställning och funktioner. Detta beslut omfattar genomförandebeslut av etapp 1 som avser markförvärv och uppställningskapacitet för 33 bussar.

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 identifierade 12 platser för utveckling av depåverksamhet för att möta morgondagens kapacitetsbehov. Trafiknämnden beslutade därmed att inleda fas inriktning för sju av dessa 12 objekt. Etappindelningen som framarbetats i åtgärdsvalet omhändertar i första hand den största bristen först, det vill säga säkerställa uppställningskapacitet.

I trafikförvaltningens infrastrukturstrategi², punkt 3, anges att trafikförvaltningen ska säkerställa lokalisering för verksamheten på strategiskt lämpliga platser. I trafikförvaltningens affärsstrategi³, punkt 6, anges att

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

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 2023-0355
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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.

Nuvarande depå i Åkersberga är lokaliserad i Österåkers kommun på fastigheterna Säby 2:25 och Säby 2:26 cirka 3 km från Åkersberga station. Ägaren av marken är en privat fastighetsägare med vilken AB SL har ett arrendeavtal och hyresavtal för att nyttja marken som löper fram till 2027. Bussdepån är ca 6 000 kvadratmeter stor och har en uppställningskapacitet på 33 platser, 1 tvättspår och 1 verkstadsplats. I ett tidigt skede av inriktningsfasen fördes dialog med nuvarande fastighetsägare om att förvärva marken. Resultatet blev att fastighetsägarens pridförslag låg betydligt över Regionens bedömning av marknadsvärdet och alternativet avfärdades. I samband med detta ställningstagande från Regionen meddelade fastighetsägaren att arrendeavtalet inte kommer förlängas efter dess utgång 2027. Eftersom den nuvarande depån i Åkersberga kommer att behöva avvecklas på kort sikt, behöver en ny depån ersätta den befintliga depån.

Kommunen är positiv till Regionens initiativ att omlokalisera bussdepån inom kommunen och parterna har därför tecknat ett markoptionsavtal för fastigheten Skeppsbol 1:75 inom Brännbackens arbetsområde på ca 30 000 kvm. Fastigheten ligger i Österåkers kommun cirka 8 km från den nuvarande depån och cirka 6 km från Åkersberga station.

Den nya fastigheten har plats för 50 uppställningsplatser, 1 tvättspår och 4–5 verkstadsplatser, vilket är behovet för att ersätta befintlig depå samt ta höjd för trafikbehov 2050 i enlighet med etapp 3 (se förklaring nedan).

Överväganden och motivering

Åtgärdsvalet föreslog en etappvis utbyggnad vilket innebär att Region Stockholm säkrar de grundläggande behoven, det vill säga marktillgång för uppställning. 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 av endast etapp 1 enligt beskrivning nedan. Övriga, etapp 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 bussar och personalytor i tillfälliga lokaler (baracker eller liknande). Möjlighet att tanka fordonen med HVO/RME (i detta trafikområde avses att förbereda för el infrastruktur mot framtida trafikavtal).
- Etapp 2 – Provisorisk depåanläggning byggs, med tältlösning likt den befintliga depån Jordbro. Innehåller verksamhets-, - underhålls- och personallokaler samt drivmedelsförsörjning. Denna etapp hanteras som eget separat objekt i investeringsplanen.
- 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. Denna etapp hanteras som eget separat objekt i investeringsplanen.

På grund av att arrende- och hyresavtal för att nyttja marken till nuvarande depå löper fram till 2027 samt med anledning av reviderade tidplaner kopplade till beslut i regionstyrelse och regionfullmäktige under 2026 måste genomförandefasen tidigareläggas för att klara av driftsättningen av anläggningen till 2028. Med anledning av detta föreslås planeringsfasen att utgå så att projektet går från inriktningsfas direkt till genomförandefas. En fördjupad programhandling har upprättats inom ramen för inriktningsfasen för etapp 1.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Denna omfattar inga större anläggningsåtgärder och de fåtal kvarstående aktiviteter avseende tecknande av markköpavtal samt kompletterande undersökningar av markförhållanden som skulle ha genomförts i planeringsfasen kommer att hanteras i genomförandefasen i stället. Trafikförvaltningen ser inga tekniska, avtals- eller upphandlingsmässiga konsekvenser med att genomföra de kvarvarande aktiviteterna 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 motsvarade

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 33 bussar för att avlasta befintliga depån. Inriktningsfasen har vidare resulterat i en markreservation och avsiktsförklaring med Österåker kommun samt tekniska handlingar för att uppföra skalskydd, kanalisation för elektrifiering för 33 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 samt tagit fram en kalkyl för framtida plan.

Programhandlingens syfte är att öka kapaciteten på befintlig depå genom att intill eller nära anskaffa mark och i ett första steg anordna skalskyddad uppställningsyta med preliminärt driftsättningsår 2027. Då befintlig depå i Åkersberga inte kan vara kvar efter 2027, så behöver genomförandet ske skyndsamt för att inte trafikutbudet ska minskas.

I genomförandefasen ska fastigheten Skeppsbol 1:75 om ca 30 000 kvm förvärvas från kommunen. Förvärvet föregås av att kommunen och regionen tecknat ett markköpeavtal 2026. När köpet aktualiseras tecknas ett marköverlåtelseavtal i samband med att trafikförvaltningen får tillträde till marken.

Investeringens omfattning

Markförvärv och tillkommande avtal tecknas under genomförandet samt kompletterande markprovtagning.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bygghandlingen innefattar att nedanstående funktioner anordnas inom depåområdet.

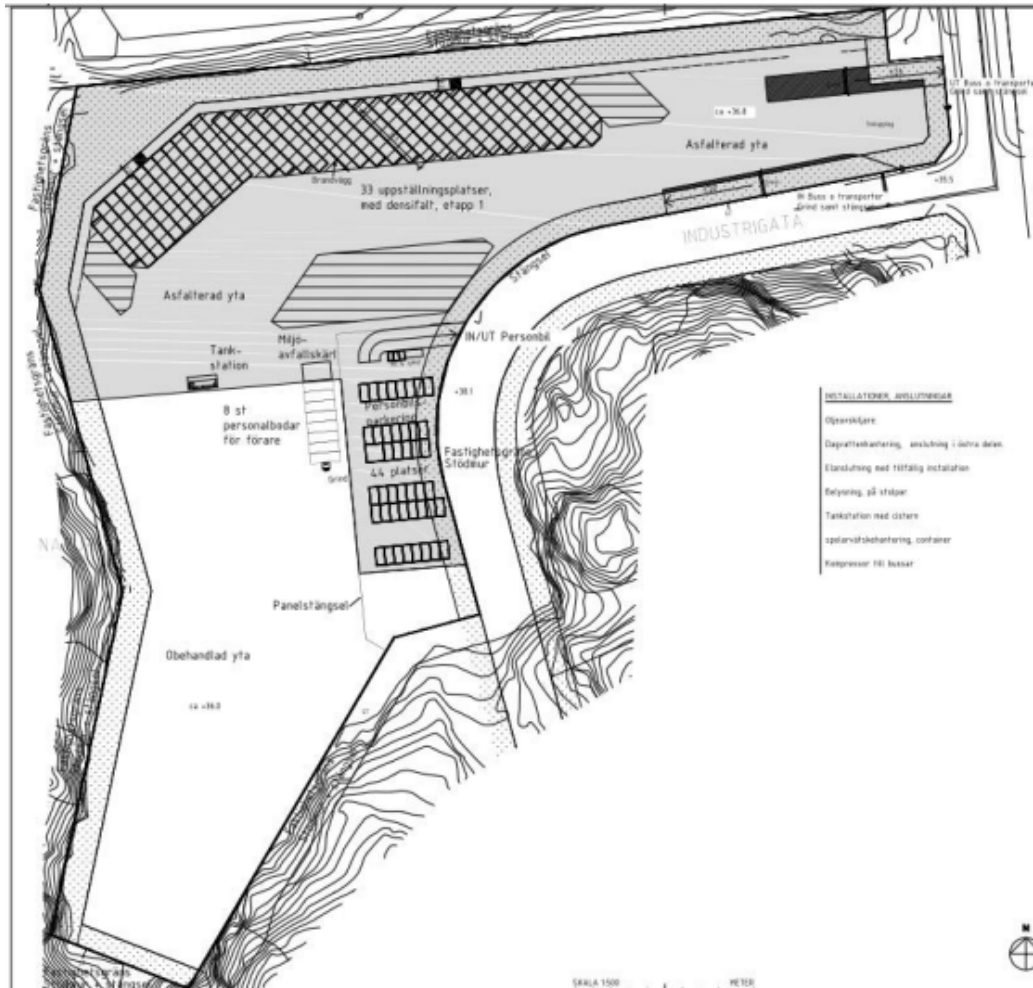
- Inhägnad med stängsel och grindar
- 33 st. sneduppställda bussuppställningsplatser
- 40 st. personalparkeringar bil inkl. besöksparkering, inkl. rampinfart
- 15 st. cykelparkeringar
- 1 st. MC-parkering
- 8 st. byggbodas för personalutrymme
- Tankstation 1-2 st. fordon
- Kanalisation för elektrifiering
- HVO/RME tankar (biodiesel)
- Belysningsstolpar (norra delen)
- Miljö- och avfallskärl
- VA-ledningar
- El och fiberanslutningar
- Asfalt endast norra delen (densifalt på uppställningsytorna)
- Dagvattenlösning för de hårdgjorda ytorna (bl.a. oljeavskiljare)

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



I genomförandeskedet kommer delar av fastigheten instängslas för att fungera som ett skalskydd mot tredje man, grindar anordnas vid in- och utfarter. Norra delen iordningsställs med uppställningsplats för 33 bussar, vilket uppfyller behovet av uppställningsplatser i etapp 1.

Uppställningsplatserna har rampuppkoppling med el och tryckluft. Gällande drivmedel så ordnas HVO/RME tankar och tankstation för 1–2 fordon. Fastigheten är till viss del redan iordningställd men markarbeten behöver utföras för att anpassa det till en fungerande bussuppställning. Personalparkering anordnas på grusad markyta med plats för 44 parkeringsplatser för personalbil inkl. besöksparkering. Utöver det finns det

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

plats för 15 cykelparkeringar och 1 MC parkering. För personalutrymme uppförs 8 byggbodar innehållandes ombytesrum, toaletter, dusch, pausrum, matsal, trafikexpedition, mötesrum, kontor. Till personalutrymmet behöver även det anordnas anslutning av VA-ledningar, el och fiber.

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. Arrendeavtal för befintlig depå går ut 2027 och är en bidragande faktor till att tidplanen är pressad.

Planerade tider:

- Kompletterande markprovtagning och framtagande bygghandling kvartal 2 till 4 2026
- Framtagande av förfrågningsunderlag och upphandling av entreprenör kvartal 1 till 2 2027
- Marköverlåtelse och tillträde till fastigheten kvartal 2 2027
- Genomförande av etapp 1 kvartal 3 2027
- Driftsättning av anläggning kvartal 4 2027

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 bygghandlar från andra projekt inom samma organisation. Depån ska konstrueras så att

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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.

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.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Risikanalyt

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 ☐

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 ☒

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 eller inga 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.

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

Riskbedömning

Risk 1

Sannolikheten att risken kan uppstå bedöms som medelhög och tidskonsekvensen som stor ur ett investeringsutgiftsperspektiv med anledning av att den tidskritiska driftsättningen till 2028 försenas samt utökade utgifter för att projektet pågår längre.

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.

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 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Ekonomisk osäkerhet

Den ekonomiska osäkerheten är beräknad till ett riskpåslag på 13% på byggherre- och entreprenadutgiften och utgör 11 miljoner kronor exklusive index. Osäkerheterna utgörs främst av världsläget med osäkra prognoser för material och arbetskraft men markens beskaffenhet bedöms som god varför risken är låg och därmed inte ingår i den ekonomiska osäkerheten.

Avgränsning av ekonomiska risker under bevakning

Projektet har tagit höjd för alla kända risker i beskrivningen ovan.

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

Riskbeskrivning

Om beslut försenas kan inte marköverlåtelseavtal 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 markköpeavtal 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.

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

Trafikförvaltningen
 Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
 2025-12-08

Ärende
 TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

projektet i Inriktningsfasen gjort en uppskattad utvärdering av effektmålen. Alla effektmål uppnås inte i 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

Etappvisa 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.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 6,1 miljoner kr. Beslutade medel för inriktningsfasen uppgår till 9 miljoner kronor (TN 2018-0365). Upparbetade medel för åtgärdsvalsfasen ligger utanför detta investeringsobjekts omfattning.

Den totala investeringsutgiften uppgår till 165 miljoner kronor, varav cirka sex miljoner kronor upparbetats för inriktningsfasen under 2024.

Investeringsutgiften för genomförandet på 159 miljoner kronor ryms inom ramen för 2026 års investeringsbudget samt inriktningsnivåerna för planåren 2027–2035.

Ekonomisk osäkerhet uppgår till 11 miljoner kronor exklusive index och har beräknats via riskpåslag, se avsnitt ekonomisk osäkerhet.

Objektet är inte föremål för medfinansiering.

Driftskonsekvenser

Kapitalkostnader för Bussdepå Brännbacken etapp 1 efter driftsättning beräknas över en 20 års period uppgå till 178,8 miljoner kronor inklusive index varav 116,4 miljoner kronor avser avskrivningar och 62,3 miljoner kronor avser räntekostnader. Markköp ingår inte i avskrivningskostnaderna.

Driftsättning av bussdepå Brännbacken etapp 1 sker i slutet av 2027. Efter driftsättning uppskattas drift- och underhållskostnader att reduceras med cirka 169,9 miljoner kronor över en 20 års period och avser främst nuvarande kostnader för arrende om 211,7 miljoner kronor för samma period. Objektet har förutom det ökade drift- och underhållskostnader bestående av kostnader för tomgångskörning från Brännbacken till utsättningspunkterna och fastighetsskatt som totalt uppgår till 41,8 mkr över en 20 års period.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ingen påverkan på förvaltning för utbyggd tunnelbana

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Ekonomibilaga med investeringskalkyl

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
buss, pendel bytespunkter & sjö

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-08

Ärende
TN 2023-0355

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Huvudrapport Inriktningsfasen

Skickas till
Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef trafikförvaltningen

John Söderberg
Avdelningschef Investeringsprojekt