

Trafikförvaltningen
Juridik och Upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-10-13

Ärende
TN 2026-0475

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Daniel Angermann
08-123 316 95
Daniel.Angermann@sl.se

Trafiknämnden
2026-10-21

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby (busstrafik i egen regi)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 beslutas att inleda planeringsfasen avseende investeringsobjekt Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby till en investeringsutgift om 12,3 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 1 317,3 miljoner kronor, varav 1 317,3 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Trafiknämnden beslutar för egen del följande.

2. Inom ramen för planeringsfasen medges förvaltningschefen rätt att under planeringsfasen påbörja erforderliga upphandlingar.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade den 23 september 2025 (TN 2025-0726-2) att trafikavtal E31 i juni 2029 ska bedrivas i egen regi. För att möjliggöra övergången har trafikförvaltningen etablerat projektet Busstrafik i egen regi med uppdrag att skapa de organisatoriska, tekniska och operativa förutsättningar som krävs för att bedriva trafikområdet inom Region Stockholms egen verksamhet.

Inom ramen för projektet har fördjupade behovsanalyser, åtgärdsval och inriktning genomförts för de investeringar som krävs för trafikstarten 2029. Arbetet visar att betydande investeringar behöver genomföras inom bussfordon, IT-system samt verksamhetsutrustning och servicefordon. Förutsättningarna bedöms nu vara tillräckligt utredda för att investeringsobjektet ska kunna övergå till planeringsfas.

Planeringsfasen omfattar fortsatt kravställning, fördjupade analyser, fastställande av omfattning samt påbörjande av upphandlingar inför kommande genomförandebeslut. Investeringsutgiften för planeringsfasen uppgår till 12,3 miljoner kronor. Den bedömda totala investeringsutgiften uppgår till 1 317,3 miljoner kronor.

Bakgrund

Genom Region Stockholms budget för 2024 gavs trafiknämnden i uppdrag att identifiera minst ett trafikavtal som skulle kunna bedrivas i egen regi.

Uppdraget avrapporterades genom *Utredning egen regi för trafikaffärer* (TN 2024-0340). där bland annat trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby identifierades som ett lämpligt område för drift i egen regi.

Trafiknämnden beslutade den 23 september 2025 i ärendet Beslut om driftsform för busstrafikområde Sigtuna/Upplands Väsby (TN 2025-0726) att nuvarande avtalsområde E31 ska bedrivas i egen regi efter att nuvarande trafikavtal upphör i juni 2029. Samtidigt gavs trafikförvaltningen i uppdrag att genomföra de förberedelser som krävs för att möjliggöra trafikstart.

För att verkställa beslutet har projekt för etablering av busstrafik i egen regi upprättats. Projektet ansvarar för säkerställande av samtliga förmågor och resurser som krävs för att bedriva trafiken inom Region Stockholm.

Etableringen förutsätter investeringar i form av en ändamålsenlig bussflotta, IT-lösningar och stödsystem för styrning och administration av verksamheten, verksamhetsutrustning och servicefordon för underhåll och trafikdrift samt anpassning av verksamhetens lokaler. Investeringarna genomförs inom ramen för investeringsobjekt Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby.

Överväganden och motivering

Genomfört arbete

Beslut om investeringar ska följa åtgärdsval- och investeringsprocessen enligt Policy och riktlinjer God ekonomisk hushållning (RS 2023-0414). Enligt riktlinjen ska planeringsbeslut föregås av inriktningsbeslut. Med hänsyn till den utmanande tidplanen inför trafikstart i juni 2029 har faserna behovsanalys, åtgärdsval och inriktning genomförts i en sammanhållen och komprimerad process, där analyser och utredningar genomförts parallellt. Trafikförvaltningen bedömer därmed att de aktiviteter som innefattas av inriktningsfasen har genomförts och objektet föreslås gå direkt till planeringsfas.

Arbetet har omfattat kartläggning av nuläge, identifiering av verksamhetens behov, genomförande av intressentanalys, framtagande av effektmål, marknadsdialog med fordonstillverkare, riskanalys, hållbarhetsanalys samt ekonomisk kalkyl. För respektive investeringsområde har koncept, omfattning och avgränsningar tagits fram. Arbetet har genomförts i nära samverkan med berörda funktioner inom trafikförvaltningen samt genom erfarenhetsutbyte med andra kollektivtrafikaktörer som bedriver busstrafik i egen regi.

Trafikförvaltningen bedömer att den komprimerade processen kan medföra viss risk. Konsekvenserna av denna risk bedöms dock vara begränsade i jämförelse med konsekvenserna av att genomföra mer omfattande utredningar och enskilda fasbeslut enligt trafikförvaltningens process för investeringsbeslut som skulle innebära tidsförskjutning av etableringen med konsekvenser på kostnader och trafikstart.

Investeringskoncept och omfattning

Investeringsobjektet omfattar tre huvudsakliga investeringsområden.

Bussfordon

Investeringsområdet omfattar anskaffning av en ändamålsenlig fordonsflotta för att bedriva trafiken från trafikstarten 2029. Konceptet bygger på en

successiv elektrifiering där elbussar introduceras i takt med att nödvändig infrastruktur färdigställs. Efter genomförda analyser av fordonsbehovet har antalet bussar utökats från det ursprungliga antagandet av behovet, cirka 100 elbussar, till cirka 110 elbussar. Omfattningsökningen beror på planerade trafikutvecklingsåtgärder samt omställning till eldrift. Exakt omfattning kommer att fastställas under planeringsfas.

IT

Investeringsområdet omfattar anskaffning och etablering av de IT-stöd som krävs för att planera, genomföra, följa upp och administrera verksamheten. Det omfattar bland annat IT-stöd för trafikledning, trafikplanering, fordonsförvaltning, HR, ekonomi, informationssäkerhet och teknisk infrastruktur.

Verksamhetsutrustning och servicefordon

Investeringsområdet omfattar fordon och övrig utrustning som krävs för att stödja driften, exempelvis servicefordon för yttre trafikledning och hållplatsservice samt utrustning för underhåll och fordonsvård.

Investeringsens avgränsning

Investeringen förutsätter anskaffning och installation av laddinfrastruktur, vilket uppskattas uppgå till cirka 83 miljoner kronor. Denna investering ingår i ett separat investeringsobjekt Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta bussdepå.

Investeringen medför etableringskostnader av driftkaraktär såsom rekrytering, bolagsbildning, utbildning eller annan verksamhetsuppbyggnad som inte utgör investering. Sådana kostnader hanteras inom driftbudgeten.

Kostnadsbedömning för etableringen kommer att preciseras under planeringsfasen.

Beräknade tidplaner

Planeringsfasen avses genomföras under perioden 2026–2027. Under planeringsfasen ska kravställning och fördjupade analyser genomföras samt erforderliga upphandlingar inleds. Upphandlingarna kommer att genomföras med förbehåll om att tilldelning och avtalstecknande sker först efter att regionfullmäktige fattat beslut om genomförande. Trafikförvaltningen avser att återkomma med underlag för genomförandebeslut under våren 2027. Trafikstart för busstrafiken i egen regi planeras till juni 2029.

Hållbarhetsanalys

Nedan listas de hållbarhetsaspekter som identifierats med hög relevans för investeringarna i hållbarhetsanalysen.

Hållbarhetsaspekt	Hållbarhetsmål	Åtgärder för fortsatt arbete
Begränsa klimatpåverkan från trafikdriften	Fordonsflottan ska stödja målet om emissionsfri drift 2035	Fordonsflottan upphandlas som elfordon, i linje med det koncept som redovisas för investeringsområde bussfordon. Andelen eldrivna fordon i flottan följs upp löpande i takt med utbyggnad av laddinfrastruktur.
God arbetsmiljö och användbarhet	Fordon och arbetsutrustning bidrar till en god arbetsmiljö IT-stöd är användbara och stödjer effektiva arbetssätt.	Dialog med verksamhetsresurser inför kravspecifikation för att säkerställa god arbetsmiljö i fordonen. Användarperspektiv beaktas vid val av IT-lösningar.
Tillgänglighet	Fordonen är anpassade för att möta krav på tillgänglighet enligt RiTill.	Tillgänglighetskrav enligt RiTill ställs i fordonsspecifikationen.
Social hänsyn i upphandling	Krav på social hållbarhet tillämpas och följs upp vid relevanta anskaffningar.	Krav på uppförandekod, tillbörlig aktsamhet och spårbarhet ställs i samtliga relevanta upphandlingar, med särskilda krav för elbussar och framdriftsbatterier. Revision och uppföljning av leverantörer genomförs enligt Region Stockholms uppförandekod.

Beskrivning av roller och ansvar

Trafikförvaltningen är beställare av investeringen och ansvarar genom projektet för upphandlingar inom respektive investeringsområde samt för överlämning till mottagande parter.

Följande centrala intressenter har identifierats för investeringarna:

Trafikförvaltningen
Juridik och Upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-10-13

Ärende
TN 2026-0475

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Den nya verksamheten i egen regi är mottagare av fordon, IT-system och verksamhetsutrustning.
- Trafikförvaltningens mottagande beställarorganisation ansvarar för att beställa och följa upp trafiken som verksamheten i egen regi utför, avseende både kvalitet och ekonomi.
- Sigtuna och Upplands Väsby kommuner berörs av trafiken i sin roll som ansvariga för kommunernas planering och utveckling, och för dialog med trafikförvaltningen om trafikens utformning.
- Resenärerna i trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby är slutliga användare av trafiken som investeringen möjliggör.

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, säkerhetsskydd¹, fysisk säkerhet (verksamhetsskydd/security), brandsäkerhet eller civil beredskap²)

Ja ☐

Nej ☒

¹ Dokumenteras i särskild ordning

² Dokumenteras i särskild ordning

Trafikförvaltningen
Juridik och Upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-10-13

Ärende
TN 2026-0475

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Nedan redovisas de risker som bedömts vara mest betydande för de investeringar som projektet omfattar.

- Fordon levereras inte i tid, till följd av att fordonsleverantören inte kan leverera enligt avtal.
- Kritiska IT-system hinner inte etableras till trafikstart, till följd av förseningar, komplexitet vid driftstart eller otillräcklig budget.
- Upphandlingar försenas eller avbryts, till följd av tex överprövning, eller otillräcklig konkurrens.
- Nya myndighetskrav, lagar eller förordningar påverkar kravställning, upphandling eller tekniska lösningar.
- Parallella projekt levererar inte förutsättningar i tid, exempelvis Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta depå, vilket gör energiförsörjning av nya fordon omöjlig.

Riskbedömning

Upptagna risker kan leda till försenad trafikstart, tidplansförskjutningar och ökade kostnader, vilket påverkar resenärerna och förvaltningens förmåga att leverera trafik enligt plan.

Sannolikheten för att fordon inte levereras i tid bedöms som hög. Övriga identifierade risker bedöms ha medelhög sannolikhet.

En försenad elektrifiering innebär att trafikens miljöpåverkan minskar långsammare än planerat.

En försenad eller instabil trafikstart kan även påverka förtroendet för regionens förmåga att etablera busstrafik i egen regi.

Förmåga att hantera identifierade risker

Förmågan att hantera de identifierade riskerna bedöms som god då åtgärder finns för de mest kritiska leveranserna. Följande åtgärder vidtas:

- Tillgång till begagnade dieselfordon säkerställs om fordonsleveransen försenas och/eller elektrifieringen av Märsta depå försenas.
- Driftkritiska IT-stöd prioriteras och manuella rutiner tas fram för en eventuell övergångsperiod.
- Upphandlingsunderlagen utformas med fokus på regelefterlevnad för att minska risken för överprövning, och reservplaner tas fram för driftkritiska leveranser.
- Löpande omvärldsbevakning och flexibel projektplanering möjliggör anpassning vid förändrade förutsättningar.

Ekonomisk osäkerhet

För att hantera den ekonomiska osäkerheten har ett genomsnittligt riskpåslag inkluderats som uppgår till 6,8 procent av investeringsobjektets totalutgift, motsvarande cirka 90 miljoner kronor inklusive index. Osäkerhetens storlek baseras på en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av identifierade risker, framför allt kopplade till upphandling av bussfordon och IT-system.

Avgränsning av ekonomiska risker som vi har under bevakning

Beroenden finns till parallellt projekt Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta depå. Eventuella risker kopplade till det objektet, Elektrifiering och brandskyddsåtgärder Märsta depå, hanteras inte inom ramen för investeringsobjekt Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby men kommer att bevakas av projektet för att säkerställa att åtgärder kan genomföras för att minimera eventuella konsekvenser.

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

Riskbeskrivning

Om planeringsbeslut inte fattas eller förskjuts kan inte investeringarna genomföras i tid till trafikstart.

Riskbedömning

Försenat beslut innebär att upphandling av fordon, IT och övrig utrustning inte ryms inom tidplanen inför trafikstart, vilket innebär att egen operativ förmåga inte kan säkerställas i tid till trafikstart. I förlängningen skulle det innebära ett behov av direkttilldelning av trafikavtal för trafikområdet.

Förmåga att hantera identifierade risker

Möjlighet att hantera risken av att beslut inte fattas eller förskjuts är begränsad i tid till planerad trafikstart.

Kvantifierade effektmål

Ökad rådighet är en grundläggande effekt av att bedriva trafik i egen regi. Genom etableringen av verksamheten får regionen kontroll över trafiken, tekniken, hållbarhetsarbetet och arbetsvillkoren. Rådigheten uppnås i och med etableringen av verksamheten i sin helhet, där investeringarna utgör en nödvändig förutsättning.

Effektmålen beskriver de effekter som bedömts relevanta för investeringarna och ligger till grund för de krav och avvägningar som gjorts vid val av åtgärder inom respektive investeringsområde.

Effektområde egen regi	Effektmål investering	Mål*/Indikator	Tidpunkt för effektrealisering
Trafikförmåga och kvalitet	Den anskaffade fordonsflottan möjliggör trafikering enligt trafikplan med tillräcklig kapacitet och uppfyller ställda krav på funktion och tillgänglighet.	<ul style="list-style-type: none">• Upplevd trängsel (NKI)• Antal fordon tillgängliga för trafik	Från och med trafikstart juni 2029

Teknik och IT	De etablerade IT-stöden möjliggör en säker, stabil och effektiv verksamhet från trafikstart och ger stöd för verksamhetskritiska processer och informationsflöden.	<ul style="list-style-type: none"> Systemens upptid (%) Antal IT-incidenter med verksamhets- eller trafikpåverkan. 	Från och med trafikstart juni 2029
Arbetsvillkor och arbetsmiljö	Fordon, IT-stöd och verksamhetsutrustning stödjer medarbetarnas arbete, bidrar till en säker arbetsmiljö och möjliggör hållbara arbetssätt.	<ul style="list-style-type: none"> Medarbetarindex (NMI) 	Från och med trafikstart juni 2029
Hållbarhet	Fordonsflottan är elektrifierad senast 2035 i enlighet med Region Stockholms mål om emissionsfri busstrafik.	<ul style="list-style-type: none"> Andel eldrivna fordon i fordonsflottan 	2035

**Kapacitetsmål och grundläggande funktionskrav kvantifieras i det fortsatta arbetet inom planeringsfasen*

Ekonomiskt beslutsunderlag

Objektet Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby har inte föregåtts av separat åtgärdsvalfas eller inriktningsfas. Några utgifter har därför inte upparbetats för dessa faser.

Detta tjänsteutlåtande avser förslag till beslutet om att starta fas planering till en investeringsutgift om 12,3 miljoner kronor. Den totala investeringsutgiften för objektet bedöms uppgå till 1 317,3 miljoner kronor.

Investeringsobjektet finns inte upptaget i investeringsplan 2026- 2035. Finansiering för planeringsfasen föreslås hanteras genom omprioritering inom ram för trafikförvaltningens ospecificerade ersättningsinvesteringar, genom neddragning eller förskjutning. Objektet ingår i förslag till investeringsplan 2027–2036 till en totalutgift om 1 317,0 miljoner kronor.

Objekt Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby avser inköp av bussfordon, etablering av IT-system samt inköp av verksamhetsutrustning och servicefordon. I detta tjänsteutlåtande har

kostnader för etablering av IT-system antagits utgöra investeringsutgift. Inför kommande genomförandebeslut behöver kostnadernas redovisningsmässiga klassificering utredas närmare, så att den andel som kan hänföras till investering respektive drift kan specificeras.

Genomförda analyser visar att fordonsbehovet uppgår till cirka 110 elbussar, jämfört med det ursprungliga antagandet om cirka 100 elbussar. Det ökade behovet är framför allt en följd av planerade trafikutvecklingsåtgärder och omställningen till eldrift. Slutligt antal bussar och fordonstyper, samt omfattningen av IT-system kommer att fastställas inom ramen för den fortsatta planeringen. Trafikförvaltningen ämnar återkomma med en uppdaterad kalkyl inför genomförandebeslut.

Den ekonomiska osäkerheten har hanterats genom påslag i kalkylen för identifierade risker och osäkerheter kopplade till objektets genomförande. Den samlade ekonomiska osäkerheten uppgår till cirka 90 miljoner kronor inklusive index.

Driftsättning planeras från år 2029. Efterföljande avskrivningskostnader beräknas uppgå till cirka 87,8 miljoner kronor, i snitt per år, vilket under en beräknad avskrivningsperiod om 15 år uppgår till 1 317,3 miljoner kronor. Räntekostnader bedöms uppgå till 18,0 miljoner kronor per år, vilket under samma period uppgår till 269,7 miljoner kronor.

Utöver investeringsutgiften tillkommer etableringskostnader som belastar driftbudgeten fram till trafikstart 2029. En preliminär bedömning av etableringskostnaderna togs fram inom ramen för rapporten Utredning egen regi för trafikaffärer (TN 2024-0340). Bedömningen har översiktlig karaktär och behöver vidareutvecklas samt kvalitetssäkras under planeringsfasen. En uppdaterad och mer detaljerad kostnadsbedömning planeras redovisas inför kommande genomförandebeslut.

Den löpande driftskostnaden inklusive investeringar i bland annat fordon för att bedriva busstrafiken Sigtuna/Upplands Väsby bedöms öka i storleksordningen 10–30 % per utbudskilometer vid egen regi än vid upphandlad trafik. Dessa tidiga antaganden ska dock analyseras vidare under planeringsfasen och redovisas inför kommande genomförandebeslut.

Trafikförvaltningen
Juridik och Upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-10-13

Ärende
TN 2026-0475

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Det finns möjlighet att söka statligt stöd vid anskaffning av elbussar enligt Förordning (2016:836) om elbusspremie. Trafikförvaltningen har en etablerad process för ansökan om elbusspremie, vilket kan genomföras så snart en beställning av fordon är lagd. Omfattningen av det stöd som kan sökas är beroende av den slutliga fördelningen mellan fordonstyper, vilket konkretiseras under planeringsfasen.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Beslutet har ingen påverkan på förvaltning för utbyggd tunnelbana, FUT.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1. Totalekonomiska konsekvenser (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))
- Bilaga 2. Underlag inför beslut om att gå vidare till planeringsfas

Skickas till

Regionledningskontoret

Daniel Angermann
Chefsjurist / bitr. förvaltningschef

Erik Norling
Förvaltningschef