

Tjänsteskrivelse - Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2025-2035

Förslag till beslut

Hållbarhetsnämnden föreslår Regionstyrelsen föreslå Regionfullmäktige besluta följande:

1. Anta Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2025-2035 under förutsättning att Region Dalarna, Region Örebro län och Region Västmanland fattar likalydande beslut.

Sammanfattning

Det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen utgör en grund för planeringen av tågtrafiken i Dalarna, Gävleborgs, Västmanlands och Örebro län. Det är Tåg i Bergslagens ägare som uppdragit att ta fram programmet. Programmet har tagits fram gemensamt av de förvaltningar inom respektive region som har ansvar för kollektivtrafik, med stöd av Tåg i Bergslagen. Programmet tar sikte på fyra olika tidpunkter, 2024, som utgör en nulägesbeskrivning, samt planerade förändringar till årtalen 2027, 2030 och 2035.

Påverkan på Gävleborgs län

Utifrån det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 är det följande förändringar som kommer att påverka Gävleborg:

- **Linje 54, Godsstråket:** En dubbeltur på vardagar Gävle - Örebro tas bort från och med tågplanen 2027 (T27). Tåg i Bergslagen har efter detta endast kvar helgtrafik på Godsstråket genom Bergslagen, som utökas från två till tre dubbelturer. Helgtrafiken har i nuläget en balans mellan kostnader och intäkter, och även en utökning bedöms kunna finansieras i sin helhet med ökade biljettintäkter. Genom att anta det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 tas beslut om att genomföra denna förändring.
- **Linje 53, Bergslagsbanan:** Från år 2030 beskrivs en möjlighet till utökad turtäthet i peaktid under vardagar på sträckan Gävle – Falun. Trafikutbudet skulle då utökas från dagens 17 dubbelturer till 23 dubbelturer. Grunden för en sådan trafikutökning skulle vara att förstärka möjligheterna till studie- och arbetspendling. Den utökade turtätheten förutsätter även att tillgång till fler dimensionerande fordon finns, för Region Gävleborg skulle det innebära en utökning från 2,4 fordon T27 till 3,6 fordon T30. Det korta tidsperspektivet förutsätter således att det finns ändamålsenliga begagnade fordon tillgängliga då nyanskaffning inte utgör ett rimligt

alternativ.

Region Gävleborgs eventuella beslut huruvida en utökning av trafiken ska ske kommer att tas i kommande trafikplaner i enlighet med ordinarie beslutsprocess. Att anta det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 utgör därmed inte ett beslut om denna trafikutökning.

- **Linje 53, Bergslagsbanan:** Mellan år 2030 till 2035 läggs Gävle västra till som ny station för trafiken på Bergslagsbanan i syfte att stärka tillgängligheten till viktiga målpunkter i Gävle.

Kostnad

En förändring av trafikutbudet från och med tågplanen 2027 på linje 54, Godsstråket kommer att innebära en kostnadsbesparing på cirka 2 mnkr för Region Gävleborg. Detaljerad information finns under avsnittet ”Kostnader och finansiering”.

Ärendet

Regionerna i Örebro, Västmanland, Gävleborg och Dalarna bedriver gemensamt regional tågtrafik inom sina län genom det gemensamt ägda bolaget Tåg i Bergslagen AB. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna inom respektive region har ett åtagande om att garantera trafiken i det storregionala stomnätet.

Det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen utgör en grund för planeringen av tågtrafiken i Dalarna, Gävleborgs, Västmanlands och Örebro län. Det är Tåg i Bergslagens ägare som uppdragit att ta fram programmet. Programmet har tagits fram gemensamt av de förvaltningar inom respektive region som har ansvar för kollektivtrafik, med stöd av Tåg i Bergslagen. Programmet tar sikte på fyra olika tidpunkter, 2024, som utgör en nulägesbeskrivning, samt planerade förändringar till årtalen 2027, 2030 och 2035.

Programmet visar den gemensamma ambitionen för hur tågtrafiken ska utvecklas till år 2035. Programmet ligger till grund för regionernas årliga trafikbeställningar och för Tåg i Bergslagen att bedöma framtida behov av tågfordon.

I Tåg i Bergslagen ABs ägardirektiv återfinns följande mål:

Övergripande mål

1. Medborgarnas tillgänglighet till arbetsmarknad, studier och vardagliga fritidsaktiviteter ska öka.
2. Bolaget ska bidra till att öka det kollektiva resandet
3. Bolagets trafik ska upplevas som trygg för alla
4. Bolaget ska öka sin positiva påverkan på klimat och miljö

Strategiska mål

1. Tågtrafiken ska nå fler människor och koncentreras därför till starka stråk
2. Samarbete om trafikering ska eftersträvas med närliggande kollektivtrafiksystem
3. Tågtrafiksystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsvariationer

Programmet tar i första hand fasta på de två första övergripande målen och det första strategiska målet, då de har störst relevans för trafikutbudet och fordonsbehovet.

Tåg i Bergslagens trafikerar följande bansträckningar:

- Linje 50, Dalabanan/Siljansbanan (Morastrand – Borlänge – Sala)
- Linje 53, Bergslagsbanan (Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby)
- Linje 54, Godsstråket genom Bergslagen (Gävle – Fagersta – Örebro)
- Linje 55, Bergslagspendeln (Ludvika – Fagersta – Västerås)

Påverkan på Gävleborgs län

Utifrån det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 är det följande förändringar som kommer att påverka Gävleborg:

- **Linje 54, Godsstråket:** En dubbeltur på vardagar Gävle - Örebro tas bort från och med tågplanen 2027 (T27). Tåg i Bergslagen har efter detta endast kvar helgtrafik på Godsstråket genom Bergslagen, som utökas från två till tre dubbelturer. Helgtrafiken har i nuläget en balans mellan kostnader och intäkter, och även en utökning bedöms kunna finansieras i sin helhet med ökade biljettintäkter. Genom att anta det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 tas beslut om att genomföra denna förändring.
- **Linje 53, Bergslagsbanan:** Från år 2030 beskrivs en möjlighet till utökad turtäthet i peaktid under vardagar på sträckan Gävle – Falun. Trafikutbudet skulle då utökas från dagens 17 dubbelturer till 23 dubbelturer. Grunden för en sådan trafikutökning skulle vara att förstärka möjligheterna till studie- och arbetspendling. Den utökade turtätheten förutsätter även att tillgång till fler dimensionerande fordon finns, för Region Gävleborg skulle det innebära en utökning från 2,4 fordon T27 till 3,6 fordon T30. Det korta tidsperspektivet förutsätter således att det finns ändamålsenliga begagnade fordon tillgängliga då nyanskaffning inte utgör ett rimligt alternativ.

Region Gävleborgs eventuella beslut huruvida en utökning av trafiken ska ske kommer att tas i kommande trafikplaner i enlighet med ordinarie beslutsprocess. Att anta det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 utgör därmed inte ett beslut om denna trafikutökning.

- Linje 53, Bergslagsbanan: Mellan år 2030 till 2035 läggs Gävle västra till som ny station för trafiken på Bergslagsbanan i syfte att stärka tillgängligheten till viktiga målpunkter i Gävle.

För att ta del av även övrig påverkan i Tåg i Bergslagens trafiksystem se bilaga ”Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2025-2035”.

Kostnader och finansiering

Beskrivning av kostnads- och intäktsfördelning för Tåg i Bergslagen

Tåg i Bergslagens ägare finansierar underskottet för Tåg i Bergslagens verksamhet, underskottet fördelas årsvis. Fordonshyror fördelas utifrån dimensionerande turer. Därefter fördelas underskott till 50 procent på antal beräknade kilometer inom respektive län samt till 50 procent på antalet stopp vid stationer för resandeutbyte i respektive län.

Intäkter som görs inom ett län, med ägarlänets egna biljetter eller med resplusbiljetter, tillfaller direkt den aktuella ägaren. Intäkter från resplusbiljetter som görs över länsgränser tillfaller Tåg i Bergslagen och minskar därigenom ägarnas gemensamma underskott. Delar av Tåg i Bergslagens trafik finansieras genom bidrag från Trafikverket.

Uppskattade fordonshyreskostnader per ägare

Kostnadsfördelningen mellan länen påverkas av önskad trafikutveckling. Fordonshyran påverkas också av beslutade och planerade åtgärder för fordonsflottan. I tabellerna nedan har följande antaganden gjorts:

- T24 – T25: Enligt hyresprognoser från Transitio
- T26: Enligt hyresprognoser från Transitio med tidigare beslutade fordonsinvesteringar
- T30: Med fyra stycken tillkommande fordon. I tabellerna nedan antas att det är fordon av typ Regina som har genomgått livstidssäkring. Kostnader upptagna enligt ”Beslutsunderlag Regina livstidssäkring och livstidsförlängning 2024-05-23 Transitio”
- T34: Fordonen har genomgått livstidssäkring. Behov att utöka reservkapacitet med två fordon p.g.a. fordonens ålder och därigenom sämre kvalitet. Detta för att säkra robusthet i trafiksystemet. Kostnader upptagna enligt ”Beslutsunderlag Regina livstidssäkring och livstidsförlängning 2024-05-23 Transitio”

Dimensionerande fordon och genomsnittlig hyreskostnad per fordon

	Antal dimensionerande fordon			
	T24	T27	T30	T34
Gävleborg	3,1	2,4	3,6	3,6
Dalarna	8,6	8,7	11,3	11,3
Västmanland	5,9	5,9	5,8	5,8
Örebro	6,2	5,9	6,1	6,1
Summa	23,8	22,9	26,8	26,8
Snitt hyreskostnad per fordon (tkr)	5 457	5 785	7 591	4 719

Hyreskostnad per ägare

	Hyreskostnad (tkr) ¹			
	T24	T27	T30 ²	T34
Gävleborg	16 808	14 000	27 176	16 894
Dalarna	46 821	50 330	85 778	53 325
Västmanland	32 305	34 247	43 648	27 134
Örebro	33 670	34 247	46 153	28 692
Summa	129 604	132 824	202 755	126 045

¹ Kostnaderna i tabellen är i 2024 års penningvärde. Tabellen ger en indikation om framtida kostnadsutveckling givet framtida trafik och fordonsbehov. De kostnader som anges ska därmed inte tolkas som definitiva.

² Avseende Gävleborg, kostnaden förutsätter att ett senare politiskt beslut tas för att utöka trafikutbudet från 17 till 23 dubbelturer på vardagar på sträckan Gävle - Falun.

Uppskattade totala kostnader per ägare

Tabellen nedan avser uppskattad fordonshyra samt uppskattad fördelning av övrigt underskott baserat på antal kilometer och stopp.

	Total kostnad (tkr) ³			
	T24	T27	T30 ⁴	T34
Gävleborg	47 000	45 000	58 000	58 000
Dalarna	158 000	174 000	190 000	197 000
Västmanland	105 000	101 000	113 000	113 000
Örebro	115 000	116 000	116 000	116 000
Summa	425 000	436 000	477 000	484 000

³ Kostnadsnivån baseras på budget och kostnadsnivå 2024 och trafikförändringar enligt programmet.

⁴ Avseende Gävleborg, kostnaden förutsätter att senare politiskt beslut tas för att utöka trafikutbudet från 17 till 23 dubbelturer på vardagar på sträckan Gävle - Falun.

En förändring av trafikutbudet från och med tågplanen 2027 på linje 54, Godsstråket kommer att innebära en kostnadsbesparing på cirka 2 mnkr för Region Gävleborg.

Konsekvensbeskrivningar

Arbetsmiljö

Beslutet ses inte påverka på arbetsmiljön inom den egna organisationen.

Social hållbarhet

Tågtrafiken ska möjliggöra för människor att bo, verka och leva i alla delar av Tåg i Bergslagen ABs trafikeringsområde. Det påverkar invånarnas vardag och möjlighet att delta i studie- och arbetsliv och i andra sociala sammanhang. Det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 bidrar till att säkerställa tillgången till trafik och därmed även den sociala hållbarheten.

Miljömässig hållbarhet

Det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen 2025-2035 ses ha en positiv inverkan på den miljömässiga hållbarheten då programmet har en strävan att bland annat öka medborgarnas tillgänglighet till arbetsmarknad, studier och vardagliga fritidsaktiviteter samt att det ska bidra till att öka det kollektiva resandet.

Ekonomisk hållbarhet

Att till T27 genomföra förändringen i trafikutbud på linje 54, Godsstråket bidrar positivt till den ekonomiska hållbarheten inom Region Gävleborg. Övrig påverkan på den ekonomiska hållbarheten beror på vilka framtida politiska beslut som fattas avseende bland annat trafikutbud.

Expedieras till

X-trafik

Tommy Stokka
Tf. Trafik-, kultur- och folkhögskoledirektör

Andréas Eriksson
Avdelningschef X-trafik