

Datum: 2025-02-13

Tid: kl. 09:00-12:00

Plats: Sammanträdesrum Loket, Ingenjör Bååths gata 11, Västerås

Ledamöter

Jenny Landernäs (M), ordförande
Elin Granqvist (KD), Förste vice ordförande
Sven Fallgren (SD)
Joakim Öryd (SD)
Marino Wallsten (S), Andre vice ordförande
Karolina Myllergård (S)
Pratima Åslund (V)

Ersättare

Gunnar Björnstad (M)
Johan Erikols (M)
Liane Blom (L)
Suzana Kim Jessen (SD)
Per Ågren (S)
Kristina Nyberg (S)
Anders Westin (C)

Övriga

Arne Andersson, förvaltningsdirektör
Christina Winnieson, ekonomichef
Mohammad Sabet, verksamhetschef
Elin Hellström, mötessekreterare

1 Fastställande av föredragningslista**Förslag till beslut**

Den preliminära föredragningslistan fastställs.

2 Föregående protokoll**Ärendet i korthet**

Anmäls att kollektivtrafiknämndens protokoll från sammanträdet 2024-12-12 justerats i föreskriven ordning.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens protokoll från sammanträdet 2024-12-12 läggs till handlingarna.

3 Justering**Förslag till beslut**

Sven Fallgren utses att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

4 Nästa sammanträde**Förslag till beslut**

Nästa sammanträde ska äga rum torsdagen den 10 april kl 09.00.

5 Anmälningar för kännedom**Förslag till beslut**

Informationen noteras.

Anmälningar

- RUF240323-1.1 Skrivelse till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2/2)
- RV250077-1.1 Tåg i Bergslagen - Årsrapport 2024 (2/2)

6 Redovisning av delegeringsbeslut**Förslag till beslut**

Informationen noteras.

Delegeringsbeslut

- KTM250013-3 KTM250013 Begäran om flaggning på bussar vid allmänna flaggdagar och svar - sammanslaget dokument
- KTM240023-8 Delegationsbeslut och handlagda färdtjänstärenden Västerås, Sala december
- KTM250020-1 Delegationsbeslut och handlagda färdtjänstärenden Västerås, Sala januari

7 Muntlig information**Ärendet i korthet**

- Tågtrafik – upphandlingsprocess och leverans
- Trafikbeställning från kommuner – status
- Pilot med autonom hållplatsangöring
- Revidering av Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram – status
- Invånardialog om uppdatering av Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram
- Möte med SJ
- Uppdrag från strategisk regional beredning: nulägesanalys gällande länets kollektivtrafik och översyn av överenskommelsen om kollektivtrafik i Västmanland – status
- Förslag om tillfällig politisk samverkansgrupp Kollektivtrafik och infrastruktur
- Rekrytering av personal till Kollektivtrafikförvaltningen
- Kommunikations- och marknadsplan – kommande halvår
- IT och digitalisering på Kollektivtrafikförvaltningen

Förslag till beslut

Informationen noteras.

8 Justering av trafikrambudget 2025 (KTM240052)**Sammanfattning**

Information om justering av trafikrambudgeten för år 2025 med anledning av återinförande av skattebefrielse på biogas.

Förslag till beslut

Informationen noteras.

Beslutsunderlag

- Justerad trafikrambudget 2025 KTN 2025-02-13

9 Årsredovisning 2024 - Kollektivtrafiknämnden (KTM240010)**Sammanfattning**

Kollektivtrafiknämndens årsredovisning för år 2024 presenteras.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens årsredovisning för år 2024 godkänns och överlämnas till regionstyrelsen och regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Årsredovisning 2024 bilaga Kollektivtrafikförvaltningen
- Årsredovisning 2024 Kollektivtrafikförvaltningen

Ärenden till regionfullmäktige

10 Livslängdssäkrande aktiviteter för Tåg i Bergslagens Reginafordon (RV240774)

Sammanfattning

Ärendet beskriver bakgrund och behov av att Region Västmanland investerar i livstidsäkrande åtgärder för tågtypen Regina. Ärendet föreslår regionfullmäktige att besluta i enlighet med ärendet.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens förslag till fullmäktiges beslut

1. AB Transitio får i uppdrag att inom maximalt takbelopp för investeringar om 158 miljoner kronor genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för Tåg i Bergslagen AB:s Reginafordon. Beslutet gäller under förutsättning att Region Dalarna, Region Örebro län och Region Gävleborg fattar motsvarande beslut.
2. Region Västmanland ingår borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 19,75 miljoner kronor jämte därpå löpande ränta och kostnader avseende livslängdssäkrande aktiviteter.
3. Finansiering av den ökade hyreskostnaden ska inarbetas i kommande regionplaner och budgetar för Region Västmanland.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse - Livstidssäkring Reginatåg för Tåg i Bergslagen AB (RV240774)
- Fördjupande beskrivning - Livslängdssäkrande aktiviteter för Tåg i Bergslagen AB:s Reginafordon_20241206 (003) (RV240774)

11 Livslängdssäkrande aktiviteter för Mälardalstrafik AB:s Reginafordon (KTM250019)

Sammanfattning

Ärendet beskriver bakgrund och behov av att Region Västmanland investerar i livstidsäkrande åtgärder för tågtypen Regina. Ärendet föreslår regionfullmäktige att besluta i enlighet med ärendet.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens förslag till fullmäktiges beslut

1. AB Transitio får i uppdrag att inom maximalt takbelopp för investeringar om 28 miljoner kronor genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för Region Västmanlands Regionafordon. Beslutet gäller under förutsättning att Region Uppsala fattar motsvarande beslut.
2. Region Västmanland ingår borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 14 miljoner kronor jämte därpå löpande ränta och kostnader avseende livslängdssäkrande aktiviteter.
3. Finansiering av den ökade hyreskostnaden ska inarbetas i kommande regionplaner och budgetar för Region Västmanland.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse - Livstidssäkring Reginatåg för Mälardalstrafik AB (KTM250019)
- Fördjupande beskrivning - Livslängdssäkran­de aktiviteter för Region Västmanlands Reginafordon_Mälardalstrafik_20241206 Ver.250204 (KTM250019)

12**Övriga frågor**

8

KTM240052

Justerad trafikrambudget år 2025



Justerad trafikrambudget på grund av att skattebefrielsen av biogasskatt har återinförts (i tkr)

- Kommunerna är informerade
- Kreditfaktura skickad för januari och februari
- Från och med fakturering för mars är beloppen justerade enligt reviderad rambudget

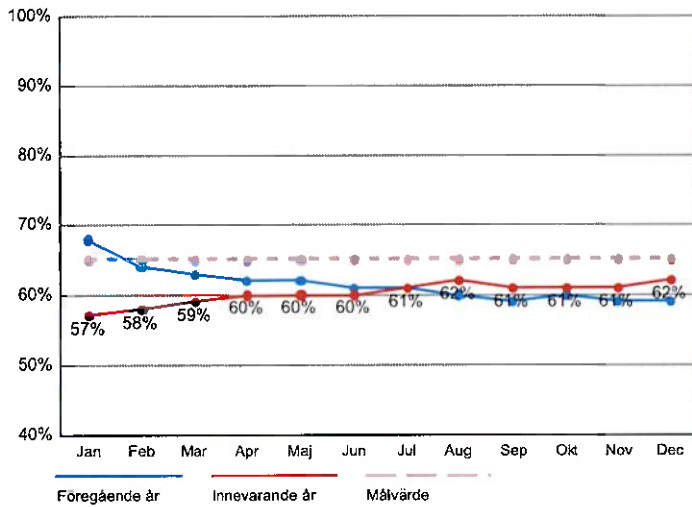
Kommun	Justerad ram 2025	Rambudget 2025	Skillnad
Arboga	2 216	2 225	-9
Fagersta	5 461	5 554	-93
Hallstahammar	8 473	8 634	-161
Kungsör	1 092	1 111	-19
Köping	2 260	2 260	0
Norberg	4 946	5 046	-100
Sala	34 692	35 502	-810
Skinnskatteberg	1 601	1 640	-39
Surahammar	4 217	4 311	-94
Västerås	234 550	246 818	-12 268
Summa	299 508	313 101	-13 593
Regionen	58 431	61 187	-2 756
Summa	357 939	374 288	-16 349

9

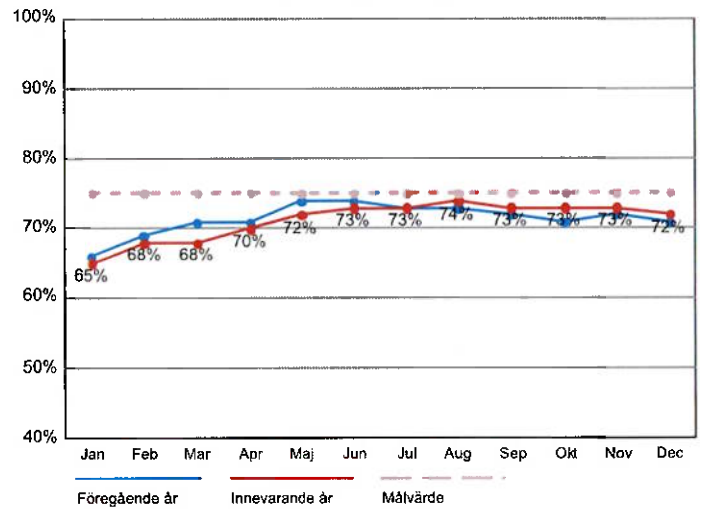
KTM240010

Verksamhet/Process

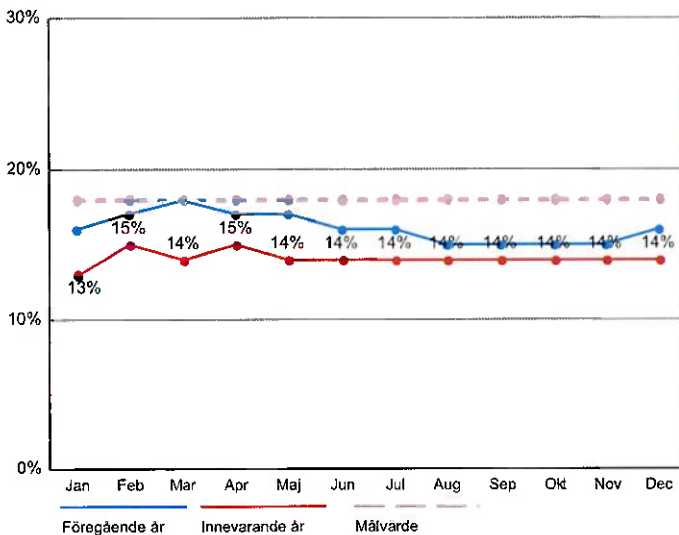
Nöjdhet allmänhet enligt Kollbar



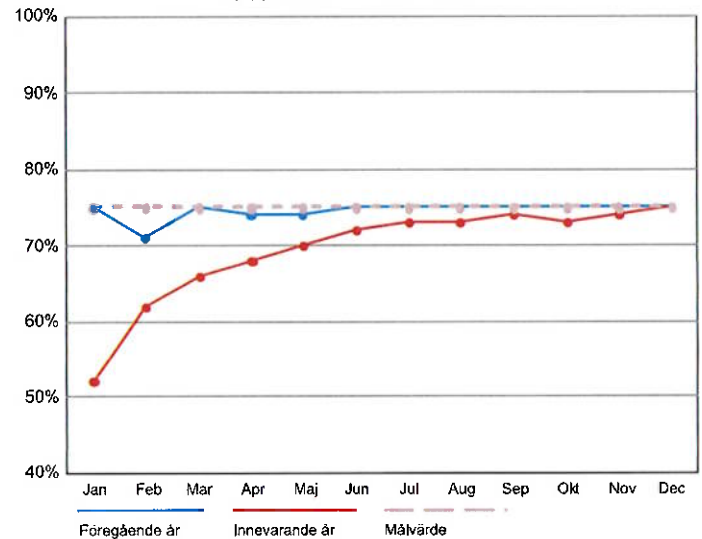
Nöjdhet resenärer enligt Kollbar



Marknadsandel enligt Kollbar

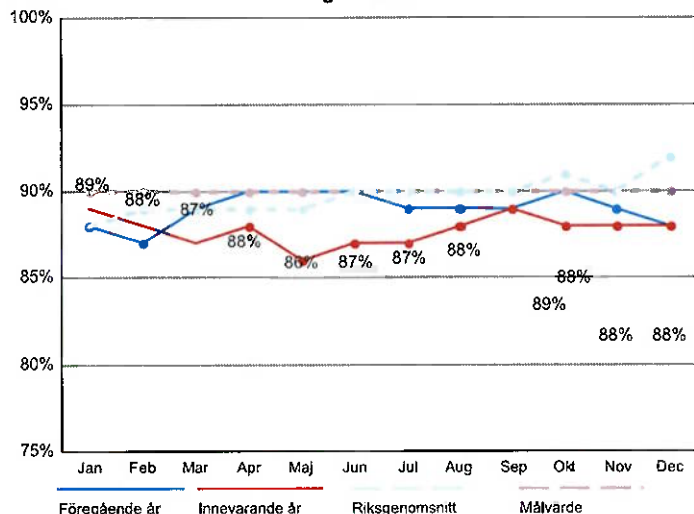


Trygghet resenärer enligt Kollbar

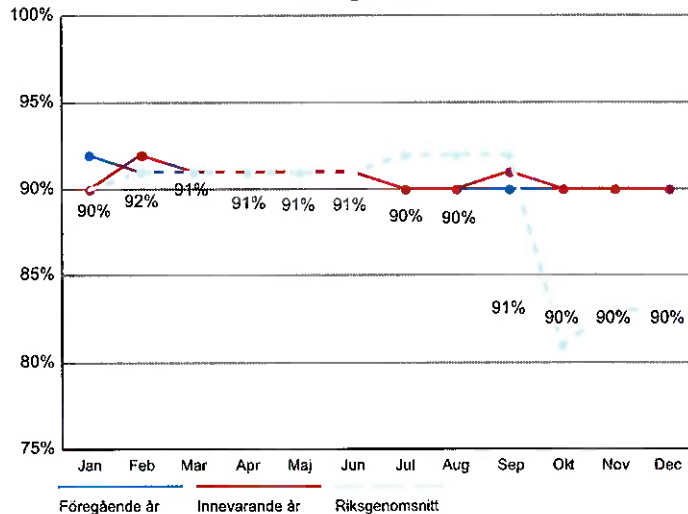


Verksamhet/Process

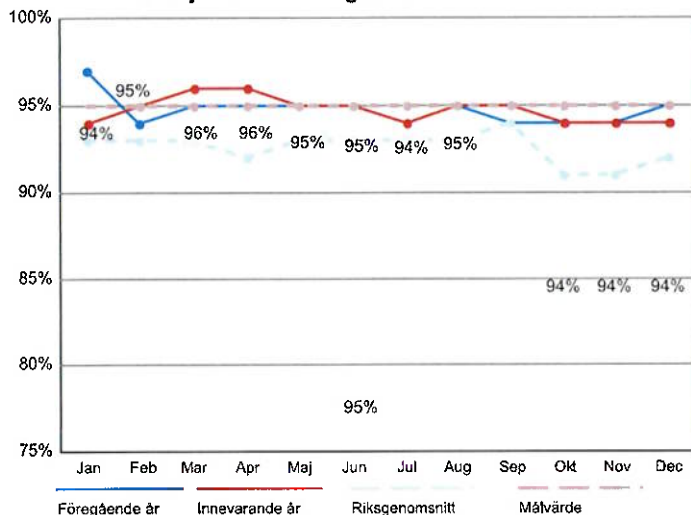
Andel nöjda resenärer med sjuk- och färdtjänstresor, hela resan enligt Anbaro



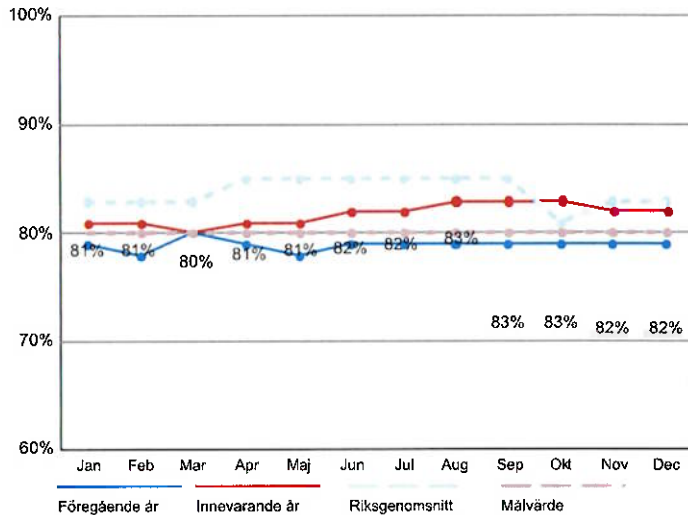
Andel nöjda resenärer med sjuk- och färdtjänstresor, resan i bilen enligt Anbaro



Servicenivå bemötande vid beställning av sjuk- och färdtjänstresor enligt Anbaro



Upplevd trygghet, sjuk- och färdtjänstresor enligt Anbaro



Verksamhet/Process

Allmän kollektivtrafik antal resor (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

	Föregående År	Innevarande År	Förändring	Förändring (%)
Västerås	11 354 920	12 111 273	756 353	6.7
Övrig lokal trafik	768 569	777 525	8 956	1.2
Regional trafik	1 177 696	1 104 175	-73 521	-6.2
Totalt	13 301 185	13 992 973	691 788	5.2

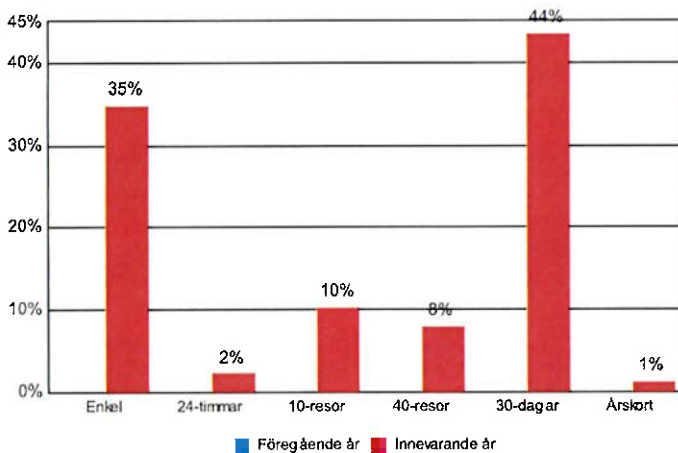
Serviceresor antal resor (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

	Föregående År	Innevarande År	Förändring	Förändring (%)
Sjukresor	215 319	217 939	2 620	1.2
Färdtjänst	128 184	151 784	23 600	18.4
Flextrafik	23 733	23 238	-495	-2.1
Särskild skolskjuts	160 313	180 491	20 178	12.6
Omsorg	139 887	151 185	11 298	8.1
Anropsstyrd trafik	2 868	1 990	-878	-30.6
Kompletteringstrafik	2 326	2 258	-68	-2.9
Resor beställda utöver avtal	3 431	3 431	0	0.0
Totalt	676 061	732 316	56 255	8.3

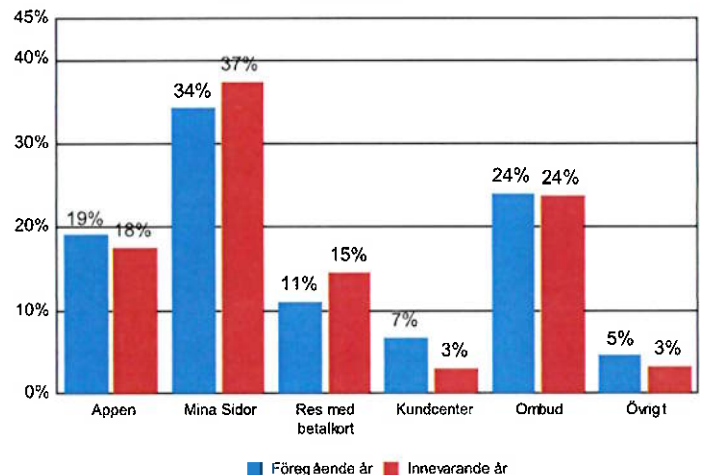
Biljettintäkter per produktslag (ack, andel)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)



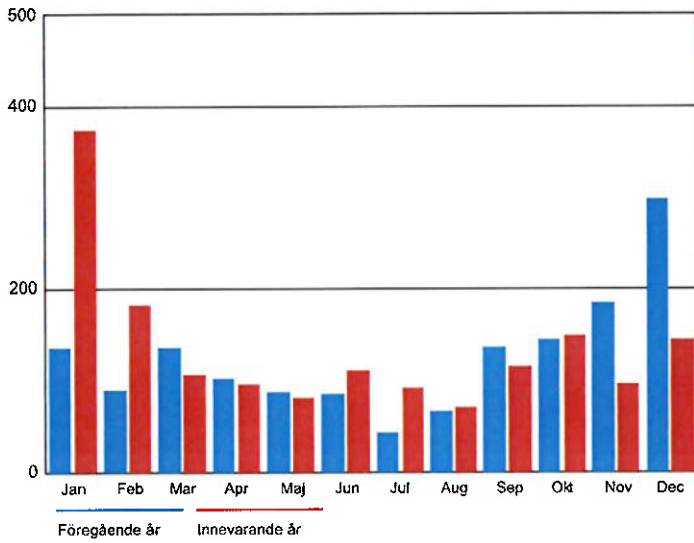
Biljettintäkter per försäljningskanal (ack, andel)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

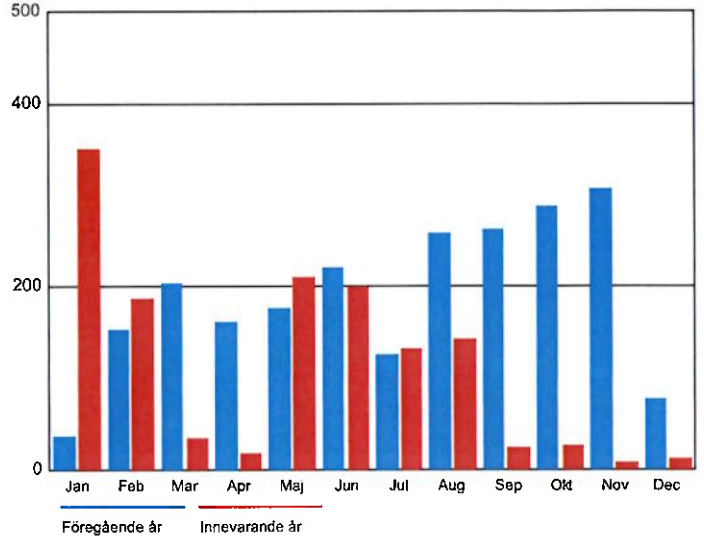


Verksamhet/Process

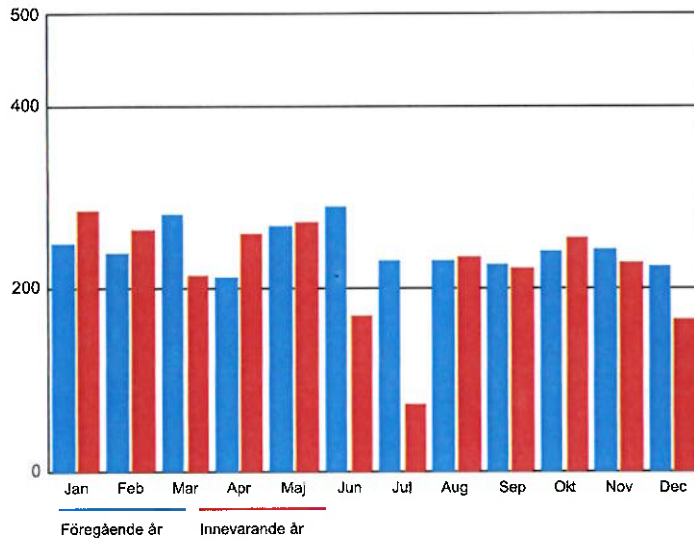
Antal inställda turer Busstrafik



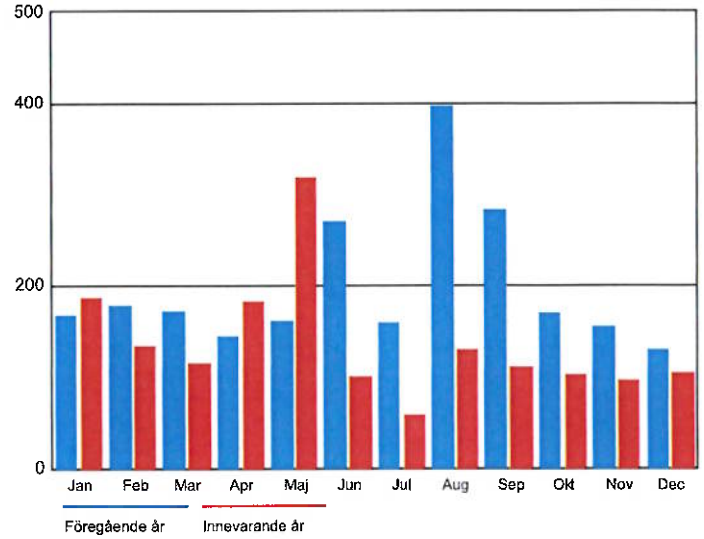
Antal inställda turer Bergslagspendeln



Antal inställda turer Svealandsbanan

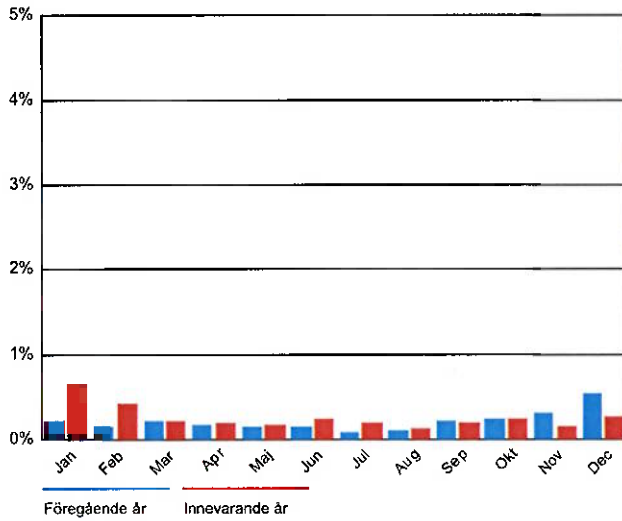


Antal inställda turer Uven

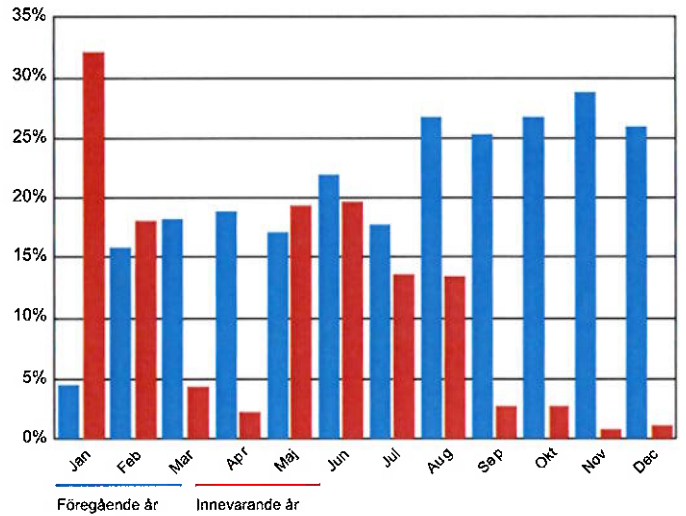


Verksamhet/Process

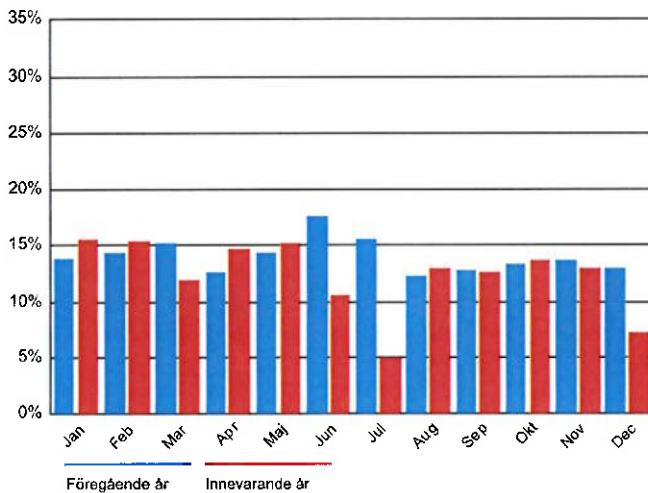
Andel inställda turer Busstrafik



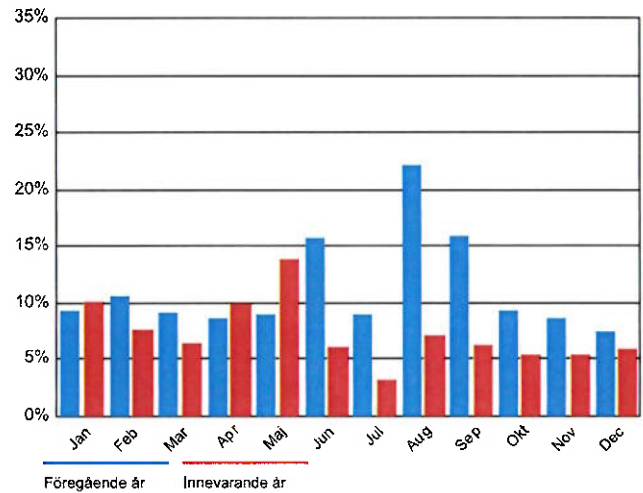
Andel inställda turer Bergslagspendeln



Andel inställda turer Svealandsbanan



Andel inställda turer Uven



Verksamhet/Process
Antal inställda turer (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

	<u>Föregående År</u>	<u>Innevarande År</u>	<u>Förändring</u>	<u>Förändring (%)</u>
Busstrafik	1 510	1 618	108	7.2
Total busstrafik	1 510	1 618	108	7.2
Bergslagspendeln	2 273	1 351	-922	-40.6
Svealandsbanan	2 949	2 652	-297	-10.1
Uven	2 394	1 644	-750	-31.3
Total tågtrafik	7 616	5 647	-1 969	-25.9
Totalt	9 126	7 265	-1 861	-20.4

Antal planerade turer (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

	<u>Föregående År</u>	<u>Innevarande År</u>	<u>Förändring</u>	<u>Förändring (%)</u>
Busstrafik	648 064	588 240	-59 824	-9.2
Total busstrafik	648 064	588 240	-59 824	-9.2
Bergslagspendeln	10 968	11 868	900	8.2
Svealandsbanan	21 032	21 511	479	2.3
Uven	21 306	21 959	653	3.1
Total tågtrafik	53 306	55 338	2 032	3.8
Totalt	701 370	643 578	-57 792	-8.2

Andel inställda turer % (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

	<u>Föregående År</u>	<u>Innevarande År</u>	<u>Förändring</u>	<u>Mål innevarande år</u>
Busstrafik	0.2	0.3	0.1	0.2
Total busstrafik	0.2	0.3	0.1	0.2
Bergslagspendeln	20.7	11.4	-9.3	8.0
Svealandsbanan	14.0	12.3	-1.7	8.0
Uven	11.2	7.5	-3.7	8.0
Total tågtrafik	14.3	10.2	-4.1	8.0
Totalt	1.3	1.1	-0.2	

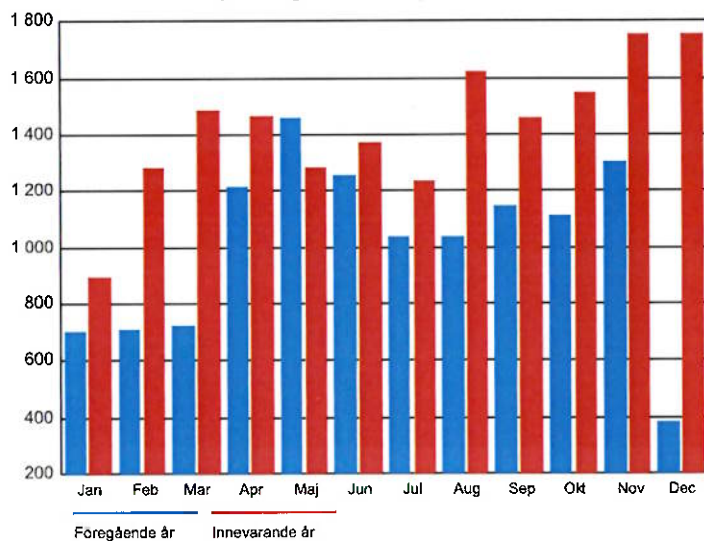
Andel punktliga turer % (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

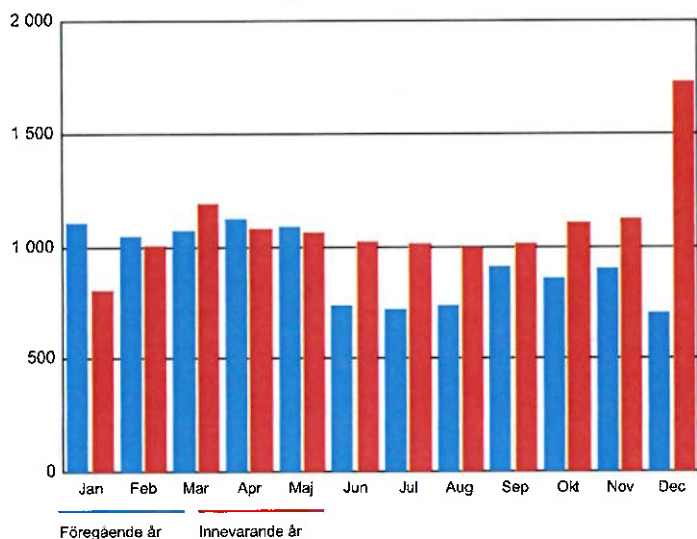
	<u>Föregående År</u>	<u>Innevarande År</u>	<u>Förändring</u>	<u>Mål innevarande år</u>
Bergslagspendeln	83.6	84.3	0.7	90.0
Svealandsbanan	73.5	74.9	1.4	90.0
Uven	83.6	81.4	-2.2	90.0
Totalt	80.2	80.4	0.2	90.0

Verksamhet/Process

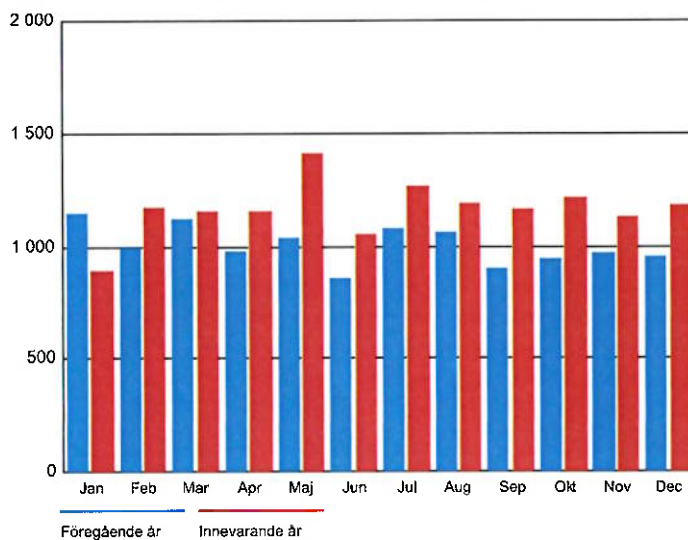
Antal punktliga turer Bergslagspendeln



Antal punktliga turer Svealandsbanan

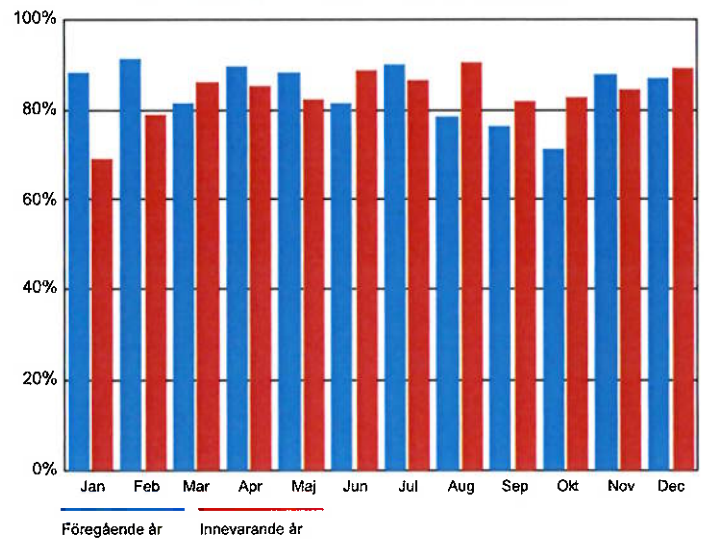


Antal punktliga turer Uven

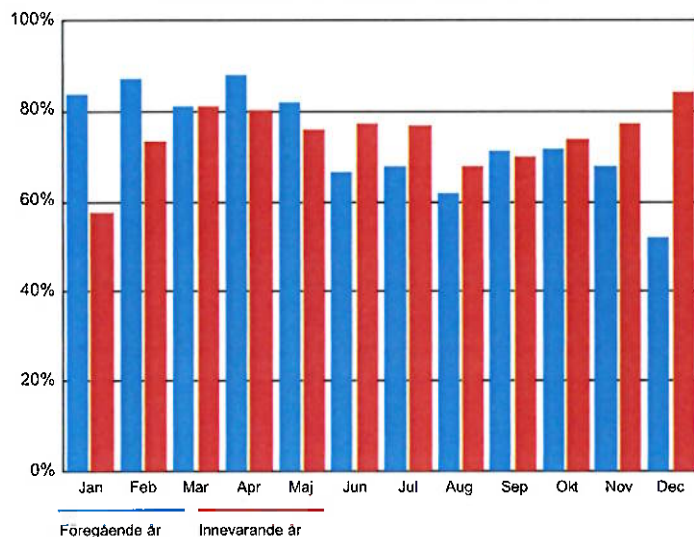


Verksamhet/Process

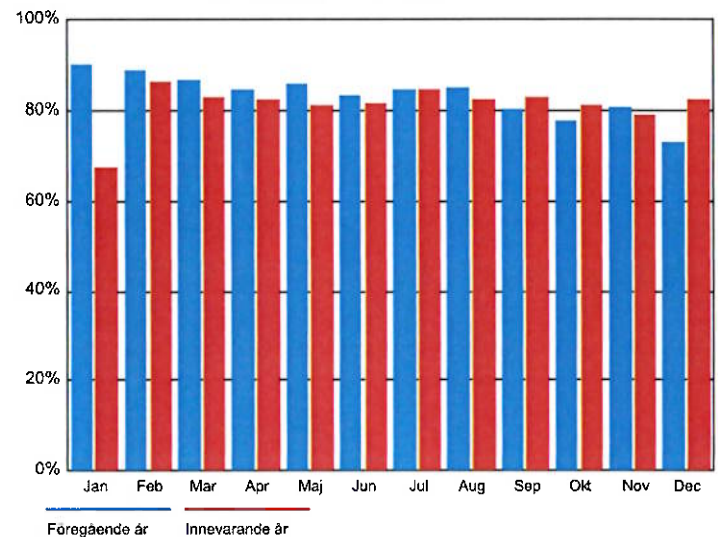
Andel punktliga turer Bergslagspendeln



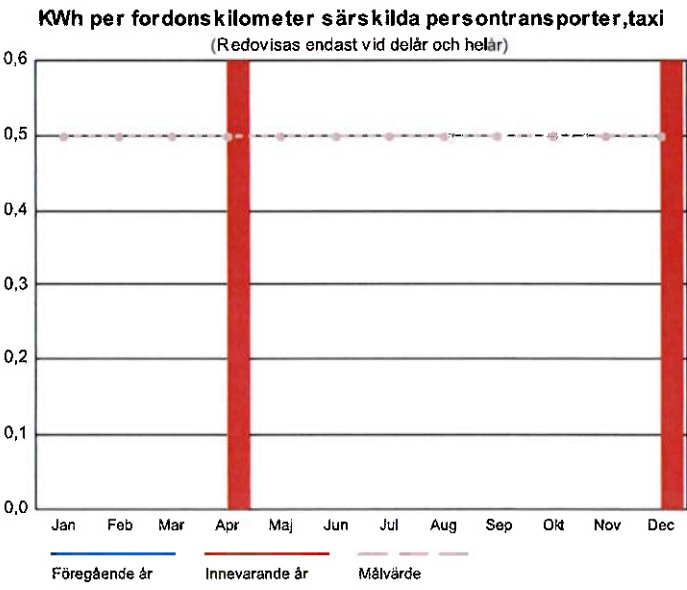
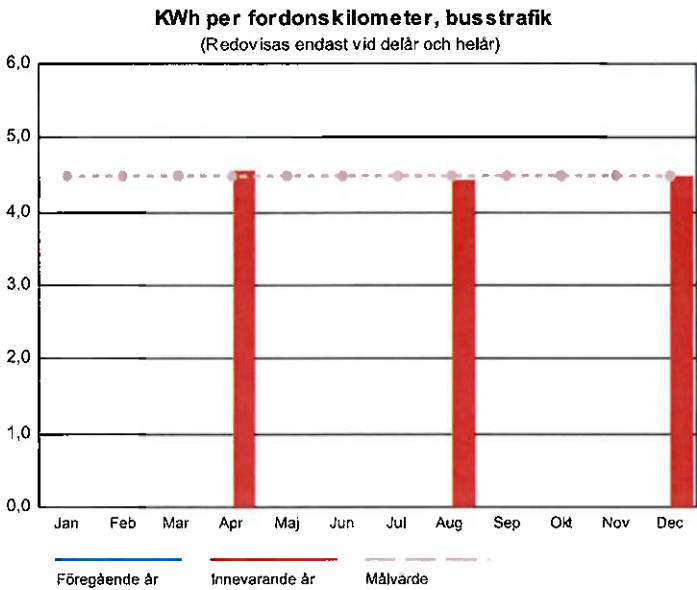
Andel punktliga turer Svealandsbanan



Andel punktliga turer Uven



Verksamhet/Process



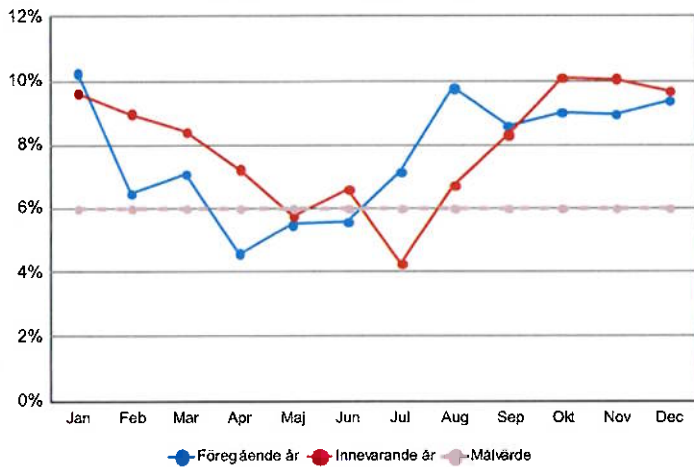
Kommentarer till resultat

Planerade åtgärder

Medarbetare

Sjukfrånvaro

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)



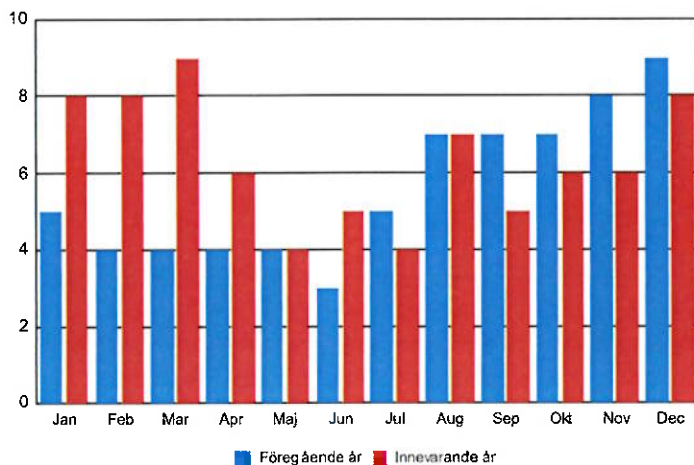
Sjukfrånvaro % (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

	Föregående år	Innevarande år
Total sjukfrånvaro	7,8	8,0
- varav dag 1-14	3,3	3,8
- varav dag 15-90	1,8	1,5
- varav dag 91-365	2,4	1,6
- varav dag 366-	0,3	1,0
Män	6,1	4,7
Kvinnor	8,8	9,5
Anställda -29 år	3,5	4,9
Anställda 30-49 år	7,5	9,8
Anställda 50 år-	9,2	7,0

Antal rehabiliteringsärenden

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)



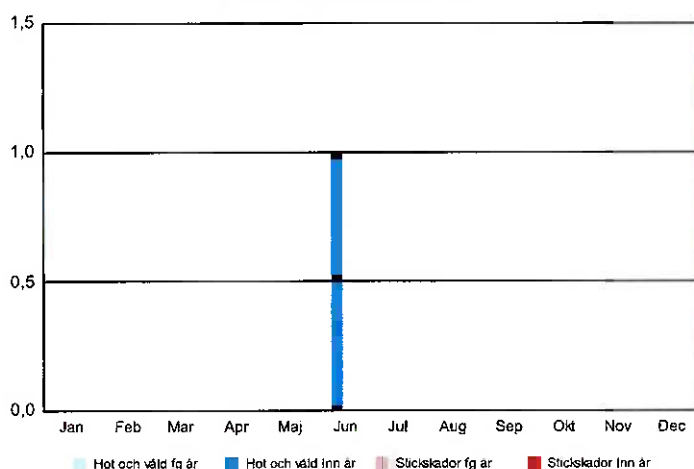
Antal rehabiliteringsärenden (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

	Föregående år	Innevarande år
Antal rehabiliteringsärenden	19	27
Varav avslutade rehabiliteringsärenden	12	22

Arbetsmiljöavvikelser

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

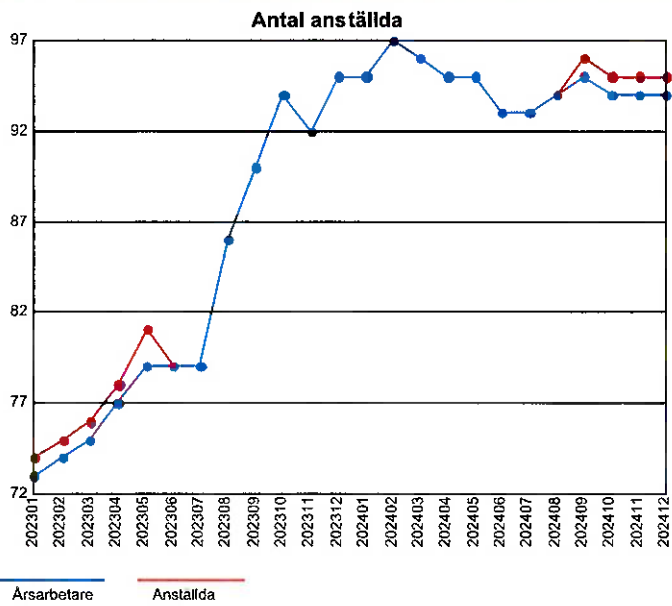


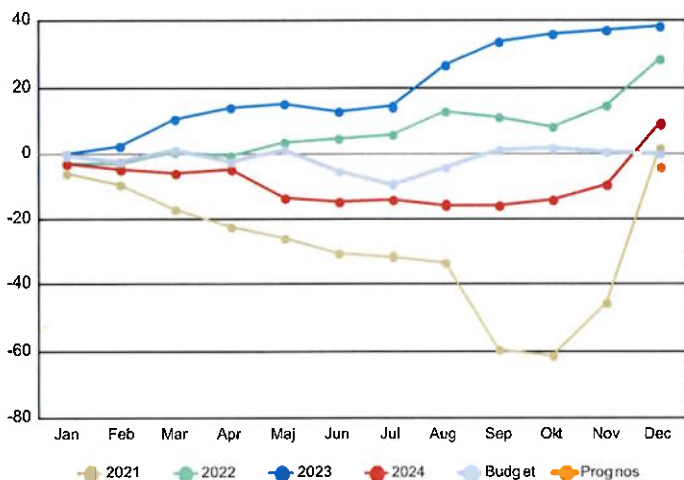
Arbetsmiljöavvikelser (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

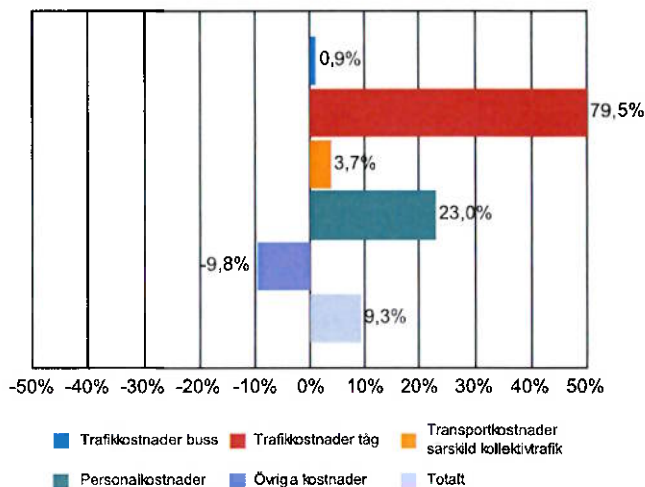
	Föregående år	Innevarande år
Antal händelser	8	9
Antal risker	0	1
Totalt antal	8	10
- varav hot och våld	0	1
- varav stickskador	0	0

Medarbetare



Ekonomi
Månadsvis resultatutveckling (Mnkr)

Kostnadsutveckling

(Ack utf/ Ack utf fg år)


Förenklad resultaträkning (Mnkr)

Motpart 1,2,3

	Ack utfall Inn år	Ack Budget Inn år	Ack avv från budget	Ack Utfall Fg år	Helår Prognos	Helår Budget	Avv Bud mot Prog	Bokslut Utf Fg år	Ack Avv Fg år
Intäkter									
Biljettintäkter	183,9	172,0	11,9	169,6	189,5	172,0	17,5	169,6	14,2
Övriga trafikintäkter	69,9	64,5	5,5	59,6	69,7	64,5	5,2	59,6	10,4
Regionersättning/driftbidrag kommuner	827,0	816,1	10,9	787,5	816,1	816,1	0,0	787,5	39,6
Övriga intäkter	67,6	65,6	2,0	64,7	67,0	65,6	1,4	64,7	2,9
Summa Intäkter	1 148,5	1 118,2	30,2	1 081,4	1 142,3	1 118,2	24,1	1 081,4	67,1
Kostnader									
Trafikkostnader buss	-610,5	-608,1	-2,4	-605,0	-607,1	-608,1	1,0	-605,0	-5,5
Trafikkostnader tåg	-173,3	-157,3	-16,0	-96,5	-190,4	-157,3	-33,1	-96,5	-76,7
Transportkostnader särskild kollektivtrafik	-222,2	-210,4	-11,8	-214,3	-210,4	-210,4	0,0	-214,3	-7,9
Personalkostnader	-70,9	-73,4	2,5	-57,6	-72,8	-73,4	0,6	-57,6	-13,3
Övriga kostnader	-62,6	-69,0	6,4	-69,4	-65,6	-69,0	3,4	-69,4	6,8
Summa Kostnader	-1 139,4	-1 118,2	-21,2	-1 042,8	-1 146,3	-1 118,2	-28,1	-1 042,8	-96,6
Resultat	9,0	0,0	9,0	38,6	-4,0	0,0	-4,0	38,6	-29,5

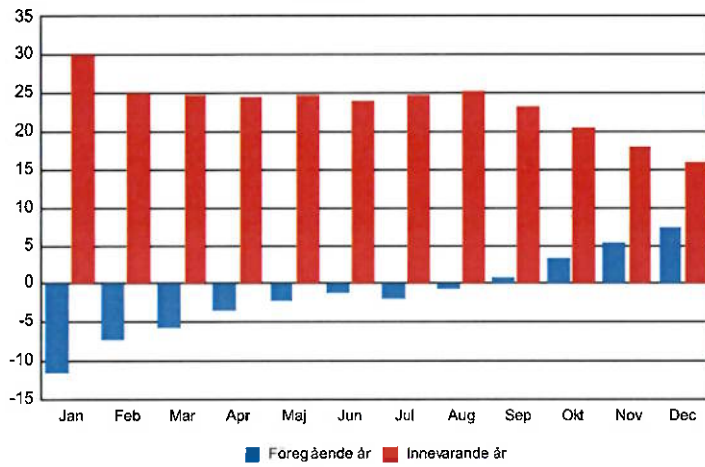
Arbetad tid (ack)

(1 mån släp, inget vid årsbokslut)

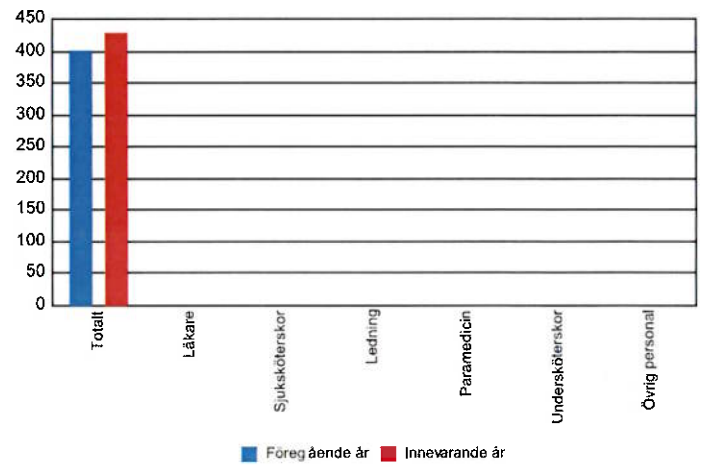
	Innevarande År	Föregående År	Förändring	Förändring %
Utförd arbetstid egen personal	162 139	140 104	22 034	15,73
- varav övertid/mertid	544	1 225	-682	-55,63
- varav timavlönade	20 213	14 028	6 185	44,09
Utförd arbetstid resursenheten	0	0	0	0,00
Utförd arbetstid externt inhyrd personal (baserat på kostnad)	14	0	14	0,00
Justering för jmf. mellan åren - fler eller färre arbetsdagar (mån-fre)	0	-450	450	-100,00
Justering för jmf. mellan åren - en extra dag i februari vid skottår (arb med)	-227	0	-227	0,00
Arbetad tid inkl jour/beredskap	161 925	139 654	22 271	15,95
Avdrag arbetad tid under jour/beredskap	-20	-62	42	-67,56
Arbetad tid exkl jour/beredskap	161 905	139 592	22 313	15,98
Antal årsarbetare utifrån arbetad tid exkl jour/beredskap	94	81	13	15,98

Ekonomi

Procentuell förändring antal årsarbetare jmf med fg år (ack)
(1 mån släp, inget vid årsbokslut)



Kostnad (kr) per arbetad timme, ordinarie och inhyrd personal (ack)
(1 mån släp, inget vid årsbokslut)



Årsredovisning 2024

Kollektivtrafikförvaltningen

KTM240010



Inledning

Året i korthet

Resandet samt kundnöjdheten för både resenärer och invånarna har ökat under året. Glädjande är att kundnöjdheten hos resenärer är högst i landet och nöjdheten med den senaste resan ligger näst högst i landet på 80 %. Ett stort fokus har varit att arbeta för en ekonomi i balans. Det ekonomiska resultatet uppgår till ett positivt resultat på 9 miljoner kronor. Resultatet kan förklaras med den uppbokning som skedde år 2023 för eventuell retroaktiv betalning av biogasskatt och som vändes år 2024 när beskedet i stället blev att återinföra skattebefrielse. Kostnaden för tåg- och busstrafiken översteg budgeten, men tack vare ett stort fokus under året med att effektivisera och digitalisera verksamheten balanserar det ekonomiska resultatet. Kundcenter avvecklades vid halvårsskiftet, wifi är borttaget på bussarna, kostnadsfritt telefonnummer för resenärerna är avvecklat, IT-system har konsoliderats med syfte att minska antalet system och därmed kostnaden, e-utbildningar är producerade för att minska utbildningstider och ytterligare åtgärder har genomförts för att få en ekonomi i balans. Fokus under året har också varit att få till en robust tågtrafik för att därmed kunna reducera den parallellgående busstrafiken.

Inledning

Under året har resenärerna varit starkt påverkade av såväl planerat som akut inställda turer inom tågtrafiken. Tågbolagen har haft personalbrist och brister i underhåll av fordon. Därutöver finns det även brister i infrastrukturen. När det gäller personalbristen har den blivit mindre och antalet inställda tågturer har minskat. Möten med tågbolagen i syfte att öka kvaliteten sker frekvent, framför allt med Tåg i Bergslagen och tågbolagen har i sin tur möten med sina operatörer i samma syfte. Sedan mitten av juni har Mälardalstrafik en ny operatör, Transdev, vilken ersätter MTR tills ny upphandling är klar. Detta nödavtal medför ökade kostnader.

Trots problem med inställd tågtrafik har nöjdheten hos invånarna och resenärerna inom allmän kollektivtrafik ökat. Insatser genomförs för att snabbt nå ut med trafikinformation och att besvara resenärernas frågor och insändare. Marknadsföringskampanjer sker med syfte att kollektivtrafik ska upplevas som en naturlig del i resenärernas vardag och vara en möjliggörare att ta resenären dit den vill. Kampanjer genomförs i samband med aktuella händelser i länet som till exempel Bruksledens dag, SM-veckan och julhälsningar i bussarna. Flera bussar har under året utsmyckats, till exempel halloweenbussen i Sala.

Förra årets projekt med att bygga upp en kundservicefunktion för Tåg i Bergslagen övergick till förvaltning i januari. I december infördes extern chatt. I slutet av året fick även VL Kundservice system för digital handläggning av förseningsersättningar.

Inledning

Flextrafiken i Västerås har utvecklats och gick i drift i mitten av juni. Förändringen innebär bland annat flera bytespunkter i centrum, att alla linjer går till sjukhuset samt fler hållplatser. Marknadsföringskampanjer sker löpande med syfte att öka antalet resenärer på flexlinjen.

I maj infördes ett gemensamt telefonnummer för resenärerna inom både allmän och särskild kollektivtrafik. I samband med detta förändrades telefonstrukturen, som bland annat innebär en ny rutin för avbokning av resor med syfte att minska antalet bommade resor och för att möjliggöra en ökad självbetjäning på sikt. Under året har utveckling av ny app för den allmänna kollektivtrafiken pågått och kommer förhoppningsvis att implementeras i början av år 2025. Den nya appen är mer tillgänglighetsanpassad och det kommer att bli tydligare att se var bussen är och göra det enklare att köpa flera produkter. Upphandlingen av biljettsystem är klar och implementering påbörjad. Upphandlingen av systemstöd för särskilda persontransporter blev överklagad och ny upphandling sker därför under början av år 2025. Upphandling av hållplatsskärmar är klar. De första nya skärmarna sattes upp i december och fler kommer i bruk under år 2025, vilket förbättrar och snabbar upp trafikinformation för resenärerna. Nytt transportöravtal har tecknats och går i drift i november år 2025.

Inledning

Framtid och utmaningar

Kollektivtrafiknämnden har som mål att antalet resor och resenärer ska öka. Flera åtgärder behöver därför vidtas, bland annat genom att säkerställa ett relevant utbud och produkter, ökade marknadsföringsinsatser samt öka biljettgiltigheten på tåg.

Arbete fortsätter för att ha en ekonomi i balans och det är en utmaning med finansiering av den ökade tågtrafiken kommande år. Det är en osäkerhet kring vilka ekonomiska konsekvenser ett nytt operatörsavtal för Mälardalstrafik kommer att medföra. Flera projekt pågår för att automatisera, digitalisera och effektivisera arbetssätt samt att arbeta med samordningsmöjligheter för att uppnå resursoptimering. Nytt biljettsystem beräknas gå i drift i november år 2025. Utveckling sker av tjänsteerbjudandet där syftet i första hand är att underlätta för kunden att komma i kontakt med förvaltningen för att själv kunna utföra vissa beställningar och avbeställningar samt enklare och tydligare få information via appar och andra digitala verktyg. Under år 2025 kommer arbete pågå för att implementera det nya trafikavtalet för särskilda persontransporttjänster.

Inledning

Återbetalning av retroaktiv erlagd biogasskatt för perioden februari år 2023 till och med december år 2024 förväntas ske under år 2025.

Arbete fortsätter för att få till en robust tågtrafik. Den största utmaningen är problemen med infrastrukturen. Nödavtal för Mälardalstrafik, livstidssäkrande åtgärder för Reginatågen samt ökade satsningar på tågtrafik innebär ökade kostnader för tågtrafik.

Bussdepån i Västerås ska vara flyttad innan år 2030, vilket kräver investering i en ny depå som kommer att medföra betydligt högre kostnader och kostnaden för tomkörning kommer att öka till och från den nya depån.

Måluppfyllelse

Mål	Utveckling		Kommentarer	
Invånarna är nöjda Förvaltningen har nöjda invånare och nöjda resenärer Indikatorer		Positiv	Antalet resor har ökat. Marknadsandelen har minskat, vilket kan bero på att en ny leverantör genomför mätningarna. Kundnöjdheten hos både invånare och resenärer inom allmän kollektivtrafik har ökat, men når inte målet. Nöjdheten för sjuk- och färdtjänstresor är på samma höga nivå som år 2023, men når inte riktigt målet. Tryggheten för resande med allmän kollektivtrafik uppnår målet samt överstiger målet för sjuk- och färdtjänstresenärer.	
Tjänsterna håller god kvalitet och länet utvecklas positivt Förvaltningens tjänster är av god kvalitet och Mål: Nöjda invånare och resenärer		Positiv	Andel inställda turer har minskat på samtliga tåglinjer, men når inte målet. Tågens punktlighet ligger kvar på samma nivå som föregående år och når inte målet.	
Medarbetare stannar och utvecklas i Region Västmanland Indikator Medarbetare har rätt kompetens och utvecklas i förvaltningen	Utveckling 2024	-	Utfall 2024	Utveckling Kommentar Sjukfrånvaron har ökat något. Resultatet av medarbetarenkäten har blivit något bättre.
Kollektivtrafiken uppnår fastställt ekonomiskt resultat Förvaltningen ska uppnå fastställt ekonomiskt resultat Andel invånare som är nöjda med kollektivtrafiken*	5	-	14% 52%	- Positiv Statistiken visar på en lägre marknadsandel. Skillnaden kan bero på ny leverantör som genomför mätningen och som använder andra beräkningsmetoder. Antalet resor har ökat. Förvaltningen visar ett positivt ekonomiskt resultat på 9 miljoner kronor. Nöjdheten har ökat under året och trenden är fortsatt försiktigt positiv.
Andel resenärer som är nöjda med den allmänna kollektivtrafiken* Andel resenärer som upplever sig	71%	75%	72%	- Andel nöjda resenärer ökade betydligt under år 2023 och har även ökat något under år 2024.

Indikatorer

Mål: Tjänsterna är av god kvalitet och hållbara

Indikator	Utfall 2023	Mål 2024	Utfall 2024	Utveckling	Kommentar
Andel inställda turer inom tågtrafiken*	14%	8%	10%	Positiv	Andelen inställda turer når målet avseende Uven, men ligger på 12 % för Svealandsbanan och 11 % på Bergslagspendeln. När störningar inträffar under peaktid ger det större negativa effekter för resenärerna, vilket har skett vid flera tillfällen.
Andel inställda turer inom busstrafiken**	0,2%	0,2%	0,3%	Positiv	Andelen inställda turer var högre under januari-februari och har därefter minskat.
Punktlighet inom tågtrafik***	80%	90%	80%	Positiv	Punktligheten är oförändrad i jämförelse med år 2023. Punktligheten på Bergslagspendeln uppgår till 84 %, Uven till 81% och Svealandsbanan till 75%.
KWh/fordonskilometer, busstrafik	3,6	4,5	4,5	-	
KWh/fordonskilometer, särskilda persontransporter taxi	0,7	0,5	0,7	-	

Indikatorer

Mål: Medarbetare stannar och utvecklas

Indikator	Utfall 2023	Mål 2024	Utfall 2024	Utveckling	Kommentar
Sjukfrånvaro	7,8%	6,0%	8,0%	Negativ	Korttidssjukskrivningen är på en acceptabel nivå. Långtidssjukskrivningen över 14 dagar ligger högt. Åtgärder genomförs enligt plan.
Hållbart medarbetarengagemang (HME-index)	71,6*	75,0	72,0	-	Handlingsplan utifrån resultatet upprättas per verksamhet/enhet samt gemensamt för förvaltningen.

* Ingen mätning år 2023. Utfall avser år 2022.

Indikatorer

Mål: Uppnå fastställt ekonomiskt resultat

Indikator	Utfall 2023	Mål 2024	Utfall 2024	Utveckling	Kommentar
Prognos/utfall ekonomiskt resultat för Kollektivtrafikförvaltningen	39 mnkr	0 mnkr	9 mnkr	-	Det ekonomiska resultat slutade på nio miljoner kronor, vilket kan förklaras av att den kostnad som bokades upp i 2023 års bokslut för eventuell retroaktiv betalning av skatt på biogas vändes och fick en positiv påverkan på 2024 års resultat med nio miljoner kronor.

Uppdrag

Uppdrag	Status	Kommentarer
RF24-9 Under planperioden ska kollektivtrafiknämnden identifiera behov av länsöverskridande trafik i samverkan med berörda grannlän.		
RF24-10 Under planperioden ska kollektivtrafiknämnden arbeta med utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik.		Satsning på en robust tågtrafik pågår.
RF24-11 Under 2024 ska Kollektivtrafiknämnden verka för fler trygghetsåtgärder i kollektivtrafiken.		Byte av hållplatsskärmar påbörjades i slutet av året och kommer att fortsätta under 2025. De nya hållplatsskärmar bidrar till en bättre trafikinformation. Andelen inställd tågtrafik har minskat, vilket ökar trygghetskänslan.
RF24-12 Under planperioden ska regionala utvecklingsnämnden och övriga nämnder arbeta med att verkställa intentionerna i RUS:en internt i Region Västmanland och tillsammans med länets kommuner och andra intressenter.		
RF24-17 Regionala utvecklingsnämnden ska, i dialog med regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden, under planperioden tillsammans med övriga intressenter arbeta vidare med kort- och långsiktiga trafiklösningar för Finnslätten, inklusive tågstopp. Tillsammans med intresserade kommuner ska regionen agera för att tågstopp så snabbt som möjligt blir en del av Trafikverkets planeringsunderlag. Detta uppdrag ersätter uppdrag 11 från RF 2023.		

Uppdrag

Uppdrag	Status	Kommentarer
RF23-7 Under planperioden ska regionstyrelsen och samtliga nämnder bidra till hälsofrämjande insatser som leder till ett förbättrat hälsoläge i länet.		En tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik bidrar till ett förbättrat hälsoläge i länet.
RF23-9 Under planperioden ska kollektivtrafiknämnden arbeta för att öka tryggheten inom kollektivtrafiken.		
RF23-13 Under planperioden ska regionstyrelsen och samtliga nämnder arbeta för ett bättre näringslivsklimat i Västmanland.		En tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik bidrar till ett förbättrat näringslivsklimat i Västmanland.
RF23-35 Använda modellen för effekthemtagning vid investeringar och nya arbetssätt. Effekthemtagningar ska realiseras och redovisas.		Modellen för effekthemtagning används. Effekthemtagningar realiseras och redovisas.
KTN24-1 Undersöka möjligheter till mer flexibel Kollektivtrafik		
KTN24-2 Undersöka möjligheten till autonom kollektivtrafik.		Omvärldsbevakning sker. Autonom körning in till hållplatsen testas under Q4 2024 - Q1 2025 och sker i samverkan med Svealandstrafiken.
KTN24-3 Utveckla kollektivtrafiken med syfte att stärka den regionala arbetsmarknaden och förbättra förutsättningarna för tillväxt på bästa sätt.		Ständig utveckling av kollektivtrafik sker. Satsningar genomförs från busstrafik till den mer kapacitetsstarka tågtrafiken.
KTN24-4 Arbeta vidare med resultatet av genomlysningen av Svealandstrafiken.		Resultatet av genomlysningen är klar. Fortsatt arbete kommer att ske utifrån resultatet.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF23-7, KTN-1 Möjliggöra kombinerad mobilitet	Q4 2025		Omvärldsbevakning. Samarbete pågår tillsammans med Svealandstrafiken och Västerås stad.
RF23-7, RF24-12 Utredda förutsättningar och möjligheter till ett gemensamt regelverk för färdtjänst, för samtliga kommuner i Västmanland	Q4 2024		Förutsättningar är utredda för ett gemensamt regelverk i samverkan med kommunerna. Förslag till regelverk är framtaget och ska presenteras för politiken. Tidplanen är förskjuten.
RF23-9 RF24-11 Genomföra åtgärder utifrån analysen av resultatet från Kollektivtrafikbarometern om trygghet.	Q4 2024		Genomförda åtgärder är att påbörja byte av hållplatsskärmarna, vilket kommer att fortsätta under 2025. Nya hållplatsskärmarna bidrar till en bättre trafikinformation. Punktligheten i tågtrafiken har ökat, vilket ökar trygghetskänsla.
RF23-13, RF24-10,11 Uppdatera trafikförsörjningsprogrammet	Q1 2026		Nämnden fattade beslut i december om uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet. Planering och genomförande av arbetet pågår.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF23-17, KTN-3 Arbeta vidare med och utifrån ÅVS (åtgärdsvalsstudie) för kort- och långsiktiga trafiklösningar för Finnsletten i dialog med RUN och RS samt med övriga intressenter.	2024-2026		
RF24-10, KTN-1 Undersöka möjligheter till utökad anropsstyrd trafik.	2024-2026		Flexlinjen i Västerås har utvecklats och förändring genomfördes i juni.
RF24-10, KTN-2 Undersöka möjligheten att införa autonoma fordon.	2024-2026		Omvärldsbevakning sker. Autonom körning in till hållplatsen testas under Q4 2024 - Q1 2025 och sker i samverkan med Svealandstrafiken.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF24-10, I enlighet med antagna planeringsprinciper ta fram uppdragsbeskrivning per stråk samt syfte med linjen.	2024-2026		Kommer att ses över och kan komma att omprioriteras i samband med uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet.
RF24-10,11, Kvalitetssäkra trafiken inom särskild kollektivtrafik.	2024-2026		Samverkansmöten med taxibolagen sker minst 4 gånger/år. Inspektionsrundor genomförs. Alla avvikelser utreds. Inför nästa transportavtal lanseras ett nytt kvalitetsuppföljningskoncept.
RF24-11, Införa ny VL app med förbättrad användarmöjlighet.	Q4 2024		Arbete pågår. Beräknad lansering Q1 2025.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF24-25, Upphandla systemstöd för särskilda persontransporter samt app	Q4 2024		Upphandlingen kommer att göras om på grund av överklagan och påbörjas Q1 2025.
RF24-25, Upphandla och implementera nytt biljettsystem	Q4 2024		Upphandlingen är klar och tilldelningsbeslut är klart. På grund av överprövning är tidplanen fördröjd och implementeringen påbörjades Q4 2024 och sker i etapper. Beräknas vara helt klar Q4 2025.
KTN24-4, I samverkan med Regionstyrelsen, omhänderta resultatet för fortsatt arbete med slutsatserna av genomlysningen samt utarbeta avtal med Svealandstrafiken.	Q4 2024		Upprättande av avtal beräknas ske under år 2025 där slutsatser från genomlysningen kommer att beaktas.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF23-36, Utveckla chef- och ledarskap	2024-2026		Samtliga chefer har genomfört utbildningen "Utvecklande ledarskap, UL" under Q2 2024.
RF23-36, Utveckla medarbetarskapet	2024-2026		Medarbetarsamtal genomförs årligen och samtal med medarbetare sker löpande. Alla tillsvidareanställda medarbetare har individuella kompetensutvecklingsplaner. Utbildning i självledarskap påbörjades under hösten. När regionens kurs "Utvecklande medarbetarskap" är klar kommer den att planeras in.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
F23-36, Öka kunskapen om uppdrag och mål	2024-2026		Gemensamt material är framtaget till alla verksamheter/enheter inför upprättade av planer som baseras på förvaltningsplanen. Diskussion kring målen finns med som en stående punkt på arbetsplatsträffarnas agenda.
RF23-36, Aktivt arbeta med att sänka sjukskrivningstalet	2024-2026		Sjukfrånvaron har inte minskat. Rehabplaner upprättas. Regionhälsan anlitas. HR-konsult stöttar. Kontakt med sjukskrivna sker regelbundet. Aktivt arbete med arbetsmiljön. Åtgärdsplaner upprättas utifrån resultatet av medarbetarenkäten.
RF23-36, Verka för att vara en hälsofrämjande arbetsplats.	2024-2026		Aktivt hälsoteam. Stående punkt på arbetsplatsträffar. Medarbetarinformation med möjlighet till dialog sker regelbundet. Hälsorum med bland annat pingisbord. Bra lokal. Möjlighet till distansarbete.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF24-25, Effektivisera administrationen och förbättra arbetssätt och tjänster	2024-2026		Arbete har genomförts för att minska sårbarheten samt förbättra och strukturera arbetssätt. E-utbildningar skapas med syfte att förkorta tiden för introduktionsutbildningar och för att underlätta samarbete över enhets- och funktionsgränser. Kompetensutbyte mellan olika funktioner sker i syfte att på ett flexibelt sätt bemanna efter tillfälliga belastningstoppar i de operativa enheterna.
RF24-25, Använda AI som ett verktyg för att automatisera kundservicefunktionen	2024-2026		Omvärldsbevakning har genomförts. Fortsatt utveckling inom AI bevakas. Översyn sker avseende eventuell möjlighet att införa AI-baserade stödsystem för att effektivisera kundservicefunktionen. Fortsatt bevakning sker avseende möjlighet att införa AI-baserad svarsrobot för chatt-funktionen vid behov.

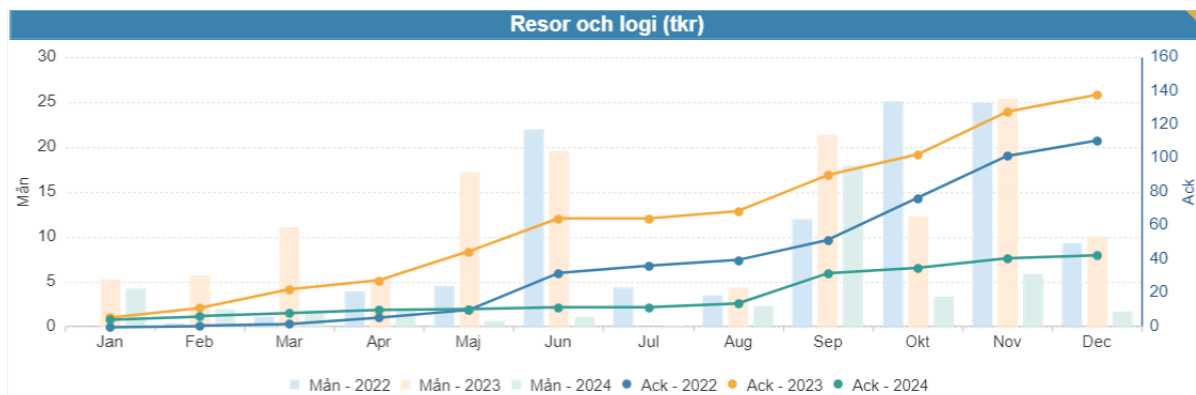
Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF24-25, Effektivisera arbetssätt i samband med införande av nytt systemstöd för särskilda persontransporter	Q4 2025		Upphandling av systemstödet kommer att göras om på grund av överklagan och påbörjas Q1 2025, vilket kan medför en fördröjning av effekten.
RF24-25, Öka digitalisering av processer	2024-2026		Skär framför allt i samband med införande av systemstöd för särskilda persontransporter. Digitalt system för hantering av förseningsersättningar för VL samt extern chatt inom kundservice infördes i december. Digitalisering av broschyrer (minska trycksaker) pågår. Digitalisering av biljetter och att minska antalet kortämnar sker i samband med att ny app och nytt biljettsystem införs. Förbättring av utrop i och skyltning och utanför bussarna har genomförts. Nya digitala hållplatsskärmar sätts upp i hela länet.
RF24-25, I samband med införande av nytt biljettsystem erbjuda samordnade produkter för buss och tåg	2024-2026		Idag fungerar period- och årsbiljett på bussarna samt på tågbolagen. Ytterligare produkter sker i samband med att det nya biljettsystemet lanseras.

Aktiviteter

Nummer/Aktivitet	Tidplan	Status	Kommentar
RF24-25,26, KTN-6 Arbeta för en ekonomi i balans	Q4 2024		Stort fokus under året för att nå en ekonomi i balans. Beställning av utökad tågtrafik har reducerats till endast högtrafik. Plan är framtagen för reduktion av den regionala busstrafiken, där alternativ finns med tågtrafik, och kommer att genomföras delvis år 2025 under förutsättning att tågtrafiken är tillräckligt stabil. Kundcenter avvecklades 1 juli. Nytt avtal är tecknat för den länsöverskridande trafiken till Region Uppsala med optimerad trafikupplägg. Schemaläggningen inom kundservice för Tåg i Bergslagen har utökats, vilket minskar kostnaden för externt köp av nattbemanning från Region Sörmland. Wifi är borttaget på bussarna. Kostnadsfritt telefonnummer är avvecklat. IT-system har konsoliderats med syfte att minska antalet system och därmed kostnaden. Digitalisering och effektivisering av verksamheten pågår. Effektivt resursutnyttjande i alla enheter är i fokus.
RF24-26, KTN-5 Öka intäkterna för reklamförsäljning	2024-2026		Kampanjer och riktade insatser till företag och organisationer sker för att öka intäkterna för reklamförsäljning. Under år 2024 ökade reklamförsäljningen med 10% i jämförelse med föregående år.
RF24-27, Genomföra översyn av gällande övergripande styr- och uppföljningsdokument	Q4 2024		Översyn pågår för att relevanta dokument ska finnas publicerade i ledningssystemet.

Nyckeltal



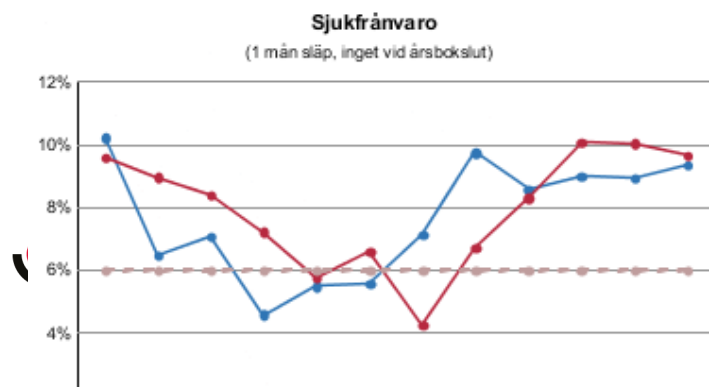
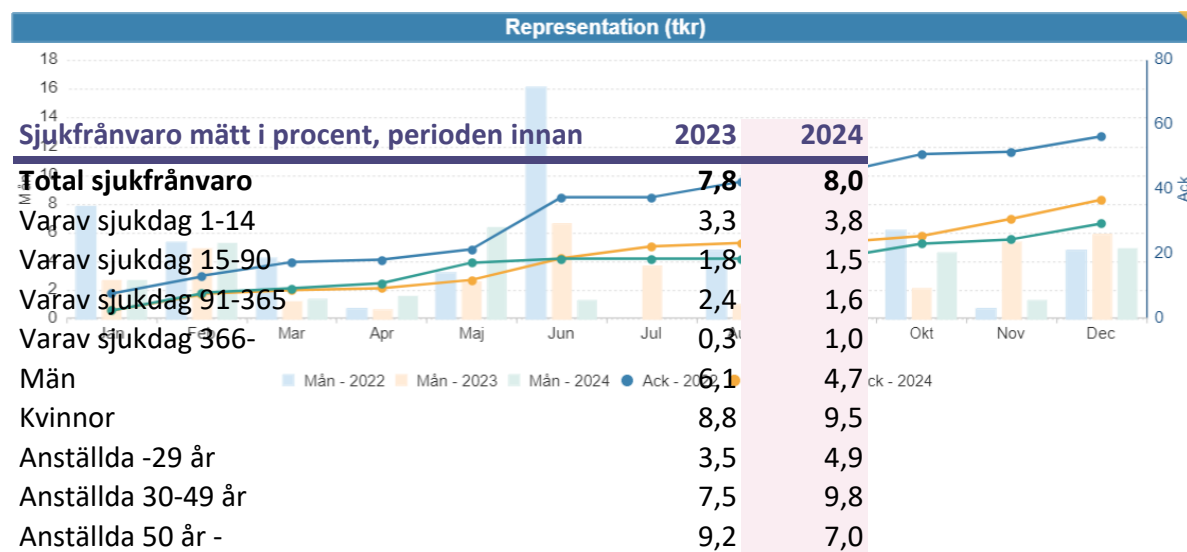
Kommentarer

Restriktivitet gäller bland annat avseende resor/logi samt representation. Kostnaden uppgår till 72 tkr för hela förvaltningen. År 2023 uppgick kostnaden till 174 tkr, vilket ger en minskad kostnad år 2024 med 59 %.

Medarbetare

Klicka eller tryck här för att ange text.

Medarbetare



Kommentarer

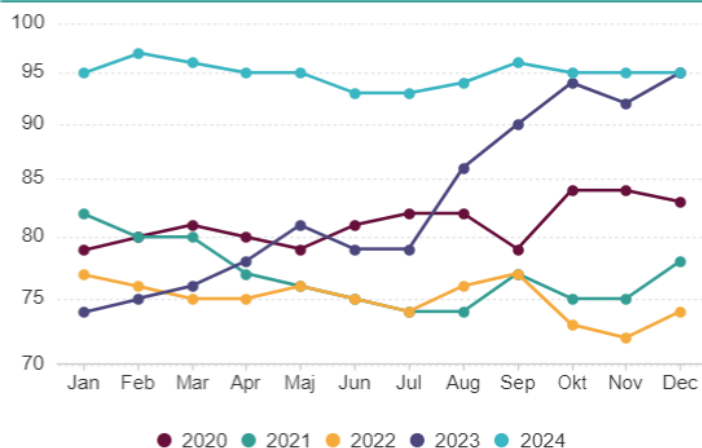
- Korttidssjukfrånvaron ligger på en acceptabel nivå.
Långtidssjukskrivningen ligger högt.
- Rehabsamtal sker enligt plan, HR och Regionhälsan används som stöd, viss anpassning genomförs.

Medarbetare

Arbetad tid

Arbetad tid, ack aktuell månad	2023	2024	Förändring	Förändring %
Utförd arbetstid Egen personal	140 104	162 163	22 059	16%
Utförd arbetstid Resursenheten	0	0	0	
Utförd arbetstid Externt inhyrd personal (utifrån kostnad)	0	0	0	
Arbetad tid inklusive jour/beredskap	140 104	162 163	22 059	16%
Arbetad tid exklusive jour/beredskap	139 592	161 929	22 337	16%
Antal årsarbetare utifrån arbetad tid exklusive jour/beredskap	81	94	13	16%

Totalt antal anställda (antal)



Kommentarer

- Ökning av antalet anställda och arbetad tid beror framför allt på etablering av en kundservicefunktion för Tåg i Bergslagen.
- Antal rehabärenden ökade från 19 till 27 i jämförelse med föregående år.
- Arbetsmiljöavvikelserna ökade från 8 till 10 i jämförelse med föregående år.

Ekonomisk effekthemtagning

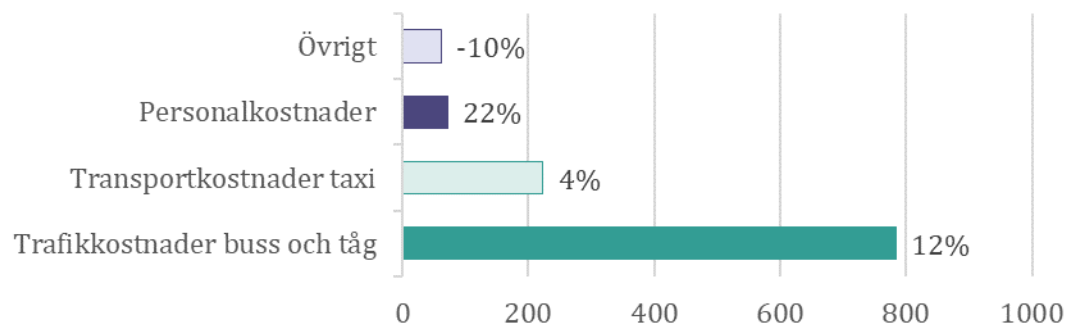
Aktivitet/projekt	Tidplan	Beräknad effekt	Realiserad effekt i mnkr	Kommentar
Reducering av busstrafik	Q4 2025	14,0	0,0	Förutsätter att tågtrafiken är tillräckligt robust
Avveckling av kundcenter	Q1 2026	3,5	0,0	Sker etappvis från och med stängning av kundcenter 1 juli 2024
Avveckling kostnadsfritt telefonnummer för resenärer	Q2 2025	1,8	1,0	Besparing 150 tkr/månad
Avveckling av wifi på bussarna	Q4 2025	0,1	0,1	Wifi på bussarna är uppsagt från och med november 2024
Nytt avtal för lagring av hållplatsskydd	Q2 2025	0,1	0,1	Klart
Översyn länsöverskridande busstrafik	Q4 2025	7,3	2,0	Nytt avtal om länsöverskridande trafik Uppsala.
Höjd egenavgift och högkostnadstak för sjukresor	Q4 2025	2,3	0,0	Avgiften höjs från och med 1 januari 2025
Avveckling av IT-system	Q4 2025	0,4	0,0	Får effekt under år 2025.

Ekonomi

Resultaträkning (mnkr)	Bokslut 2024	Bokslut 2023	Budget 2024
Biljettintäkter	184	170	172
Övriga trafikintäkter	70	60	65
Regionersättning/drift- bidrag kommuner	827	787	816
Övriga intäkter	67	65	66
Summa intäkter	1 148	1 081	1 118
Trafikkostnader buss	-610	-605	-608
Trafikkostnader tåg	-173	-97	-157
Transportkostnader särskild kollektivtrafik	-222	-214	-210
Personalkostnader	-71	-58	-73
Övriga kostnader	-63	-69	-69
Summa kostnader	-1 139	-1 043	-1 118
Resultat	9	39	0

- Det ekonomiska resultatet uppgår till ett positivt resultat på 9 miljoner kronor. Resultatet kan förklaras med den uppbokning som skedde år 2023 för eventuell retroaktiv betalning av biogasskatt och som vändes år 2024 när beskedet i stället blev att återinföra skattebefrielse. Återbetalning kommer att redovisas på år 2025.
- Den högre kostnaden för tåg- och busstrafik kompenseras med en stark återhållsamhet på kostnaderna samt resultatet av insatser för effektivisering av verksamheten.

Kostnadsutveckling



Diagrammet visar antal miljoner för olika kostnadsslag samt förändringen i procent under år 2024 i jämförelse med år 2023.

Analys

- Återhållsamhet och genomförda effektiviseringar minskar övriga kostnader.
- Personalkostnaderna ökar på grund av etablering av en kundservicefunktion för Tåg i Bergslagen. Kostnaden faktureras tågbolaget.
- Antalet serviceresor (framför allt färdtjänst- och särskilda skolskjutsresor) har ökat och priset för tjänsten är uppräknat enligt avtal.
- Ökad satsning på tågtrafik. Reducering av parallellgående busstrafik har inte kunnat genomföras för att tågtrafiken inte har varit tillräckligt robust.

Investeringar

Investeringsprojekt (mnkr)	Budget 2024	Utfall 2024	Kvarvarande medel
	inklusive överförda medel		
Digitala hållplatsskyltar	4,1	0,6	3,5
VL-app	3,6	1,7	1,9
Systemstöd särskilda persontransporter	8,0	0,0	8,0
Summa	15,7	2,3	13,4

Kommentarer

- Upphandling av hållplatsskärmar är klar och implementering påbörjad.
- Utveckling av app för allmän kollektivtrafik pågår.
- Upphandling av systemstöd för särskilda persontransporter pågår.
- Investering i biljettsystem 2024 uppgår till 841 tkr. Medel är avsatta centralt inom regionen.

10

RV240774

Kollektivtrafikförvaltningen/Planering och utveckling
Mats Ellman
Epost: mats.ellman@regionvastmanland.se
Telefon: 021-961 42 51

Datum
2025-02-04

Vårt diarienummer
RV240774

TJÄNSTESKRIVELSE - LIVSLÄNGDSSÄKRANDE AKTIVITETER FÖR TÅG I BERGSLAGEN AB:S REGINAFORDON SOM HYRS FRÅN AB TRANSITIO

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens förslag till fullmäktiges beslut

1. AB Transitio får i uppdrag att inom maximalt takbelopp för investeringar om 158 miljoner kronor genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för Tåg i Bergslagen AB:s Reginafordon. Beslutet gäller under förutsättning att Region Dalarna, Region Örebro län och Region Gävleborg fattar motsvarande beslut.
2. Region Västmanland ingår borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 19,75 miljoner kronor jämte därpå löpande ränta och kostnader avseende livslängdssäkrande aktiviteter.
3. Finansiering av den ökade hyreskostnaden ska inarbetas i kommande regionplaner och budgetar för Region Västmanland.

Ärendet i korthet

Ärendet beskriver bakgrund och behov att Region Västmanland investerar i livstidsäkrande åtgärder för tågtypen Regina. Ärendet föreslår Kollektivtrafiknämnden besluta att föreslå Regionstyrelsen föreslår Regionfullmäktige att besluta i enlighet med ärendet.

Detaljerad beskrivning av ärendet

AB Transitio har tillsammans med andra berörda parter genomfört en omfattande utredning gällande Reginaflottans status och framtid. Denna utredning samt ett sedan fortsatt genomfört arbete har resulterat i en rekommendation att genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för att säkerställa att Reginafordonen kan vara i drift under hela den planerade tekniska livslängden vilket är till åren 2031-2034 beroende på när fordonen togs i drift.

Nedan område med tillhörande aktiviteter har identifierats för att säkra livslängden. Mer utförliga beskrivningar av respektive område och aktivitet finns i bifogade handlingar.

1. Tekniska uppgraderingar
2. Serviceavtal
3. Underhållsåtgärder
4. Fördjupade utredningar
5. Förvaltning
6. Övriga aktiviteter

Verksamhetsmässiga/ekonomiska/juridiska konsekvenser och finansiering

Ett genomförande av identifierade aktiviteter möjliggör även för ett eventuellt senare beslut om livslängdsförlängning alternativt anskaffning av nya fordon. Att anskaffa nya fordon utgör dock inte ett ersättande alternativ till de livslängdssäkrande aktiviteterna.

Uppskattad hyrespåverkande kostnad av redan beslutade¹ - samt nu tillkommande livslängdssäkrande investeringar inklusive 3% ränta uppgår för Tåg i Bergslagens 23 Reginafordon till cirka 334 miljoner SEK. Beräknat över återstående teknisk livslängd.

Detta beslut avseende livslängdssäkrande investeringar omfattar cirka 145,5 miljoner SEK eller motsvarande 6,3 miljoner SEK per fordon. Inräknat relativ kostnad för andel av reservfordon samt ett riskpåslag om 5% blir den totala hyrespåverkande kostnaden för den livslängdssäkrande investeringen cirka 158 miljoner SEK.

De 158 miljoner SEK utgör ett takbelopp inom vilket beslut om genomförande av olika investeringar/aktiviteter sedan kan tas på tjänstemannanivå efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon

Hållbarhet***Miljöperspektiv***

Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ses ha en positiv inverkan på den miljömässiga hållbarheten då genomförda aktiviteter avser att säkerställa en stabil tågtrafik inom Tåg i Bergslagen ABs trafikeringsområde. Om tågavgångar behöver ställas in på grund av fordonsbrist finns risk att resenärer tvingas att välja andra färdmedel vilket kan få en negativ effekt på den miljömässiga hållbarheten. Ett beslut om genomförande av livslängdssäkrade aktiviteter ger även möjlighet till ett senare beslut om livslängdsförlängning vilket då skulle innebära att fordonen nyttjas under en längre tid vilket är positivt ur ett naturresursperspektiv och även det skulle bidra till den miljömässiga hållbarheten

Mänskliga rättigheter - prövning av barnens bästa

Den samlade bedömning ger att barn på såväl lång som kort sikt gynnas av att det möjliggörs en fortsatt kollektivtrafik med tåg i den omfattning som regionen har och avser att ha. Det påverkar barnens vardag och möjlighet att delta i studie- och arbetsliv och i andra sociala sammanhang.

Invånarperspektiv

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. Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ser till att bibehålla den sociala hållbarheten.

¹ Omfattning framgår av avsnitt "Redan beslutade investeringar i bilaga"

Uppföljning

Uppföljning sker i de förvaltnings- och beslutsstrukturer som finns inom Tåg i Bergslagen med återrapportering till kollektivtrafiknämnden.

Bilaga

Fördjupande beskrivning – Livslängdssäkrande aktiviteter för Tåg i Bergslagen AB:s Reginafordon vilka hyrs från AB Transitio.

Fördjupande beskrivning – Livslängdssäkrande aktiviteter för Tåg i Bergslagen ABs Reginafordon vilka hyrs från AB Transitio

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår Regionstyrelsen föreslå Regionfullmäktige besluta följande:

1. Ge AB Transitio i uppdrag att inom maximalt takbelopp för investeringar, 158 miljoner SEK genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för Tåg i Bergslagen ABs Reginafordon under förutsättning att Region Dalarna, Region Örebro län och Region Gävleborg fattar likalydande beslut.
2. Ingå borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 19,75 miljoner SEK jämte därpå löpande ränta och kostnader avseende livslängdssäkrande aktiviteter
3. För Region Västmanlands del ska finansiering av den ökade hyreskostnaden inarbetas i kommande regionplaner och budgetar

Sammanfattning

Tåg i Bergslagen AB hyr 23 fordon av typ Regina av fordonsägaren AB Transitio.

AB Transitio har tillsammans med andra berörda parter genomfört en omfattande utredning gällande Reginaflottans status och framtid. Denna utredning samt ett sedan fortsatt genomfört arbete har resulterat i en rekommendation att genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för att säkerställa att Reginafordonen kan vara i drift under hela den planerade tekniska livslängden vilket är till åren 2031-2034 beroende på när fordonen togs i drift.

Nedan område med tillhörande aktiviteter har identifierats för att säkra livslängden. Mer utförliga beskrivningar av respektive område och aktivitet finns under avsnitt "Ärendet".

1. Tekniska uppgraderingar
2. Serviceavtal
3. Underhållsåtgärder
4. Fördjupade utredningar
5. Förvaltning
6. Övriga aktiviteter

Av de identifierade områdena så innebär område "1. Tekniska uppgraderingar" investeringar, vilka detta investeringsbeslut avser. Kostnader kopplade till övriga områden (2. - 6.) utgörs av projekt- och förvaltningskostnader, alternativt regleras inom Tåg i Bergslagens trafikavtal.

Ett genomförande av identifierade aktiviteter möjliggör även för ett eventuellt senare beslut om livslängdsförlängning alternativt anskaffning av nya fordon. Att anskaffa nya fordon utgör dock inte ett ersättande alternativ till de livslängdssäkrande aktiviteterna.

Uppskattad hyrespåverkande kostnad av redan beslutade¹ - samt nu tillkommande livslängdssäkrande investeringar inklusive tre procents ränta uppgår för Tåg i Bergslagens 23 Reginafordon till cirka 334 miljoner SEK. Beräknat över återstående teknisk livslängd. Detta beslut avseende livslängdssäkrande investeringar omfattar cirka 145,5 miljoner SEK eller motsvarande 6,3 miljoner SEK per fordon. Inräknat relativ kostnad för andel av reservfordon samt ett riskpåslag om 5% blir den totala hyrespåverkande kostnaden för den livslängdssäkrande investeringen cirka 158 miljoner SEK.

De 158 miljoner SEK utgör ett takbelopp inom vilket beslut om genomförande av olika investeringar/aktiviteter sedan kan tas på tjänstemannanivå efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon.

För att ge en uppfattning om hur de uppskattade hyrespåverkande kostnaderna fördelas per delägare avseende de livslängdssäkrande aktiviteterna har procentsatser för 2024-års fördelning av fordonshyran i Tåg i Bergslagen AB använts i tabellen nedan. Fordonshyran, för de fordon som används i trafik, fördelas utifrån tågkilometer och antal stopp per delägare och därmed kan den procentuella fördelningen och därmed även beloppen i tabellen nedan komma att ändras i det fall tågkilometer och antal stopp förändras framöver.

Livslängdssäkrande aktiviteter (nya investeringar), uppskattad hyrespåverkande kostnad per delägare per år förutsatt att takbeloppet nyttjas i sin helhet samt att investeringarna per fordon genomförs enligt nuvarande tidplan:

År	Region Dalarna	Region Örebro län	Region Västmanland	Region Gävleborg	Summa ²
2028	4 300 000 SEK	3 100 000 SEK	2 900 000 SEK	1 500 000 SEK	11 800 000 SEK
2029	12 800 000 SEK	9 200 000 SEK	8 800 000 SEK	4 600 000 SEK	35 400 000 SEK
2030	14 000 000 SEK	10 100 000 SEK	9 700 000 SEK	5 000 000 SEK	38 800 000 SEK
2031	16 400 000 SEK	11 800 000 SEK	11 300 000 SEK	5 900 000 SEK	45 400 000 SEK
2032	4 000 000 SEK	2 800 000 SEK	2 700 000 SEK	1 400 000 SEK	10 900 000 SEK
2033	2 800 000 SEK	2 000 000 SEK	1 900 000 SEK	1 000 000 SEK	7 700 000 SEK
2034	2 800 000 SEK	2 000 000 SEK	1 900 000 SEK	1 000 000 SEK	7 700 000 SEK
Summa¹	57 100 000 SEK	41 000 000 SEK	39 200 000 SEK	20 400 000 SEK	157 700 000 SEK

² Avvikelse i summering jämfört med totalbelopp/takbelopp beror på avrundningar.

Borgen

Då utgifterna/utbetalningarna för olika åtgärder på fordonen inträffar relativt sett tidigare än när AB Transitio får tillbaka inbetalningar för detta av hyrestagarna (återbetalas genom fordonshyran över 6-8 år) behöver AB Transitio försäkra sig om att kunna finansiera en del av utgifterna genom extern upplåning.

¹ Omfattning framgår av avsnitt "Redan beslutade investeringar"

Om möjlighet till extern upplåning ej finns, givet storleken på Reginaflottan totalt sett, uppstår en risk att AB Transitios rörelsekapital påverkas negativt alltför mycket. Bedömningen är att det bör vara tillräckligt att kunna finansiera hälften av investeringskostnaderna för att hantera denna risk.

För Region Västmanland ska finansiering av hyreskostnaden ske genom att inarbetas i kommande Regionplaner och budgetar.

Ytterligare beskrivning finns under avsnitt ”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 vilket kräver att tågen fungerar tillfredsställande och kan trafiksättas enligt plan.

Tåg i Bergslagen AB opererar med 30 tågfordon, av vilka 23 är av typ Regina. Dessa fordon hyrs in från fordonsägaren AB Transitio som ansvarar för att anskaffa, finansiera och förvalta tågfordon åt sina ägare vilka är 20 svenska regioner.

Reginafordonen tillverkades och levererades under perioden 2001-2004 och har en beräknad livslängd på 30 år. Fordonen beräknas således att vara i trafik till 2031-2034. Under livslängden genomför fordonsägaren ett förbestämt antal så kallade tunga underhållsaktiviteter och upprustningar vilka i det senare fallet främst omfattar inredning och målning. Fordonens trafiknära underhåll utförs utefter ett av fordonsägaren fastställt underhållsprogram av part som upphandlas av Tåg i Bergslagen AB.

Bakgrund till förslaget om beslut om livslängdssäkran aktiviteter

Fordonsägaren AB Transitio har tillsammans med andra berörda parter genomfört en utredning gällande Reginaflottans status och framtid. Utredningen har utgått från två frågeställningar:

1. Identifiera vilka aktiviteter som krävs för att säkerställa att Reginaflottan har en god tillgänglighet och tillförlitlighet under sin tekniska livslängd på 30 år, “livslängdssäkran”.
2. Utredda vad som krävs för att åstadkomma en “livslängdsförlängning” av hela fordonsflottan fram till och med år 2043.

Detta beslutsärende avser endast punkt 1 ovan, ett beslut om genomförande av punkt 1 “livslängdssäkran” möjliggör dock ett beslut avseende punkt 2 “livslängdsförlängning” vilket i så fall kommer hanteras i ett separat beslutsärende i ett senare skede.

Livslängdsutredningen genomfördes under drygt ett år med stöd av konsultbolaget WSP och slutrapporten levererades i maj 2023. WSP ledde utredningen, utöver uppdragets projektledare var ett 15-tal WSP konsulter engagerade i större eller mindre omfattning, varav

flertalet har stor kunskap och erfarenhet om Reginafordonen. Utredningen hade ett stort fokus på att engagera och samla in fakta och erfarenhet från hela "Regina-sfären", detta omfattade bland annat möten och dialoger med hyrestagarna, verkstäderna för trafiknära underhåll, leverantörerna för tungt underhåll på komponenter och fordon, samt fordonstillverkaren och viktiga systemleverantörer. Efter leverans av utredningen fortsatte ett arbete för att sammanställa, besluta och initiera aktiviteter för att säkra tillgänglighet och tillförlitlighet under den tekniska livslängden, och vidare undersöka förutsättningar, behov och omfattning för en livslängdsförlängning. Detta fortsatta arbete resulterade i handlingarna "*AB Transitio – Livslängdssäkring av Reginaflottan och beslut om fordonens framtid*" samt "*Beslutsunderlag – Regina livslängdssäkring*", handlingarna belyser och beskriver problembilden, vilka aktiviteter som behöver vidtas samt vilka aktiviteter som behöver vidare utredning. Handlingarna bifogas detta beslutsärende.

Utifrån ovan underlag samt fordonsägaren AB Transitios rekommendation har Tåg i Bergslagen ABs styrelse fattat beslut om att rekommendera respektive fullmäktige hos de fyra regionerna, vilka tillsammans äger Tåg i Bergslagen AB, att fatta beslut om genomförande av livslängdssäkrande aktiviteter.

Livslängdssäkrande aktiviteter

Utredningen samt fordonsägaren AB Transitios rekommendation är att livslängdssäkrande aktiviteter för Reginafordonen genomförs för att återfå en fullgod nivå på Reginaflottans tillgänglighet och tillförlitlighet under den tekniska livslängden, detta förutsätter även att redan pågående tekniska uppgraderingar/investeringar (se avsnitt "Redan beslutade investeringar" nedan) slutförs. De redan pågående tekniska uppgraderingarna/investeringarna var av tvingande karaktär och beslut har tagits på tjänstemannanivå vid olika tidpunkter under flera års tid efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon. Ett genomförande av de redan pågående aktiviteterna samt livslängdssäkrande aktiviteterna möjliggör även för ett eventuellt senare beslut om livslängdsförlängning alternativt anskaffning av nya fordon. Att anskaffa nya fordon utgör inte ett ersättande alternativ till livslängdssäkringen. Utredningen visar på att ledtiderna för att anskaffa nya fordon är mellan 8-12 år innan det sista fordonet levererats och godkänts. Kostnadsbilden förväntas vara väsentligt högre än för befintliga Reginafordon, bland annat utifrån rådande omvärldsfaktorer såsom materialpriser och valutakurs. AB Transitio ser inte heller att optioner i gällande fordonsleveransavtal kan nyttjas bland annat då antalet optionsfordon inte täcker Reginaflottans behov.

Livslängdssäkring

Nedan områden med tillhörande aktiviteter har identifierats. Av de identifierade områdena så innebär område 1 "Tekniska uppgraderingar" investeringar, vilka detta investeringsbeslut avser. Kostnader kopplade till övriga områden utgörs av projekt- och förvaltningkostnader, alternativt regleras inom Tåg i Bergslagens trafikavtal.

1. Tekniska uppgraderingar

Investeringsbehoven i de tekniska uppgraderingarna nedan kommer sig främst av

konstaterade, eller risk för, obsolescenser avseende komplex elektronik.

- **Bromssystem TS1-70:**

Bromssystemet installerat på tågset 1-70 kräver en teknisk uppgradering då komplex elektronik är konstaterat obsolet och tillgängliga reservdelar sannolikt inte kommer att räcka till. För att genomföra denna tekniska uppgradering behöver analyser utföras, specifikationer tas fram, upphandling genomföras samt ombyggnation ske. Investeringskostnaden uppstår i samband med att ombyggnationen genomförs.

- **Obsolescens elektronik:**

Det finns en risk att tekniska uppgraderingar krävs på enskilda komponenter innehållande komplex elektronik på grund av obsolescens. Det är sannolikt att reparation och reservdelsförsörjning kan säkerställas under fordonens tekniska livslängd genom upprättande av serviceavtal men det kräver vidare utredning. Slutgiltigt beslut om investeringar tas efter genomförd utredning och investeringskostnaden uppstår i samband med att ombyggnation genomförs. Berörda system där risk för reservdelbrist till följd av obsolescens föreligger är följande:

- Elektriskt drivsystem
- Hjälpkraftssystem
- Batterisystem
- Styr- och datorsystem

2. Serviceavtal

Serviceavtal omfattar strömriktarmoduler och batteriladdare samt kretskort inom styr- och datorsystemet samt bromssystemet. Möjliga leverantörer har identifierats. Viss analys kvarstår samt genomförande av upphandling.

3. Underhåll

Underhållsåtgärder, så kallade kampanjer, och/eller förändrat underhåll behöver genomföras för följande områden:

- Vattenläckage genom korgstruktur (pågående ändringsärende)
- Övergångsbälgar (pågående ändringsärende)
- Huvudbrytare
- Takmonterat högspänningskablage
- Hjälpkompressor

4. Fördjupad utredning

Innebär att en fördjupad utredning rekommenderas som ett första steg för att definiera och öka förståelsen för en identifierad livslängdsrisk. Föreslagna inledande analyser/utredningar syftar till att fastställa omfattning för åtgärderna och begränsa kostnaderna. Utredningar avseende obsolescens för elektronik syftar till att klarlägga

huruvida det kräver investering, i form av Teknisk uppgradering, eller om komponenter/system kan hanteras tillfredställande genom serviceavtal. Följande utredningar har identifierats:

- **Obsolescens elektronik:**

Avser de komponenter som riskerar att drabbas av obsolescens inom den tekniska livslängden. Utredningen ska, i de fall det är relevant, omfatta möjligheten att göra förändringar i mjukvaran. Resultatet av utredningen kommer att visa om tekniska uppgraderingar är nödvändiga eller ej. Utredningen ska utvärdera perspektiven livslängdssäkring och livslängdsförlängning.

- **Batterikontaktor**

En utredning i form av uppföljning av aktuellt felutfall.

Utredningar livslängdsförlängning

Utredningar i syfte att proaktivt erhålla mer fakta om risker kopplade till livslängdsförlängning och som potentiellt också kan påverka befintlig teknisk livslängd.

5. Förvaltning

- **Obsolescens:**

I och med att fordonen blir äldre kommer omfattningen av obsolescens att öka med tiden. En löpande bevakning och hantering av obsolescens bör definieras och resurser allokeras.

- **Löpande uppföljning:**

En löpande systematisk uppföljning av felutfall/felfrekvenser på delsystem/komponenter rekommenderas i syfte att se trender och tendenser, samt följa upp effekten av införda åtgärder. Fordonstillgängligheten bör också löpande följas upp i syfte att åskådliggöra hur respektive system bidrar till att fordonen inte kan trafiksättas. Omfattning och nivå behöver inledningsvis definieras samt resurser behöver allokeras.

6. Övriga aktiviteter

Består av underhållsoptimeringar och mindre tekniska förändringar i syfte att förbättra tillgängligheten och tillförlitligheten för fordonen.

Redan beslutade investeringar

1. Tungt underhåll/upprustning 4/midlife åtgärder

- Omfattning 59/63 fordon, sista fordon klart 2028 Q3 (gällande plan)

2. Livslängdssäkring Passagerarinformationssystem

- Omfattning samtliga fordon, sista fordonet klart 2029 Q2 (gällande plan)

3. Införande av nytt signalsäkerhetssystem, ERTMS

- Samordning sker med fordonsägare Västtrafik

- Omfattning samtliga fordon, exkl. Norrtågs redan ERTMS utrustade fordon, sista fordonet klart 2028 Q3 (gällande plan)

4. Livslängdssäkring HVAC system, samtliga HVAC aggregat

- Samordning sker med fordonsägare Västtrafik
- Omfattning samtliga HVAC aggregat ombyggda 2025 Q4 (gällande plan)

5. Uppgradering internet ombord

- Omfattning Norrtågs och Värmlandstrafiks fordon, sista fordonet klart för ingående Regina fordon

Identifierade risker samt riskreducerande åtgärder kopplade till genomförande av livslängdssäkrande aktiviteter

Följande risker med hög allvarlighetsgrad har identifierats kopplat till livslängdssäkringen, till dessa finns även riskreducerande åtgärder.

Risk	Riskreducerande åtgärd
Osäkerhet leverantör/avtal: <ul style="list-style-type: none"> - Det finns en osäkerhet i möjliga leverantörers kapacitet/förmåga att åta sig uppdrag avseende tekniska uppgraderingar. - Erfarenhet av tidigare och pågående projekt visar att betydande leveransförseningar är vanligt förekommande. - Avsaknad av konkurrens till följd av teknisk komplexitet/immateriella rättigheter 	<ul style="list-style-type: none"> - Eskalerad dialog med fordonsleverantör och berörda systemleverantörer. - Dokumentera och besluta upphandlingsstrategi (förankring juridik). - Kartlägga vilka behov som finns innan serviceavtal tecknas.
Kvalitetsbrister i genomförandet: Kopplat till försämrad funktionalitet och bristfällig underhållsdokumentation.	<ul style="list-style-type: none"> - Noggranna kvalitetskontroller av kompetenta besiktningsmän som kan berörda system, och som förstår drift och underhåll. - Lägga fokus på kravställning vid upphandling, samt noggrann kvalitetskontroll inför leverans - Gör förserie i god tid för att verifiera hela processen - Kvalificerad kvalitetskontrollant - Tydlig kravställning i upphandling
Obsolescens: Ytterligare obsolescens på kritiska komponenter som inte identifierats i utredningen, eller risk för att åtgärder inte blir klara i tid.	<ul style="list-style-type: none"> - Undersök om finns fler potentiella leverantörer - Se över hela reservdelslager, serviceavtal - Genomför marknadsundersökning - hur har tidigare fordonsägare löst detta?

	<ul style="list-style-type: none"> - Undersök kritiska komponenter - kartlägg mer noggrant och specificera vad/hur stor risken egentligen är - Löpande kontakt med systemleverantörer (Transitio) - Etablera ett mer systematiskt arbete inom fordonsförvaltningen. - Skicka uppmaning till inköpare som jobbar inom trafiknära underhållare att ställa frågan om kommande obsolescens. - Utveckla strategiska reservdelslagret (SRL)
Osäkerhet i beslutsunderlag: att uppskattade kostnader inte stämmer och genomförandet blir dyrare.	<ul style="list-style-type: none"> - Lägg till ett riskpåslag i investeringsbeloppen - Analysera "show stoppers" som exempelvis korgsprickor eller boggisprickor i tidigt skede.
Beslutsprocess: att beslut om genomförande drar ut på tiden eller att det tar lång tid att få tillräckligt beslutsunderlag.	<ul style="list-style-type: none"> - AB Transitio föreslår att investeringsuppdrag inhämtas från hyrestagarna inför uppstarten av livslängdssäkringsprojektet i form av ett "bruttouppdrag", det vill säga ett beslut gällande ett takbelopp för investeringarna. Uppdragen motsvarar omfattning av total investering för livslängdssäkring.

Plan för genomförande

AB Transitio föreslår att investeringsuppdrag inhämtas från hyrestagarna inför uppstarten av livslängdssäkringsprojektet i form av ett "bruttouppdrag" det vill säga ett beslut gällande ett takbelopp för investeringarna. Uppdragen motsvarar omfattning av total investering för livslängdssäkring. AB Transitio återkommer efter genomförda analyser/utredningar med uppdaterade investeringsunderlag vilka sedan hanteras på tjänstemannanivå så länge investeringarna ryms inom beslutat bruttoupdrag/takbelopp. Syftet med detta alternativ är att säkra hyrestagarnas uppdrag inledningsvis för att minska risken att hyrestagarnas beslutsprocess påverkar livslängdssäkringsprojektets framdrift.

Beslut har fattats att AB Transitio ska tillsätta ett projekt för livslängdssäkringen bland annat utifrån att projektet är tidskritiskt samt att det behöver genomföras kompletterande utredningar/analyser för att bland annat reda ut omfattning av de åtgärder som enligt livslängdsutredningen innebär en investering för ett genomförande. Identifierade åtgärder som kräver investering kommer att genomföras sent i fordonens tekniska livslängd och det är då viktigt att begränsa kostnad och ledtid för genomförandet. Utifrån den information som finns idag är den planerade tekniska livslängden för fordonen fram till åren 2031-2034, AB Transitio kommer dock att fortsätta utredningen avseende möjlighet till livslängdsförlängning. Inför varje enskilt beslut om teknisk uppgradering behöver omfattningen utvärderas för optimering av den totala investeringen. Dels med avseende på kvarvarande teknisk livslängd, dels med avseende på fortsatt utredning om livstidsförlängning.

Följande aktiviteter och beslutspunkter har identifierats i Transitios analys av genomförd Livslängdsutredning.

Projekt livslängdssäkring

- Beslut om framtida projektkostnader sommaren 2025.
- Beslut om Investeringsram och Borgen: Senast 30 juni 2025.
 - Tjänsteskrivelse från Transitio: Q3 2024, inklusive riskpåslag för att hantera osäkerheter i investering.
 - Förslag Uppdrag: Angående livslängdssäkring från Transitio Q3 2024.

Avstämningar

- Avstämning 1: Faktisk investeringsram för åtgärder bromssystem, återredovisning halvårsskiftet 2025 med reviderad beräkning i projektrapport.
- Avstämning 2: Faktisk investeringsram efter utredning livslängdssäkring, återredovisning Q1 2026 med reviderad beräkning i projektrapport.

Parallellt med de livslängdssäkrande aktiviteterna föreslås även fortsatta utredningar av livslängdsförlängning. Dessa utredningar syftar till att proaktivt erhålla mer fakta om risker kopplade till livslängdsförlängning, risker som även kan påverka befintlig teknisk livslängd. Detta kommer sedan att mynna ut i förslag till beslut om att antingen genomföra livslängdsförlängning eller införskaffning av nya fordon.

Kostnader och finansiering

Uppskattad hyrespåverkande kostnad av redan beslutade - samt nu tillkommande livslängdssäkrande investeringar inklusive tre procents ränta uppgår för Tåg i Bergslagens 23 Reginafordon till cirka 334 miljoner SEK. Beräknat över återstående teknisk livslängd. Detta beslut avseende livslängdssäkrande investeringar omfattar cirka 145,5 miljoner SEK eller motsvarande 6,3 miljoner SEK per fordon. Inräknat relativ kostnad för andel av reservfordon samt ett riskpåslag om 5% blir den totala hyrespåverkande kostnaden för den livslängdssäkrande investeringen cirka 158 miljoner SEK.

De 158 miljoner SEK utgör ett takbelopp inom vilket beslut om genomförande av olika investeringar/aktiviteter sedan kan tas på tjänstemannanivå efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon.

För att ge en uppfattning om hur de uppskattade hyrespåverkande kostnaderna fördelas per delägare avseende de livslängdssäkrande aktiviteterna har procentsatser för 2024-års fördelning av fordonshyran i Tåg i Bergslagen AB använts i tabellen nedan. Fordonshyran, för de fordon som används i trafik, fördelas utifrån tågkilometer och antal stopp per delägare och därmed kan den procentuella fördelningen och därmed även beloppen i tabellen nedan komma att ändras i det fall tågkilometer och antal stopp förändras framöver.

Livslängdssäkrande aktiviteter (nya investeringar), uppskattad hyrespåverkande kostnad per delägare per år förutsatt att takbeloppet nyttjas i sin helhet samt att investeringarna per fordon genomförs enligt nuvarande tidplan:

År	Region Dalarna	Region Örebro län	Region Västmanland	Region Gävleborg	Summa ²
2028	4 300 000 SEK	3 100 000 SEK	2 900 000 SEK	1 500 000 SEK	11 800 000 SEK
2029	12 800 000 SEK	9 200 000 SEK	8 800 000 SEK	4 600 000 SEK	35 400 000 SEK
2030	14 000 000 SEK	10 100 000 SEK	9 700 000 SEK	5 000 000 SEK	38 800 000 SEK
2031	16 400 000 SEK	11 800 000 SEK	11 300 000 SEK	5 900 000 SEK	45 400 000 SEK
2032	4 000 000 SEK	2 800 000 SEK	2 700 000 SEK	1 400 000 SEK	10 900 000 SEK
2033	2 800 000 SEK	2 000 000 SEK	1 900 000 SEK	1 000 000 SEK	7 700 000 SEK
2034	2 800 000 SEK	2 000 000 SEK	1 900 000 SEK	1 000 000 SEK	7 700 000 SEK
Summa ¹	57 100 000 SEK	41 000 000 SEK	39 200 000 SEK	20 400 000 SEK	157 700 000 SEK

² Avvikelse i summering jämfört med totalbelopp/takbelopp beror på avrundningar.

Borgen

Då utgifterna/utbetalningarna för olika åtgärder på fordonen inträffar relativt sett tidigare än när AB Transitio får tillbaka inbetalningar för detta av hyrestagarna (återbetalas genom fordonshyran över 6-8 år) behöver AB Transitio försäkra sig om att kunna finansiera en del av utgifterna genom extern upplåning.

Om möjlighet till extern upplåning ej finns, givet storleken på Reginaflottan totalt sett, uppstår en risk att AB Transitis rörelsekapital påverkas negativt alltför mycket. Bedömningen är att det bör vara tillräckligt att kunna finansiera hälften av investeringskostnaderna för att hantera denna risk.

För Region Västmanland ska finansiering av hyreskostnaden genom att inarbetas i kommande Regionplaner och budgetar.

Projekt- och utredningskostnad

På grund av att tidsfaktorn är avgörande för ett eventuellt genomförande av investeringarna/aktiviteterna har AB Transitio fått i uppdrag att starta ett projekt för bland annat vidare utredningar samt eventuella framtida genomföranden av livslängdssäkringen. Projekt- och utredningskostnaden uppskattas under en inledande tolv månadersperiod för Tåg i Bergslagen AB till cirka 2 990 000 SEK. Detta finansieras som förvaltningskostnad och ingår ej i investeringsbeslutet, detta motsvarar cirka 130 000 SEK per fordon i ökad årshyra. För 2024 hanterades denna kostnad inom befintlig hyresnivå utifrån minskade räntekostnader. För eventuell påverkan av 2025-års hyresnivå återkommer AB Transitio efter genomförd budgetprocess.

Efter genomförda analyser och utredningar där omfattningen av de livslängdssäkrande åtgärderna är definierade kommer en total projektbudget för kvarvarande period att presenteras för förankring.

Konsekvensbeskrivningar

Arbetsmiljö

Beslutet kan få en viss påverkan på arbetsmiljön inom den egna organisationen genom en ökad arbetsbelastning på grund av deltagande i samverkansmöten, kravställning och uppföljning etcetera tillsammans med AB Transitio.

Risken för påverkan på arbetsmiljön är dock större om beslut om livslängdssäkrande aktiviteter inte tas och fordon eventuellt behöver tas ur drift så att fordonsbrist uppstår och tågavgångar behöver ställas in. Då ökar arbetsbelastningen för flera delar av verksamheten.

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. Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ser till att bibehålla den sociala hållbarheten.

Miljömässig hållbarhet

Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ses ha en positiv inverkan på den miljömässiga hållbarheten då genomförda aktiviteter avser att säkerställa en stabil tågtrafik inom Tåg i Bergslagen ABs trafikeringsområde. Om tågavgångar behöver ställas in på grund av fordonsbrist finns risk att resenärer tvingas att välja andra färdmedel vilket kan få en negativ effekt på den miljömässiga hållbarheten. Ett beslut om genomförande av livslängdssäkrade aktiviteter ger även möjlighet till ett senare beslut om livslängdsförlängning vilket då skulle innebära att fordonen nyttjas under en längre tid vilket är positivt ur ett naturresursperspektiv och även det skulle bidra till den miljömässiga hållbarheten.

Ekonomisk hållbarhet

Som beskrivits tidigare kommer identifierade åtgärder som kräver investering att genomföras sent i fordonens tekniska livslängd och det är då viktigt att begränsa kostnad och ledtid för genomförandet. AB Transitio är medvetna om detta och kommer arbeta aktivt med att hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Utredningen visar på att livslängdssäkrade aktiviteter behöver genomföras, det finns inga andra alternativa lösningar bland annat utifrån att det beräknas ta för lång tid att upphandla nya fordon samt att detta skulle vara kostnadsdrivande för hyrestagarna utifrån exempelvis rådande omvärldsfaktorer.

Att genomföra de livslängdssäkrade aktiviteterna bidrar till att säkerställa en mer stabil trafikdrift och genom det även möjligheterna till att säkerställa Tåg i Bergslagen ABs intäkter. Beslutet bidrar även till att bibehålla möjligheterna för arbets- och studiependling vilket kan bidra till en förbättrad kompetensförsörjning och vara positivt för den ekonomiska hållbarheten.

Expedieras till

Tåg i Bergslagen

Kollektivtrafikförvaltningen

Transitio AB

Namn Arne Andersson
Förvaltningsdirektör

Mohammad Sabet
Handläggare: Bitr. förvaltningsdirektör

11

KTM250019

Kollektivtrafikförvaltningen/Planering och utveckling
Mats Ellman
Epost: mats.ellman@regionvastmanland.se
Telefon: 021-961 42 51

Datum
2025-02-04

Vårt diarienummer
KTM250019

TJÄNSTESKRIVELSE - LIVSLÄNGDSSÄKRANDE AKTIVITETER FÖR MÄLARDALSTRAFIK AB:S REGINAFORDON SOM HYRS FRÅN AB TRANSITIO

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens förslag till fullmäktiges beslut

1. AB Transitio får i uppdrag att inom maximalt takbelopp för investeringar om 28 miljoner kronor genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för Region Västmanlands Regionafordon. Beslutet gäller under förutsättning att Region Uppsala fattar motsvarande beslut.
2. Region Västmanland ingår borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 14 miljoner kronor jämte därpå löpande ränta och kostnader avseende livslängdssäkrande aktiviteter.
3. Finansiering av den ökade hyreskostnaden ska inarbetas i kommande regionplaner och budgetar för Region Västmanland.

Ärendet i korthet

Ärendet beskriver bakgrund och behov att Region Västmanland investerar i livstidsäkrande åtgärder för tågtypen Regina. Ärendet föreslår Kollektivtrafiknämnden besluta att föreslå Regionstyrelsen föreslår Regionfullmäktige att besluta i enlighet med ärendet.

Detaljerad beskrivning av ärendet

AB Transitio har tillsammans med andra berörda parter genomfört en omfattande utredning gällande Reginaflottans status och framtid. Denna utredning samt ett sedan fortsatt genomfört arbete har resulterat i en rekommendation att genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för att säkerställa att Reginafordonen kan vara i drift under hela den planerade tekniska livslängden vilket är till åren 2031-2034 beroende på när fordonen togs i drift.

Nedan område med tillhörande aktiviteter har identifierats för att säkra livslängden. Mer utförliga beskrivningar av respektive område och aktivitet finns i bifogade handlingar.

1. Tekniska uppgraderingar
2. Serviceavtal
3. Underhållsåtgärder
4. Fördjupade utredningar
5. Förvaltning
6. Övriga aktiviteter

Verksamhetsmässiga/ekonomiska/juridiska konsekvenser och finansiering

Ett genomförande av identifierade aktiviteter möjliggör även för ett eventuellt senare beslut om livslängdsförlängning alternativt anskaffning av nya fordon. Att anskaffa nya fordon utgör dock inte ett ersättande alternativ till de livslängdssäkrande aktiviteterna.

Uppskattad hyrespåverkande kostnad av redan beslutade¹ - samt nu tillkommande livslängdssäkrande investeringar inklusive 3% ränta uppgår för Region Västmanlands Reginafordon till cirka 41 miljoner SEK. Beräknat över återstående teknisk livslängd. Region Västmanland hyr 4 fordon av typ Regina av fordonsägaren AB Transitio.

Detta beslut avseende livslängdssäkrande investeringar omfattar cirka 26 miljoner SEK för Region Västmanlands Reginaflotta eller motsvarande 6,5 miljoner SEK per fordon. Inräknat relativ kostnad för andel av reservfordon samt ett riskpåslag om 5% blir den totala hyrespåverkande kostnaden för den livslängdssäkrande investeringen cirka 28 miljoner SEK för Region Västmanlands Regina flotta.

De 28 miljoner SEK utgör ett takbelopp inom vilket beslut om genomförande av olika investeringar/aktiviteter sedan kan tas på tjänstemannanivå efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon.

Hållbarhet***Miljöperspektiv***

Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ses ha en positiv inverkan på den miljömässiga hållbarheten då genomförda aktiviteter avser att säkerställa en stabil tågtrafik inom Mälardalstrafik ABs trafikeringsområde. Om tågavgångar behöver ställas in på grund av fordonsbrist finns risk att resenärer tvingas att välja andra färdmedel vilket kan få en negativ effekt på den miljömässiga hållbarheten. Ett beslut om genomförande av livslängdssäkrade aktiviteter ger även möjlighet till ett senare beslut om livslängdsförlängning vilket då skulle innebära att fordonen nyttjas under en längre tid vilket är positivt ur ett naturresursperspektiv och även det skulle bidra till den miljömässiga hållbarheten

Mänskliga rättigheter - prövning av barnens bästa

Den samlade bedömning ger att barn på såväl lång som kort sikt gynnas av att det möjliggörs en fortsatt kollektivtrafik med tåg i den omfattning som regionen har och avser att ha. Det påverkar barnens vardag och möjlighet att delta i studie- och arbetsliv och i andra sociala sammanhang.

Invånarperspektiv

Tågtrafiken ska möjliggöra för människor att bo, verka och leva i alla delar av Mälardalstrafik ABs trafikeringsområde. Det påverkar invånarnas vardag och möjlighet att delta i studie- och arbetsliv och i andra sociala sammanhang. Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ser till att bibehålla den sociala hållbarheten.

¹ Omfattning framgår av avsnitt "Redan beslutade investeringar i bilaga"

Uppföljning

Uppföljning sker i de förvaltnings- och beslutsstrukturer som finns inom Mälardalstrafik med återrapportering till kollektivtrafiknämnden.

Bilaga

Fördjupande beskrivning – Livslängdssäkrande aktiviteter för Reginafordon 9001, 9002, 9003 och 9004 vilka hyrs av Region Västmanland från AB Transitio.

Fördjupande beskrivning – Livslängdssäkrande aktiviteter för Reginafordon 9001, 9002, 9003 och 9004 vilka hyrs av Region Västmanland från AB Transitio

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår Regionstyrelsen föreslå Regionfullmäktige besluta följande:

1. Ge AB Transitio i uppdrag att inom maximalt takbelopp för investeringar, 28 miljoner SEK genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för Region Västmanlands Reginafordon under förutsättning att Region Uppsala fattar likalydande beslut.
2. Ingå borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 14 miljoner SEK jämte därpå löpande ränta och kostnader avseende livslängdssäkrande aktiviteter.
3. För Region Västmanlands del ska finansiering av den ökade hyreskostnaden inarbetas i kommande regionplaner och budgetar

Sammanfattning

Region Västmanland hyr 4 fordon av typ Regina av fordonsägaren AB Transitio.

AB Transitio har tillsammans med andra berörda parter genomfört en omfattande utredning gällande Reginaflottans status och framtid. Denna utredning samt ett sedan fortsatt genomfört arbete har resulterat i en rekommendation att genomföra livslängdssäkrande aktiviteter för att säkerställa att Reginafordonen kan vara i drift under hela den planerade tekniska livslängden, vilket för Region Västmanlands fordon är till åren 2030-2031 beroende på när fordonen togs i drift.

Nedan område med tillhörande aktiviteter har identifierats för att säkra livslängden. Mer utförliga beskrivningar av respektive område och aktivitet finns under avsnitt "Ärendet".

1. Tekniska uppgraderingar
2. Serviceavtal
3. Underhållsåtgärder
4. Fördjupade utredningar
5. Förvaltning
6. Övriga aktiviteter

Av de identifierade områdena så innebär område "1. Tekniska uppgraderingar" investeringar, vilka detta investeringsbeslut avser. Kostnader kopplade till övriga områden (2. - 6.) utgörs av projekt- och förvaltningskostnader, alternativt regleras inom Mälardalstrafiks trafikavtal.

Ett genomförande av identifierade aktiviteter möjliggör även för ett eventuellt senare beslut om livslängdsförlängning alternativt anskaffning av nya fordon. Att anskaffa nya fordon utgör dock inte ett ersättande alternativ till de livslängdssäkrande aktiviteterna.

Uppskattad hyrespåverkande kostnad av redan beslutade¹ - samt nu tillkommande livslängdssäkrande investeringar inklusive tre procents ränta uppgår för Region Västmanlands Reginafordon till cirka 41 miljoner SEK. Beräknat över återstående teknisk livslängd.

Detta beslut avseende livslängdssäkrande investeringar omfattar cirka 26 miljoner SEK för Region Västmanlands Reginaflotta eller motsvarande 6,5 miljoner SEK per fordon. Inräknat relativ kostnad för andel av reservfordon samt ett riskpåslag om 5% blir den totala hyrespåverkande kostnaden för den livslängdssäkrande investeringen cirka 28 miljoner SEK för Region Västmanlands Regina flotta.

De 28 miljoner SEK utgör ett takbelopp inom vilket beslut om genomförande av olika investeringar/aktiviteter sedan kan tas på tjänstemannanivå efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon.

Borgen

Då utgifterna/utbetalningarna för olika åtgärder på fordonen inträffar relativt sett tidigare än när AB Transitio får tillbaka inbetalningar för detta av hyrestagarna (återbetalas genom fordonshyran över 6-8 år) behöver AB Transitio försäkra sig om att kunna finansiera en del av utgifterna genom extern upplåning.

Om möjlighet till extern upplåning ej finns, givet storleken på Reginaflottan totalt sett, uppstår en risk att AB Transitios rörelsekapital påverkas negativt alltför mycket. Bedömningen är att det bör vara tillräckligt att kunna finansiera hälften av investeringskostnaderna för att hantera denna risk.

För Region Västmanland ska finansiering av hyreskostnaden ske genom att inarbeta i regionplaner och budgetar.

Ytterligare beskrivning finns under avsnitt "Kostnader och finansiering".

Ärendet

Mälardalstrafik ansvarar för Mälartågs samhällsfinansierade regionalstågslinjer.

Regionalstågstrafiken utgör ryggraden i det regionala transportsystemet, det kräver att tågen fungerar tillfredsställande och kan trafiksättas enligt plan.

Mälartåg opererar med 9 tågfordon av typ Regina av varav 4 tillhör Region Västmanland. Dessa fordon hyrs in från fordonsägaren AB Transitio som ansvarar för att anskaffa, finansiera och förvalta tågfordon åt sina ägare vilka är 20 svenska regioner.

Region Västmanlands Reginafordon tillverkades och levererades under perioden 2000-2001 och har en beräknad livslängd på 30 år. Fordonen beräknas således att vara i trafik till 2030-2031. Under livslängden genomför fordonsägaren ett förbestämt antal så kallade tunga underhållsaktiviteter och upprustningar vilka i det senare fallet främst omfattar inredning och

¹ Omfattning framgår av avsnitt "Redan beslutade investeringar"

målning. Fordonens trafiknära underhåll utförs utefter ett av fordonsägaren fastställt underhållsprogram av part som upphandlas av Mälardalstrafik.

Bakgrund till föreslaget om beslut om livslängdssäkrande aktiviteter

Fordonsägaren AB Transitio har tillsammans med andra berörda parter genomfört en utredning gällande Reginaflottans status och framtid. Utredningen har utgått från två frågeställningar:

1. Identifiera vilka aktiviteter som krävs för att säkerställa att Reginaflottan har en god tillgänglighet och tillförlitlighet under sin tekniska livslängd på 30 år, "livslängdssäkring".
2. Utreda vad som krävs för att åstadkomma en "livslängdsförlängning" av hela fordonsflottan fram till och med år 2043.

Detta beslutsärende avser endast punkt 1 ovan, ett beslut om genomförande av punkt 1 "livslängdssäkring" möjliggör dock ett beslut avseende punkt 2 "livslängdsförlängning" vilket i så fall kommer hanteras i ett separat beslutsärende i ett senare skede.

Livslängdsutredningen genomfördes under drygt ett år med stöd av konsultbolaget WSP och slutrapporten levererades i maj 2023. WSP ledde utredningen, utöver uppdragets projektledare var ett 15-tal WSP konsulter engagerade i större eller mindre omfattning, varav flertalet har stor kunskap och erfarenhet om Reginafordonen. Utredningen hade ett stort fokus på att engagera och samla in fakta och erfarenhet från hela "Regina-sfären", detta omfattade bland annat möten och dialoger med hyrestagarna, verkstäderna för trafiknära underhåll, leverantörerna för tungt underhåll på komponenter och fordon, samt fordonstillverkaren och viktiga systemleverantörer. Efter leverans av utredningen fortsatte ett arbete för att sammanställa, besluta och initiera aktiviteter för att säkra tillgänglighet och tillförlitlighet under den tekniska livslängden, och vidare undersöka förutsättningar, behov och omfattning för en livslängdsförlängning. Detta fortsatta arbete resulterade i handlingarna "AB Transitio – Livslängdssäkring av Reginaflottan och beslut om fordonens framtid" samt "Beslutsunderlag – Regina livslängdssäkring", handlingarna belyser och beskriver problembilden, vilka aktiviteter som behöver vidtas samt vilka aktiviteter som behöver vidare utredning. Handlingarna bifogas detta beslutsärende.

Livslängdssäkrande aktiviteter

Utredningen samt fordonsägaren AB Transitios rekommendation är att livslängdssäkrande aktiviteter för Reginafordonen genomförs för att återfå en fullgod nivå på Reginaflottans tillgänglighet och tillförlitlighet under den tekniska livslängden, detta förutsätter även att redan pågående tekniska uppgraderingar/investeringar (se avsnitt "Redan beslutade investeringar" nedan) slutförs. De redan pågående tekniska uppgraderingarna/investeringarna var av tvingande karaktär och beslut har tagits på tjänstemannanivå vid olika tidpunkter under flera års tid efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon. Ett genomförande av de redan pågående aktiviteterna samt livslängdssäkrande aktiviteterna möjliggör även för ett eventuellt senare beslut om livslängdsförlängning alternativt anskaffning av nya fordon. Att

anskaffa nya fordon utgör inte ett ersättande alternativ till livslängdssäkring. Utredningen visar på att ledtiderna för att anskaffa nya fordon är mellan 8-12 år innan det sista fordonet har levererats och godkänts. Kostnadsbilden förväntas vara väsentligt högre än för befintliga Reginafordon, bland annat utifrån rådande omvärldsfaktorer såsom materialpriser och valutakurs. AB Transitio ser inte heller att optioner i gällande fordonsleveransavtal kan nyttjas bland annat då antalet optionsfordon inte täcker Reginaflottans behov.

Livslängdssäkring

Nedan områden med tillhörande aktiviteter har identifierats. Av de identifierade områdena så innebär område 1 "Tekniska uppgraderingar" investeringar, vilka detta investeringsbeslut avser. Kostnader kopplade till övriga områden utgörs av projekt- och förvaltningkostnader, alternativt regleras inom Mälardalstrafiks trafikavtal.

1. Tekniska uppgraderingar

Investeringsbehoven i de tekniska uppgraderingarna nedan kommer sig främst av konstaterade, eller risk för, obsolescenser avseende komplex elektronik.

○ Bromssystem TS1-70:

Bromssystemet installerat på tågsätt 1-70 kräver en teknisk uppgradering då komplex elektronik är konstaterat obsolet och tillgängliga reservdelar sannolikt inte kommer att räcka till. För att genomföra denna tekniska uppgradering behöver analyser utföras, specifikationer tas fram, upphandling genomföras samt ombyggnation ske. Investeringskostnaden uppstår i samband med att ombyggnationen genomförs.

○ Obsolescens elektronik:

Det finns en risk att tekniska uppgraderingar krävs på enskilda komponenter innehållande komplex elektronik på grund av obsolescens. Det är sannolikt att reparation och reservdelsförsörjning kan säkerställas under fordonens tekniska livslängd genom upprättande av serviceavtal men det kräver vidare utredning. Slutgiltigt beslut om investeringar tas efter genomförd utredning och investeringskostnaden uppstår i samband med att ombyggnation genomförs. Berörda system där risk för reservdelbrist till följd av obsolescens föreligger är följande:

- Elektriskt drivsystem
- Hjälpkraftssystem
- Batterisystem
- Styr- och datorsystem

2. Serviceavtal

Serviceavtal omfattar strömriktarmoduler och batteriladdare samt kretskort inom styr- och datorsystemet samt bromssystemet. Möjliga leverantörer har identifierats. Viss

analys kvarstår samt genomförande av upphandling.

3. Underhåll

Underhållsåtgärder, så kallade kampanjer, och/eller förändrat underhåll behöver genomföras för följande områden:

- Vattenläckage genom korgstruktur (pågående ändringsärende)
- Övergångsbälgar (pågående ändringsärende)
- Huvudbrytare
- Takmonterat högspänningskablage
- Hjälpkompressor

4. Fördjupad utredning

Innebär att en fördjupad utredning rekommenderas som ett första steg för att definiera och öka förståelsen för en identifierad livslängdsrisk. Föreslagna inledande analyser/utredningar syftar till att fastställa omfattning för åtgärderna och begränsa kostnaderna. Utredningar avseende obsolescens för elektronik syftar till att klarlägga huruvida det kräver investering, i form av Teknisk uppgradering, eller om komponenter/system kan hanteras tillfredställande genom serviceavtal. Följande utredningar har identifierats:

- **Obsolescens elektronik:**
Avser de komponenter som riskerar att drabbas av obsolescens inom den tekniska livslängden. Utredningen ska, i de fall det är relevant, omfatta möjligheten att göra förändringar i mjukvaran. Resultatet av utredningen kommer att visa om tekniska uppgraderingar är nödvändiga eller ej. Utredningen ska utvärdera perspektiven livslängdssäkring och livslängdsförlängning.
- **Batterikontaktor**
En utredning i form av uppföljning av aktuellt felutfall.
- **Utredningar livslängdsförlängning**
Utredningar i syfte att proaktivt erhålla mer fakta om risker kopplade till livslängdsförlängning och som potentiellt också kan påverka befintlig teknisk livslängd.

5. Förvaltning

- **Obsolescens:**
I och med att fordonen blir äldre kommer omfattningen av obsolescens att öka med tiden. En löpande bevakning och hantering av obsolescens bör definieras och resurser allokeras.
- **Löpande uppföljning:**
En löpande systematisk uppföljning av felutfall/felfrekvenser på delsystem/komponenter rekommenderas i syfte att se trender och tendenser, samt följa upp effekten av införda åtgärder. Fordonstillgängligheten bör också löpande följas upp i syfte att åskådliggöra hur respektive system bidrar till att

fordonen inte kan trafiksättas. Omfattning och nivå behöver inledningsvis definieras samt resurser behöver allokeras.

6. Övriga aktiviteter

Består av underhållsoptimeringar och mindre tekniska förändringar i syfte att förbättra tillgängligheten och tillförlitligheten för fordonen.

Redan beslutade investeringar

1. **Tungt underhåll/upprustning 4/midlife åtgärder**
 - Omfattning 59/63 fordon, sista fordon klart 2028 Q3 (gällande plan)
2. **Livslängdssäkring Passagerarinformationssystem**
 - Omfattning samtliga fordon, sista fordonet klart 2029 Q2 (gällande plan)
3. **Införande av nytt signalsäkerhetssystem, ERTMS**
 - Samordning sker med fordonsägare Västtrafik
 - Omfattning samtliga fordon, exkl. Norrtågs redan ERTMS utrustade fordon, sista fordonet klart 2028 Q3 (gällande plan)
4. **Livslängdssäkring HVAC system, samtliga HVAC aggregat**
 - Samordning sker med fordonsägare Västtrafik
 - Omfattning samtliga HVAC aggregat ombyggda 2025 Q4 (gällande plan)
5. **Uppgradering internet ombord**
 - Omfattning Norrtågs och Värmlandstrafiks fordon, sista fordonet klart för ingående Regina fordon

Identifierade risker samt riskreducerande åtgärder kopplade till genomförande av livslängdssäkrande aktiviteter

Följande risker med hög allvarlighetsgrad har identifierats kopplat till livslängdssäkringen, till dessa finns även riskreducerande åtgärder.

Risk	Riskreducerande åtgärd
Osäkerhet leverantör/avtal: <ul style="list-style-type: none"> - Det finns en osäkerhet i möjliga leverantörers kapacitet/förmåga att åta sig uppdrag avseende tekniska uppgraderingar. - Erfarenhet av tidigare och pågående projekt visar att betydande leveransförseningar är vanligt förekommande. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eskalerad dialog med fordonsleverantör och berörda systemleverantörer. - Dokumentera och besluta upphandlingsstrategi (förankring juridik). - Kartlägga vilka behov som finns innan serviceavtal tecknas.

- Avsaknad av konkurrens till följd av teknisk komplexitet/immateriella rättigheter	
Kvalitetsbrister i genomförandet: Kopplat till försämrad funktionalitet och bristfällig underhållsdokumentation.	<ul style="list-style-type: none"> - Noggranna kvalitetskontroller av kompetenta besiktningsmän som kan berörda system, och som förstår drift och underhåll. - Lägga fokus på kravställning vid upphandling, samt noggrann kvalitetskontroll inför leverans - Gör förserie i god tid för att verifiera hela processen - Kvalificerad kvalitetskontrollant - Tydlig kravställning i upphandling
Obsolescens: Ytterligare obsolescens på kritiska komponenter som inte identifierats i utredningen, eller risk för att åtgärder inte blir klara i tid.	<ul style="list-style-type: none"> - Undersök om finns fler potentiella leverantörer - Se över hela reservdelslager, serviceavtal - Genomför marknadsundersökning - hur har tidigare fordonsägare löst detta? - Undersök kritiska komponenter - kartlägg mer noggrant och specificera vad/hur stor risken egentligen är - Löpande kontakt med systemleverantörer (Transitio) - Etablera ett mer systematiskt arbete inom fordonsförvaltningen. - Skicka uppmaning till inköpare som jobbar inom trafiknära underhållare att ställa frågan om kommande obsolescens. - Utveckla strategiska reservdelslagret (SRL)
Osäkerhet i beslutsunderlag: att uppskattade kostnader inte stämmer och genomförandet blir dyrare.	<ul style="list-style-type: none"> -Lägg till ett riskpåslag i investeringsbeloppen - Analysera "showstoppers" som exempelvis korgsprickor eller boggisprickor i tidigt skede.
Beslutsprocess: att beslut om genomförande drar ut på tiden eller att det tar lång tid att få tillräckligt beslutsunderlag.	<ul style="list-style-type: none"> - AB Transitio föreslår att investeringsuppdrag inhämtas från hyrestagarna inför uppstarten av livslängdssäkringsprojektet i form av ett "bruttouppdrag", det vill säga ett beslut gällande ett takbelopp för investeringarna. Uppdragen motsvarar omfattning av total investering för livslängdssäkring.

Plan för genomförande

AB Transitio föreslår att investeringsuppdrag inhämtas från hyrestagarna inför uppstarten av livslängdssäkringsprojektet i form av ett "bruttouppdrag" det vill säga ett beslut gällande ett takbelopp för investeringarna. Uppdragen motsvarar omfattning av total investering för livslängdssäkring. AB Transitio återkommer efter genomförda analyser/utredningar med uppdaterade investeringsunderlag vilka sedan hanteras på tjänstemannanivå så länge investeringarna ryms inom beslutat bruttoupdrag/takbelopp. Syftet med detta alternativ är att

säkra hyrestagarnas uppdrag inledningsvis för att minska risken att hyrestagarnas beslutsprocess påverkar livslängdssäkringsprojektets framdrift.

Beslut har fattats att AB Transitio ska tillsätta ett projekt för livslängdssäkringen bland annat utifrån att projektet är tidskritiskt samt att det behöver genomföras kompletterande utredningar/analyser för att bland annat reda ut omfattning av de åtgärder som enligt livslängdsutredningen innebär en investering för ett genomförande. Identifierade åtgärder som kräver investering kommer att genomföras sent i fordonens tekniska livslängd och det är då viktigt att begränsa kostnad och ledtid för genomförandet. Den tekniska livslängden för Region Västmanlands fordon sträcker sig fram till 2030-2031, AB Transitio kommer dock att fortsätta utredningen avseende möjlighet till livslängdsförlängning. Inför varje enskilt beslut om teknisk uppgradering behöver omfattningen utvärderas för optimering av den totala investeringen. Dels med avseende på kvarvarande teknisk livslängd, dels med avseende på fortsatt utredning om livstidsförlängning.

Följande aktiviteter och beslutspunkter har identifierats i Transitios analys av genomförd Livslängdsutredning.

Projekt livslängdssäkring

- Beslut om framtida projektkostnader sommaren 2025.
- Beslut om Investeringsram och Borgen: Senast 30 juni 2025.
 - Tjänsteskrivelse från Transitio: Q3 2024, inklusive riskpåslag för att hantera osäkerheter i investering.
 - Förslag Uppdrag: Angående livslängdssäkring från Transitio Q3 2024.

Avstämningar

- Avstämning 1: Faktisk investeringsram för åtgärder bromssystem, återredovisning halvårsskiftet 2025 med reviderad beräkning i projektrapport.
- Avstämning 2: Faktisk investeringsram efter utredning livslängdssäkring, återredovisning Q1 2026 med reviderad beräkning i projektrapport.

Parallellt med de livslängdssäkrande aktiviteterna föreslås även fortsatta utredningar av livslängdsförlängning. Dessa utredningar syftar till att proaktivt erhålla mer fakta om risker kopplade till livslängdsförlängning, risker som även kan påverka befintlig teknisk livslängd. Detta kommer sedan att mynna ut i förslag till beslut om att antingen genomföra livslängdsförlängning eller införskaffning av nya fordon.

Kostnader och finansiering

Uppskattad hyrespåverkande kostnad av redan beslutade² - samt nu tillkommande livslängdssäkrande investeringar inklusive tre procents ränta uppgår för Region Västmanlands Reginafordon till cirka 41 miljoner SEK. Beräknat över återstående teknisk livslängd.

Detta beslut avseende livslängdssäkrande investeringar omfattar cirka 26 miljoner SEK för Region Västmanlands Reginaflotta eller motsvarande 6,5 miljoner SEK per fordon. Inräknat relativ kostnad för andel av reservfordon samt ett riskpåslag om 5% blir den totala hyrespåverkande kostnaden för den livslängdssäkrande investeringen cirka 28 miljoner SEK för Region Västmanlands Regina flotta.

De 28 miljoner SEK utgör ett takbelopp inom vilket beslut om genomförande av olika investeringar/aktiviteter sedan kan tas på tjänstemannanivå efter rekommendation från AB Transitios styrgrupp fordon.

Nedan tabell utgår från underlagen ”AB Transitio – Livslängdssäkring av Reginaflottan och beslut om fordonens framtid” samt ”Beslutsunderlag – Regina livslängdssäkring” och visar hur de hyrespåverkande kostnaderna för de livslängdssäkrande aktiviteterna fördelas för Region Västmanlands fordon.

Livslängdssäkrande aktiviteter (nya investeringar) uppskattad hyrespåverkande kostnad per år, förutsatt att takbeloppet nyttjas i sin helhet, investeringarna per fordon genomförs enligt nuvarande tidplan och avskrivning sker under ursprunglig teknisk livslängd:

År	Region Västmanland
2028	7 000 000
2029	7 000 000
2030	7 000 000
2031	7 000 000
Summa	28 000 000

Borgen

Då utgifterna/utbetalningarna för olika åtgärder på fordonen inträffar relativt sett tidigare än när AB Transitio får tillbaka inbetalningar för detta av hyrestagarna (återbetalas genom fordonshyran över 6-8 år) behöver AB Transitio försäkra sig om att kunna finansiera en del av utgifterna genom extern upplåning.

² Omfattning framgår av avsnitt ”Redan beslutade investeringar”

Om möjlighet till extern upplåning ej finns, givet storleken på Reginaflottan totalt sett, uppstår en risk att AB Transitios rörelsekapital påverkas negativt alltför mycket. Bedömningen är att det bör vara tillräckligt att kunna finansiera hälften av investeringskostnaderna för att hantera denna risk.

För Region Västmanland ska finansiering av hyreskostnaden ske genom att inarbeta i Regionplaner och budgetar.

Projekt- och utredningskostnad

På grund av att tidsfaktorn är avgörande för ett eventuellt genomförande av investeringarna/aktiviteterna har AB Transitio fått i uppdrag att starta ett projekt för bland annat vidare utredningar samt eventuella framtida genomföranden av livslängdssäkringen. Projekt- och utredningskostnaden uppskattas under en inledande tolv månadersperiod för Mälardalstrafik till cirka 1 170 000 SEK. Detta finansieras som förvaltningskostnad och ingår ej i investeringsbeslutet, detta motsvarar cirka 130 000 SEK per fordon i ökad årshyra. För 2024 är prognosen att denna kostnad kan hanteras inom gällande hyresnivå utifrån minskade räntekostnader. För eventuell påverkan av 2025-års hyresnivå återkommer AB Transitio efter genomförd budgetprocess.

Efter genomförda analyser och utredningar där omfattningen av de livslängdssäkrande åtgärderna är definierade kommer en total projektbudget för kvarvarande period att presenteras för förankring.

Konsekvensbeskrivningar

Arbetsmiljö

Beslutet kan få en viss påverkan på arbetsmiljön inom den egna organisationen genom en ökad arbetsbelastning på grund av deltagande i samverkansmöten, kravställning och uppföljning etcetera tillsammans med AB Transitio.

Risken för påverkan på arbetsmiljön är dock större om beslut om livslängdssäkrande aktiviteter inte tas och fordon eventuellt behöver tas ur drift så att fordonsbrist uppstår och tågavgångar behöver ställas in. Då ökar arbetsbelastningen för flera delar av verksamheten.

Social hållbarhet

Tågtrafiken ska möjliggöra för människor att bo, verka och leva i alla delar av Mälardalstrafiks trafikeringsområde. Det påverkar invånarnas vardag och möjlighet att delta i studie- och arbetsliv och i andra sociala sammanhang. Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ser till att bibehålla den sociala hållbarheten.

Miljömässig hållbarhet

Beslutet avseende livslängdssäkrade aktiviteter ses ha en positiv inverkan på den miljömässiga hållbarheten då genomförda aktiviteter avser att säkerställa en stabil tågtrafik

inom Mälardalstrafiks trafikeringsområde. Om tågavgångar behöver ställas in på grund av fordonsbrist finns risk att resenärer tvingas att välja andra färdmedel vilket kan få en negativ effekt på den miljömässiga hållbarheten. Ett beslut om genomförande av livslängdssäkrade aktiviteter ger även möjlighet till ett senare beslut om livslängdsförlängning vilket då skulle innebära att fordonen nyttjas under en längre tid vilket är positivt ur ett naturresursperspektiv och även det skulle bidra till den miljömässiga hållbarheten.

Ekonomisk hållbarhet

Som beskrivits tidigare kommer identifierade åtgärder som kräver investering att genomföras sent i fordonens tekniska livslängd och det är då viktigt att begränsa kostnad och ledtid för genomförandet. AB Transitio är medvetna om detta och kommer arbeta aktivt med att hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Utredningen visar på att livslängdssäkrade aktiviteter behöver genomföras, det finns inga andra alternativa lösningar bland annat utifrån att det beräknas ta för lång tid att upphandla nya fordon samt att detta skulle vara kostnadsdrivande för hyrestagarna utifrån exempelvis rådande omvärldsfaktorer.

Att genomföra de livslängdssäkrade aktiviteterna bidrar till att säkerställa en mer stabil trafikdrift och genom det även möjligheterna till att säkerställa Mälardalstrafiks intäkter. Beslutet bidrar även till att bibehålla möjligheterna för arbets- och studiependling vilket kan bidra till en förbättrad kompetensförsörjning och vara positivt för den ekonomiska hållbarheten.

Expedieras till

Tåg i Bergslagen

Kollektivtrafikförvaltningen

Transitio AB

Arne Andersson
Förvaltningsdirektör

Mohammad Sabet
Bit förvaltningsdirektör
Handläggare