

PROTOKOLL FÖRT VID ORDINARE ÅRSSTÄMMA 2021

Tåg i Bergslagen AB, org nr 556470-2107

Plats: Via teams

BESLUTANDE

Mikael Rosén	Region Dalarna
Tommy Berger	Region Gävleborg
Jenny Landernäs	Region Västmanland
Andreas Svahn	Region Örebro län

ÖVRIGA DELTAGARE

Maja Rapp	Tåg i Bergslagen AB
Hugo Oljemark	Tåg i Bergslagen AB
Mats Eklund	Tåg i Bergslagen AB
Helen Benjaminsson	Tåg i Bergslagen AB
Yujin Zhang	Tåg i Bergslagen AB
Håkan Jarl	Tåg i Bergslagen AB
Torbjörn Sjöström	KPMG, revisor
Abbe Ronsten	Region Dalarna
Ulf Berg	Region Dalarna
Torsten Larsson	Region Dalarna
Susanne Nicklasson	Region Dalarna
Marie-Louise Dangardt	Region Gävleborg
Karin Jansson	Region Gävleborg
Tommy Levinsson	Region Västmanland
Gunnar Björnstad	Region Västmanland
Magnus Ekblad	Region Västmanland
Arne Andersson	Region Västmanland
Magnus Lagergren	Region Örebro Län

§ 1 ÅRSSTÄMMAN ÖPPNAS

Tommy Levinsson hälsar de närvarande välkomna och förklarar årsstämman 2021 öppnad.

§ 2 VAL AV ORDFÖRANDE

Årsstämman beslutar:

A t t välja Tommy Levinsson till ordförande för denna årsstämma.

§ 3 UPPRÄTTANDE OCH GODKÄNNANDE AV RÖSTLÄNGD

Följande aktieägarombud har anmälts till denna årsstämma:

Region Dalarna	Mikael Rosén, 11 250 aktier
Region Gävleborg	Tommy Berger, 11 250 aktier
Region Västmanland	Jenny Landernäs, 11 250 aktier
Region Örebro län	Andreas Svahn, 11 250 aktier

Årsstämman beslutar:

A t t godkänna förteckningen över närvarande aktieägare som röstlängd.

§ 4 GODKÄNNANDE AV DAGORDNING

Årsstämman beslutar:

A t t godkänna dagordningen.

**§ 5 PRÖVNING HURUVIDA ÅRSSTÄMMAN BLIVIT BEHÖRIGEN
SAMMANKALLAD**

Kallelse till årsstämman har skett per brev med posten ställd till respektive ägares officiella postadress tidigast 6 veckor och senast 4 veckor, enligt bolagsordningen.

Stämman konstaterades vara behörigen utlyst.

§ 6. VAL AV MINST EN JUSTERINGSMAN OCH SEKRETERARE

Årsstämman beslutar:

A t t välja Andreas Svahn att justera årsstämmoprotokollet och Helen Benjaminsson som sekreterare för denna stämma.

**§ 7 FRAMLÄGGANDE AV ÅRSREDOVISNING OCH
REVISIONSBERÄTTELSE**

Årsredovisning för Tåg i Bergslagen AB avseende år 2020 samt revisionsberättelse har skickats ut (bilaga 1 a och b).

VD redogör för verksamhetsåret 2020.

Årsstämman beslutar:

A t t godkänna framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen för år 2020, samt

A t t lägga dessa till handlingarna.

**§ 8 BESLUT OM FASTSTÄLLANDE AV BOLAGETS RESULTAT- OCH
BALANSRÄKNING**

Årsstämman beslutar:

A t t fastställa den framlagda resultat- och balansräkningen för Tåg i Bergslagen AB.

**§ 9 BESLUT OM DISPOSITION AV BOLAGETS RESULTAT ENLIGT
DEN FASTSTÄLLDA BALANSRÄKNINGEN**

Årsstämman beslutar:

A t t årets resultat - 83 776 kr, balanseras i ny räkning totalt 1 091 061 kronor, enligt årsredovisning 2020.

**§ 10 BESLUT OM ANSVARSFRIHET ÅT STYRELSELEDAMÖTER OCH
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR**

Årsstämman beslutar i enlighet med förslaget från bolagets revisor, Torbjörn Sjöström, KPMG:

A t t bevilja styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020.

**§ 11 FASTSTÄLLANDE AV ARVODEN TILL STYRELSE OCH
REVISORER**

Årsstämman beslutar:

A t t styrelsearvoden 2021 baseras på månadsarvode för riksdagsledamot som för närvarande är per januari 2021, 69 900 kr. Ersättningen per möte föreslås bli 25 % av riksdagsledamöternas arvode delat med 5 mötestillfällen. Enligt bilaga 1.

Ersättningen regleras vid ev. höjning av Riksdagsledamöternas arvode.
 $69\,900 \text{ kr} \times 0,25/5 = 3\,495 \text{ kr}$ per styrelsemöte om ledamot deltar på samtliga styrelsemöten under året, arvodet blir då 17 475 kr per år.

Ordförande får i arvode $1,5 \times 3\,495 \text{ kr} = 5\,243 \text{ kr}$ per möte
Vice ordförande får i arvode $1,25 \times 3\,495 \text{ kr} = 4\,369 \text{ kr}$ per möte

Ledamot och ersättare får halversättning (1 748 kr) per extra styrelsemöte.

Ordförande får i arvode $1,5 \times 1\,748 \text{ kr} = 2\,622 \text{ kr}$ per extra styrelsemöte

Vice ordförande får i arvode $1,25 \times 1\,748 \text{ kr} = 2\,185 \text{ kr}$ per extra styrelsemöte.

samt,

A t t stämman ger styrelsen i uppdrag att se över styrelsearvodena inför kommande år så att arvoden överensstämmer med liknande

aktörer,
samt

A t t revisorer ersätts på löpande räkning.

§ 12 LEVERANSPLAN NYA FORDON OCH FRAMTIDA DEPÅBEHOV

Håkan Jarl, Fleet Controller, Tåg i Bergslagen AB var inbjuden till årsstämman för att informera ägarna om kommande leverans av de nya fordonen ER1 och om framtida depåbehov.

Leveransplanen har delats upp i fem delprojekt med ett antal olika aktiviteter.

Presentationen biläggs protokollet, bilaga 2.

Håkan Jarl informerade vidare om att Tåg i Bergslagen AB har initierat en förstudie avseende framtida depåbehov.

Förstudien/rapporten biläggs protokollet, bilaga 3.

Årsstämman beslutar:

A t t ge Vd i uppdrag att arbeta vidare med Framtida Depåbehov och återkomma till styrelsen med ett nogsamtt beslutsunderlag.

§ 13 ÖVRIG INFORMATION

Ordförande Tommy Levinsson informerade deltagarna på årsstämman om att Tåg i Bergslagen AB har omförhandlat avtalet om Rikstrafikpengar tillsammans med Trafikverket för kommande period dec 2021 - 2023.

Avtalslängd 2 år med möjlig förlängning 1 år + 1 år

För 2022 är förslaget drygt 25 MSEK jämfört med dagens 22 MSEK

För 2023 och optionsåren är förslaget drygt 31 MSEK

Ordförande påminde om utbildningsdagen och avtackningen av Hugo Oljemark den 18 augusti 2021.

Årsstämman beslutar;

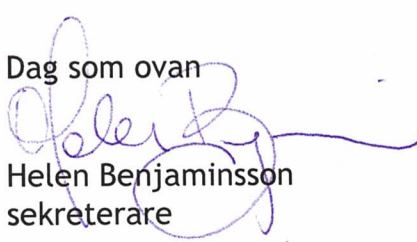
A t t anteckna informationen till protokollet.

§ 14

ÅRSSTÄMMAN AVSLUTAS

Ordföranden förklarar årsstämman 2021 för avslutad.

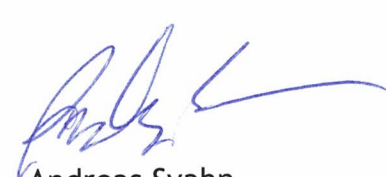
Dag som ovan



Helen Benjaminsson
sekreterare



Tommy Levinsson
ordförande



Andreas Svahn
justerare

ERSÄTTNING TILL STYRELSEN

Ledamot och ersättare får en fast ersättning när de deltar på ett styrelsemöte baserat på riksdagsdagsledamöternas arvode som förnärvarande är per 1 jan 2021 är 69 900 kr.

Ersättningen per möte föreslås bli 25 % av riksdagsdagsledamöternas arvode delat med 5 mötestillfällen.

Ersättningen regleras vid ev. höjning av Riksdagsdagsledamöternas arvode.
 $69\,900\text{ kr} \times 0,25/5 = 3\,495\text{ kr}$ per styrelsemöte om ledamot deltar på samtliga styrelsemöten under året, arvodet blir då 17 475 kr per år.

Ordförande föreslås få i arvode $1,5 \times 3\,495\text{ kr} = 5\,243\text{ kr}$ per möte

Vice ordförande föreslås få i arvode $1,25 \times 3\,495\text{ kr} = 4\,369\text{ kr}$ per möte

Ledamot och ersättare föreslås få halversättning (1 748 kr) per extra styrelsemöte.

Ordförande föreslås få i arvode $1,5 \times 1\,748\text{ kr} = 2\,622\text{ kr}$ per extra styrelsemöte

Vice ordförande föreslås få i arvode $1,25 \times 1\,748\text{ kr} = 2\,185\text{ kr}$ per extra styrelsemöte

Denna förändring ligger inom ramen för nuvarande kostnadsram och vi hoppas kunna bibehålla det höga mötesdeltagandet under hela mandatperioden.
Ersättningen följer riksdagsdagsledamöternas arvode som vedertaget.

Förslag till styrelseersättning:

Ersättningsmodellen beslutas att godkännas och börjar gälla fr om 1/5 2021.



Inför ER1-leverans 2022-2023

Presentation 210528

Projektets utformning (arbetsutkast)

Arbetet delas upp i fem delprojekt:

1. Ta emot ny fordonsflotta (erfarenheter – ER1 Mälab)
2. Ny Trafik/underhållsleverantör
 - Två faser:
 - Interim fas 1
 - Fas två med ev. underhåll i Borlänge/TBD
3. Dagligt underhåll
4. Ny verkstad (erfarenheter – Gredby Mälab)
5. Trafikala förberedelser (driftstöd, utbildning förare mm.)

2021-05-05



Tidsplan – grov uppskattning

Tidsplan ER1 till TiB		2021					2022					2023					2024					2025					2026						
Nr	Delprojekt	MA	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	JAN	FEB	MA	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	JAN	FEB	MA	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC
1	Fordonsleverans																																
	Ta fram plan för övertagande																																
	Säkerhetskoordinering																																
	Förbereda dokumentation																																
	Ta fram avtal (samverkansavtal, hyresavtal)																																
	Övertagande inkl säkerhetsbesiktn.																																
	TS1																																
	TS2																																
	TS3																																
	TS4																																
	TS5																																
	TS6																																
	TS7																																
2	Underhåll, fas ett																																
	Ta fram plan för underhåll																																
	Upphandling underhållsleverantör																																
	Mobilisering																																
	Underhåll start																																
	Underhåll, fas två (blir del i trafikupphandling)																																
	Upphandling underhållsleverantör																																
	Mobilisering																																
	Underhåll start																																
3	Dagligt underhåll (städ, fek, vatten, tvätt, sanering, växling), fas ett																																
	Ta fram plan för dagligt underhåll																																
	Upphandling leverantörer																																
	Mobilisering																																
	Start																																
	Dagligt underhåll (städ, fek, vatten, tvätt, sanering, växling), fas två																																
	Upphandling leverantörer																																
	Mobilisering																																
	Start																																
4	Ny verkstad																																
	Ta fram plan att hjälpa TiB bygga verkstad, specifikation av verkstad och bangård																																
	Byggprojekt, synka att bygget följer specifikation																																
	Avtal (hyresavtal, TRAV och TRI)																																
	Inflyttning																																
	Risikanalys arbetsmiljö																																
5	Trafikala förberedelser (driftstöd, utbildning förare och ombordare mm)																																
	Ta fram utbildningsplan																																
	Ta fram utbildningsmaterial																																
	Utbilda utbildare																																
	Bulkutbildning																																

Att göra framåt

- Delta i ABTs ER1-forum (påbörjat)
- Delta i samverkansforum med SJ
- Bevaka fordonsleveransen (ABT)
- Bevaka tjänsteleveransen (SJ)
- Säkerställa framtida underhållslösning



Underhållslösning för framtiden

Presentation av rapport 210528

Inledning

- Nuvarande trafikavtal går ut i december 2026.
- Vi kommer att ta emot sju nya ER1or under 2022-2023.
- Vi står inför avgörande vägval av framtida underhållsstrategi.
- För att garantera en robust underhållslösning krävs ändamålsenliga lokaler.

Nuläge

- Dagens underhåll (lokaler) baseras på det planerbara underhållet.
- Svårighet att hantera perioder av hög belastning.
- Avisning saknas.
- Anläggningar för utvändigt tvätt bristfälliga (går ej att tvätta vintertid).
- Nuvarande lokaler är ej optimala för olika typer av sanering.
- Möjlighet att åtgärda större lackskador saknas.

Nuläget inför framtiden

- TiB är idag hänvisade till ett oligopol bestående av Euromaint och Alstom när det gäller Reginafordonen.
- Underhållet av Regina kan i dagsläget endast utföras i Gävle (hos Alstom i Västerås finns en teoretisk möjlighet att underhålla Regina).
- För ER1 saknas helt en verkstadslösning som uppfyller behoven på lång sikt.
- Tillfällig lösning för att initialt lösa ER1-underhållet finns i Tillberga.

Egen depå

- Framtidssäkra verksamheten.
- Garantera att underhållet utförs i ändamålsenliga lokaler med rätt funktionalitet.
- Ger oss rådighet över depån och dess framtida utveckling.
- Möjliggöra för fler anbudsgivare och därmed ökad konkurrens (t.ex. Stadler, MTR Tech och Mantena).
- Effektiv underhållslösning innebär högre grad av tursättning.
- Underhåll av båda fordonstyperna i samma depå skapar förutsättning för optimerat fordonsutnyttjande och minskar störningskänsligheten.

Möjliga verkstadsorter

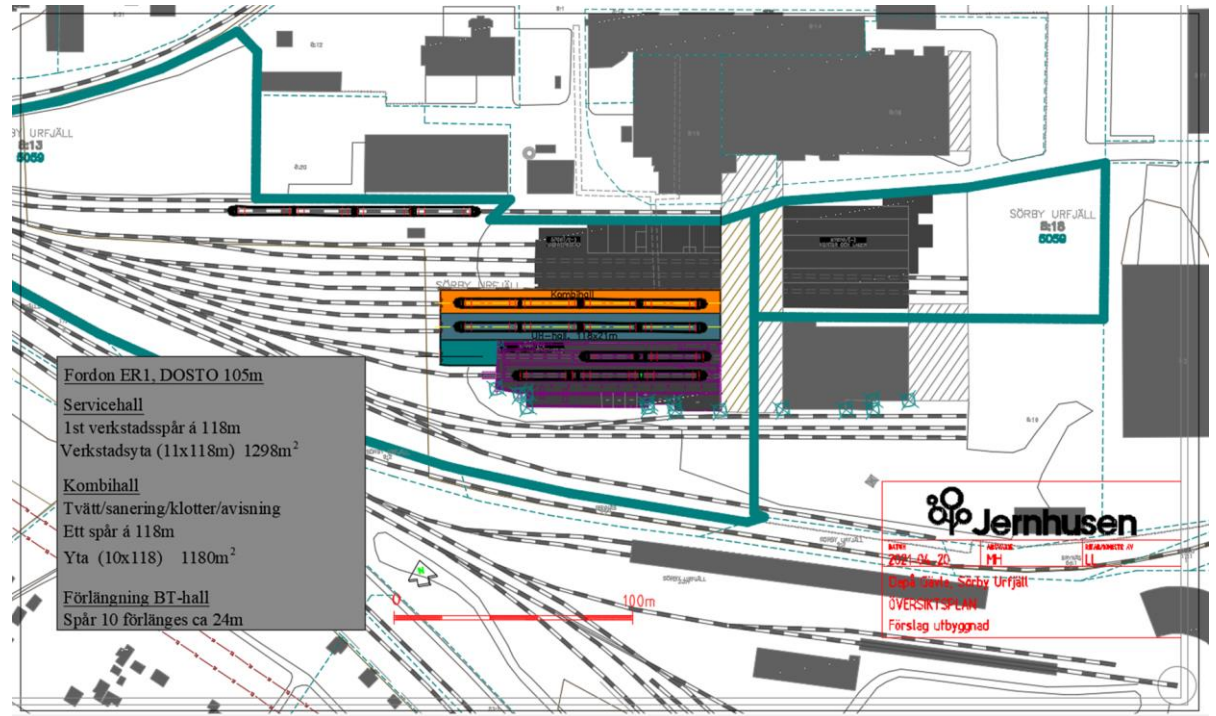
- Gävle
- Borlänge
- Hallsberg

TiBs trafiksystem



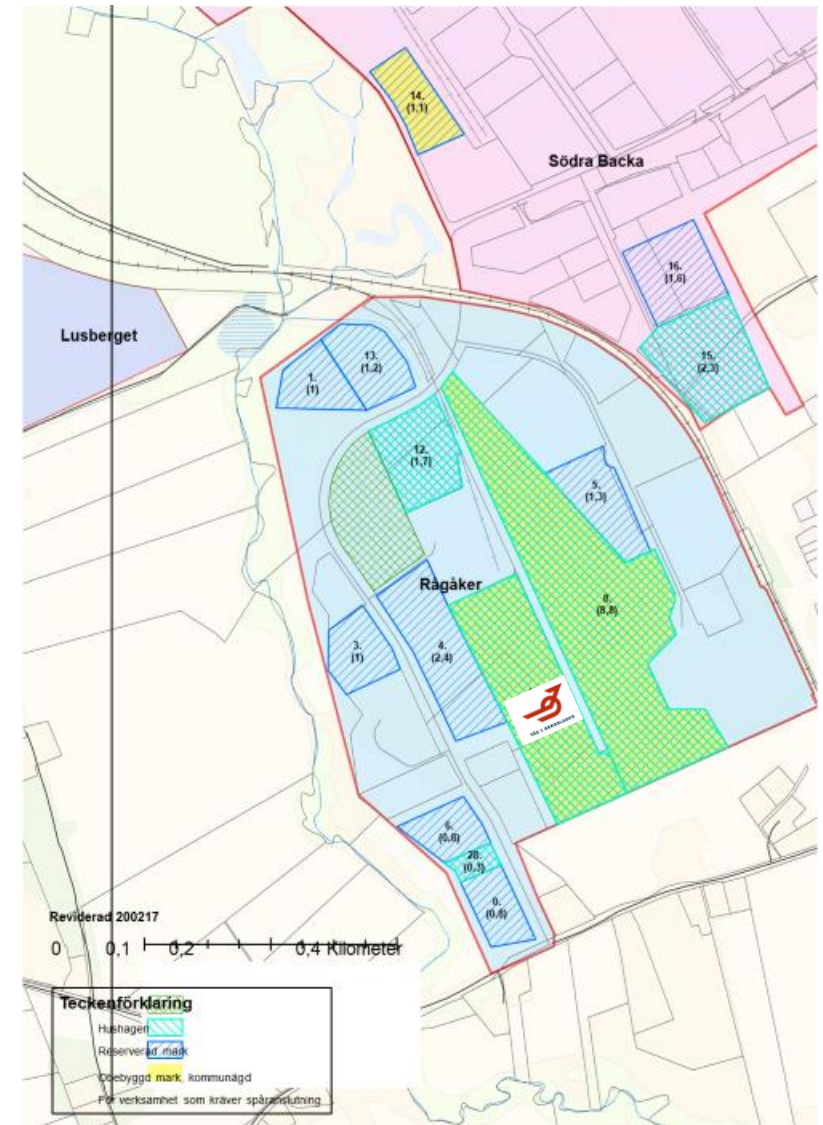
Gävle

- Viss utbyggnadsmöjlighet finns i Sörbyområdet.
- God tillgång till kompetens.
- Teoretisk möjlighet finns till samarbete med X-trafik och Mälarn
- Näringen ska på sikt avvecklas.
- Brist på uppställningskapacitet
- Konkurrens om uppställningskapacitet på "Maxim"
- Ej optimalt läge i trafiksystemet



Borlänge

- Optimalt läge i trafiksystemet.
- Markområde i Rågåker reserverat.
- Anslutning till järnvägsanläggningen är klar.
- Kompetens för motorvagnsunderhåll måste byggas upp



Hallsberg



- Goda utbyggnadsmöjligheter i Ralaområdet.
- Hjulsvärv och avisningsanläggning finns och drivs av Euromaint.
- Markområdet ägs av Train Alliance (ca. 100 hektar).
- Trafikverket planerar att exploatera området tillsammans med Train Alliance. Dagens uppställningsplats i Hallsberg planeras att flyttas hit i samband med ombyggnaden av personbangården.
- Ej optimalt läge i trafiksystemet.
- Kompetens för motorvagnsunderhåll måste byggas upp

Övriga depåer i trafikområdets närhet

Tillberga (Västerås)

- Olämplig geografisk placering.
- Ej ändamålsenliga lokaler för att klara underhållet på lång sikt.

Gredby (Eskilstuna)

- Olämplig geografisk placering.
- Mycket bra lokaler
- Kapacitet saknas för att underhålla fler fordon

Sammanfattning

- TiB behöver framtidssäkra underhållsverksamheten.
- Underhållet behöver i högre grad konkurrensutsättas.
- En egen depå fr.o.m. dec. 2026 ger möjlighet till optimerat underhåll och rådighet över framtida utveckling.
- En effektiv underhållslösning innebär högre grad av tursättning.
- Borlänge är den ort som ger mest fördelar för Tåg i Bergslagens trafiksystem.
- De flesta beställare har redan idag gått mot en egen depålösning och utfallet har varit positivt.

Förslag på uppdrag till bolaget

- Fördjupad studie av förutsättningarna för att bygga en ny depå i TiBs trafikområde.
- Angränsande trafiksystems depåbehov skall kartläggas och eventuella synergier undersökas.
- Principbeslut om depån ska vara öppen eller stängd för arbeten på andra aktörers fordon.
- Beslut under första halvåret 2022 om att bygga en egen depå om den skall stå klar senast under sommaren 2026 inför kommande avtalsperiod. Det ger möjlighet till optimerat underhåll och rådighet över framtida utveckling.

Tillvägagångssätt vid etablering av
egen depå

Fastighetsutvecklingsprocessen vid färdig detaljplan

Markanvisning	Markförvärv	Exploateringsavtal	Planering	Bygglov	Projektering	Upphandling entreprenad	Byggledning
Tidsbegränsad möjlighet att utreda möjligheter att exploatera mark	Vid positivt resultat av utredning om markanvändning inleds förhandlingar om villkoren för förvärv av mark	Ingående av exploateringsavtal	Planerar för att kunna beräkna kostnader, dimensionera byggnad och söka bygglov	Upprätta bygglovsansökan	Detaljplanering av anläggning, konstruktion, funktioner, byggteknik, byggmaterial mm	Val av entreprenadform, upprätta upphandlingsdokument, genomföra upphandling	Följa bygget och säkerställa tid, kvalitet och kostnad, besiktningar mm
Exklusivitet under en begränsad period	Förhandling och förvärv	Köpeskilling erläggs	Upprätta programhandling	Bygglovsprocess	Bygghandling	Avtalstecknande	Färdig depå

Centralt för framgång vid utveckling av egen regi

- Krav på mark
 - Invid järnväg
 - Areal som möjliggör framtida utveckling i takt med förändrade behov
- Status mark
 - Färdig detaljplan som medger depåverksamhet, detaljplanprocess kan ta upp till 5 år.
 - Färdig anslutning till järnväg
- Kompetens och förmåga
 - Planering av funktion och flöde
 - Utformning och planering av anläggning och byggnad som möjliggör funktion
 - Planering, upphandling och ledning av byggprocess

Borlänge kommun, status dialog

- Borlänge kommun har ställt sig positiva till etablering av TiB depå i egen regi
- En markanvisning har erbjudits TiB vid Rågåker
 - Detaljplan medger depåverksamhet
 - Belägen invid järnväg
 - Färdig anslutning till järnväg finns
- Marktillgång för långsiktiga behov kan tillgodoses

Hallsberg och Gävle

- Marken i Hallsberg ägs av Train Alliance. En dialog har inletts om möjligheterna
- Depån i Gävle ägs av Jernhusen och hyresgästen Alstom/BT har ett hyreskontrakt utan slutdatum. Diskussion har förts med Jernhusen och Alstom/BT

Appendix

Utblick, redan etablerade depåer

Kalmar, Krösatåg



Ansvarig	Område
Byggherre	Kalmar Industrifastigheter (KIFAB)
Fastighetsägare	Kalmar Industrifastigheter (KIFAB)
Hyresgäst och hyresperiod	Region Kalmar Län genom Kalmar länstrafik har tecknat hyresavtal på 22 år, KLT upplåter i sin tur fastigheten till det företag som har underhållsavtalet.
Entreprenör	SKANSKA, verkstad färdig 2016-09-05 efter 10 månaders byggtid.
Byggnation spåranslutning	Trafikverket, spåranslutning klar 2016-12-18
Tomten	Tomtytan omfattar 12 074 kvm, belägen vid södra bangården
Verkstad	Både el-och dieseltåg
	2 spår i verkstaden på 90 meter
	1 uppställningsspår utanför verkstaden på 90 meter
	Omfattar ca 2 850 kvm inkl hall och kontor Tvätthallen som är belägen bredvid verkstaden omfattar 350 kvm
	En hjulsvärv finns i verkstadshallen.
	Verkstaden färdigställdes 2016-09-05
Fordon	10 el-motorvagnar Littera X11 11 dieselmotorvagnar, 6st Y2 och 5st Y31
Underhållsentreprenör	Bombardier Transportation 2016 – 2021
Arbetsstillfällen	Verkstaden skapade 25 nya arbetsstillfällen.
Förvaltning infrastruktur	Region Kalmar Län, Kalmar länstrafik ansvariga för infrastrukturförvaltning spårområdet omfattande 650 meter lång bangård, 3 spår och 2 växlar på området. Anslutning till Kalmar södra och Kalmar museijärnvägs spårområde. 4 uppställningsspår på gamla motorvagnsbangården. Värmeposter om 400 volt, uppförda av Trafikverket, medfinansierade av KLT
Estimat investering	Kalkyl 50,5 msek Lägsta anbud 87,4 Största avvikelserna utgjordes av tvätthall mer än dubbelt så dyr som beräknat och spåranslutning som blev 16 gånger dyrare.
Utfall investering	110 msek

Utblick, redan etablerade depåer

Eskilstuna - Gredby, Mälardalen



Ansvarig	Område
Byggherre	Eskilstuna Kommun
Fastighetsägare	Eskilstuna Kommun
Hyresgäst och hyresperiod	Mälardalen hyr depån under 25 år
Entreprenör	Peab, byggtid 10 månader (feb 2016 – nov 2016), Totalentreprenad + partnering
Byggnation spåranslutning	
Tomten	
Verkstad	Verkstadshall om ca 6 000 kvm inklusive 2 verkstadsspår med plats för 2 st ER1 per spår
	Personalbyggnad om ca 400 kvm i två våningar och lager på ca 700 kvm.
	1 multihall, om 1 300 kvm, för tvätt, sanering och avisning och en personaldel om ca 300 kvm
	1 städbyggnad på 170 kvm
	Uppställningsspår för städning och en städbyggnad
	Anslutningsspår, totalt ca 5 km elektrifierat spår
Fordon	I nuläget 33 fordon av typ ER1. När samtliga fordon levererats till Mälardalen kommer 53 ER1 och 9 Regina att underhållas i depån. Totalt 62 fordon.
Underhållsentreprenör	Mantena - Fr.o.m. december 2021 MTR Tech
Arbetsstillfällena	Ca. 100 arbetsstillfällena

Utblick, redan etablerade depåer

Hässleholm - Kärråkra, Öresundståg



Ansvarig	Område
Byggherre	
Fastighetsägare	Region Skåne
Hyresgäst och hyresperiod	Öresundståg hyr depån under 25 år
Entreprenör	NCC, Byggtid 2018 – 2020
Byggnation spåranslutning	Trafikverket
Tomten	
Verkstad	Verkstad 13800 kvm, Lager 5485 kvm, Kontor 3350 kvm, Teknikhall 1400 kvm, Tvätt 2000 kvm, Övriga utrymmen 450 kvm
	10 spår i verkstaden varav: 1 med lyftbocker, 1 med hjulsänk, 1 med lackbox
	Tandemsvarv (svarvar 2 hjulpar samtidigt)
	Nio km järnvägsspår, 41 växlar, 36 uppställningsplatser
Fordon	111 fordon
Underhållsentreprenör	
Arbetsstillfällen	Beräknas ge ca. 150 arbetstillfällen
Förvaltning infrastruktur	
Utfall investering	1,5 Mdr

Utblick, redan etablerade depåer

Umeå - Västerslätt, Norrtåg



Ansvarig	Område
Byggherre	INAB, Umeå Kommun
Fastighetsägare	Umeå Vagnverkstad AB, dotterbolag till INAB Umeå Kommun
Hyresgäst och hyresperiod	Euromaint Rail AB (kommersiell hyresgäst måste finnas för att momsen ska bli avdragsgill för byggherren) Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti till INAB på 36 år. Hyran beräknas utifrån amortering 36 år +(internränta + 1%) på investeringen. Norrtåg äger risken för verksamhetstillbehör och INAB för byggnad. Gränsdragningslista finns- hyresgästen Euromaint betalar alla rörliga kostnader för driften och mediakostnader.
Entreprenör	REKAB
Byggnation spåranslutning	Trafikverket
Tomten	10600m2 tot. inkl befintlig tomt.
Verkstad	Både el-och dieseltåg
	2 spår i verkstaden på 90 meter med grav i båda och takplattformar+ tvättspår, 1 genomgående spår i multifunktionshall. Lyftar på ett av spåren i huvudhall.
	4uppställningsspår utanför verkstaden på 90 110 meter
	Omfattar ca 2 850 kvm inkl hall och kontor + 1300kvm Multifunktionshall
	Avisningsanläggning och hjulsvarv finns i multifunktionshallen.
	Verkstaden färdigställdes 2010, 2020 uppfördes en ny byggnad med svarv, tvätt och avisningsanläggning klar i slutet på 2020
Fordon	12 elmotorvagnar littera X62 1 dieselmotorvagnar littera Y31 3 st elmotorvagnar littera X11 (underhålls delvis i Umeå och delvis i Luleå) Breddat portar för att kunna ta emot X52 Regina också
Underhållsentreprenör	Euromaint
Arbetsstillfällena	Verkstaden skapade 20 nya arbetsstillfällena.
Förvaltning infrastruktur	Umeå Vagnverkstad AB är infrastrukturinnehavare och infrastrukturförvaltare av spåranslutningen inom depåområdet, tecknar trafikeringsavtal och ger ut Trafiksäkerhetsinstruktion och Järnvägsnätsbeskrivning för spårområdet. Spårområdet omfattande 650 meter lång bangård, 4 spår och 5 växlar på området. Tåg och lokvärmeposter, 32amp, 63amp och 1000V Arrende till Trafikverket betalas av hyresgästen
Estimat investering	Största avvikelserna utgjordes av markarbeten och byggkostnader, 40 % dyrare än beräknat och tillkommande spåranslutning , växel
Utfall investering	106 msek (2010) +107msek (2020)

Tack för uppmärksamheten!



TÅG I BERGSLAGEN

VÄGVAL INFÖR FRAMTIDEN

**Alternativ för Tåg i Bergslagens
framtida underhållslösning.**



1. INLEDNING

Tåg i Bergslagens avtal med nuvarande operatör går ut i december 2026. Inför det nya avtalet står bolaget inför avgörande vägval som kommer att få mycket stor betydelse för framtiden. Ett av de viktigaste vägvalen är frågan om vilken depålösning som ska tillämpas. En genomtänkt och robust underhållslösning där underhållet kan utföras nära trafiksystemet i ändamålsenliga lokaler är den mest avgörande faktorn för att upprätthålla en trafik med högsta möjliga tillförlitlighet och kvalitet. Denna rapport syftar till att beskriva de lösningar och alternativ bolaget har att ta ställning till.

2. BAKGRUND

Tåg i Bergslagen är idag hänvisade till underhållsleverantörer som förfogar över lokaler inom bolagets trafikeringsområde. I praktiken finns därför endast två tänkbara underhållsleverantörer för Regina, Euromaint och Bombardier, som båda förfogar över lokaler i Gävle. Endast en tänkbar leverantör finns för ER1, Stadler, som hyr Jernhusens depå i Tillberga.

Eftersom de 5 X14-fordonen kommer att ersättas av 7 nya fordon av typen Stadler ER1 under 2023 finns ett akut behov av att hitta en väl fungerande depålösning för den nya fordonsstypen. De nya fordonen är nästan dubbelt så långa som dagens fordon och det finns i dagsläget ingen för underhållet lämplig depå i trafikområdet. Jernhusens depå i Tillberga skulle inledningsvis kunna fungera som en tillfällig lösning dock ligger Tillbergadepån utanför trafikområdet och den är i första hand anpassad för tungt underhåll. Tillbergadepån saknar dessutom viktiga faciliteter vilket, utan stora investeringar, på sikt omöjliggör det trafiknära underhållet. Kombinationen av investeringsbehovet och dess lokalisering gör den olämplig som permanent lösning.

Tåg i Bergslagens framtida fordonsflotta om totalt 30 fordon ger gott och väl underlag för en egen depå. Man kan dessutom på goda grunder anta att TiB redan idag, genom km-priset på underhållet, betalar hela depåkostnaden för Gävledepån, utan att kunna konkurrensutsätta underhållet.

3. BEHOV AV VERKSTADSKAPACITET FÖR FORDONSUNDERHÅLL

Utan en väl fungerande verkstadslösning löper man stora kvalitetsrisker, speciellt under vinterperioden. Vi kan tydligt se detta i vår egen trafik där man under perioder av hög belastning tvingas prioritera spår användningen hårt. Dessa prioriteringar resulterar i princip alltid i ett ökande eftersläp av underhållet och bortprioriteringar av kosmetiska reparationer. Detta får i sin tur konsekvensen att fordonen tidvis upplevs som nedgångna.

Ett annat exempel är UL-trafiken med ER1 där bristen på avisningslösning i kombination med hög grad av tursättning och relativt mycket snö tidvis resulterade i stora trafikstörningar under vintern 20/21.

Man kan utifrån bl.a. dessa exempel konstatera att dagens underhållslösning i första hand dimensioneras utifrån det planerbara förebyggande underhållet och den kan därför inte på ett bra sätt hantera längre perioder med extra högt behov av avhjälpande underhåll.

Mycket snö gör att is bygger på fordonen, samtidigt är det ett välkänt faktum att viltkollisionerna ökar dramatiskt när snötäcket tjocknar. Trots att vi tämligen enkelt kan förutse att denna ökning av åtgärdsbehov kommer att uppstå under vissa förhållanden saknas idag kapacitetsmarginaler för svårare viltkollisioner och avisning. Även när det gäller det normala förebyggande underhållet behöver fordonen under vintern först avisas. Dagens brist på effektiv avisning och spårkapacitet i verkstan får alltså till följd att det förebyggande underhållet blir lidande under perioder då det behövs som bäst.

När behovet av olika ad-hoc-åtgärder ökar behövs en väl anpassad verkstad med tillräcklig kapacitet för att klara den ökade belastningen. För att ha kapacitet nog att utföra ett kvalitetssäkrat underhåll året runt bedömer vi preliminärt att en depå som klarar båda fordonstyperna bör ha minst 4 spår varav minst 2 bör vara av en längd som rymmer båda fordonstyperna. Förutom det förebyggande och avhjälpande underhållet behöver fordonen kontinuerlig trafiknära service såsom städning, utvändigt tvätt, fekalietömning och avisning. Det finns också ett ofta återkommande behov av klotter- och kadaversanering. För att dessa aktiviteter ska kunna utföras på ett effektivt sätt året runt behövs i tillägg en för ändamålet anpassad multifunktionshall.



Genom att förfoga över en egen depå skulle TiB på ett betydligt bättre sätt kunna garantera underhållslösningens kvalitet då vi inte skulle riskera att fordonen underhålls i icke ändamålsenliga och ineffektiva lokaler. Oavsett om TiB i framtiden väljer att ha underhållsavtalet direkt med underhållaren eller via operatören skulle fler underhållsleverantörer kunna lämna anbud på underhållet och det rådande oligopolet inom underhållsverksamheten skulle därmed brytas.

Med en optimerad underhållslösning skapas en stabilitet som kan ge förutsättningar att öka kilometeruttaget på befintlig fordonsflotta.

4. TRAFIKALA OCH OPERATIVA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LOKALISERING AV DEPÅ

I nuvarande avtalsperiod underhålls Reginorna i Gävle och X14 i Västerås. Utifrån antagandet att samtliga X14 (totalt 5st, normal tursättning 4st) tursätts på Bergslagspendeln (Västerås-Fagersta-Ludvika) så är placeringen av depåorten för X14 relativ optimal. Placeringen är också optimal utifrån Bergslagspendelns längd med avseende på restid

(ca 60min Västerås-Fagersta och ca 45min Fagersta-Ludvika), vilket innebär att samma fordon angör Västerås i regel minst en gång var fjärde timme d.v.s. flera tillfällen per dygn.

Verkstadsorten till Reginorna (Gävle) har en betydligt sämre lokalisering sett till trafiksystemets utformning, detta trots att Gävle C är en utgångs-/slutstation till två av TiBs fyra linjer (Bergslagsbanan och Godsstråket). De två linjer som har Gävle som slutstation är betydligt längre (både i avstånd och restid) än Bergslagspendeln: Godsstråket tar ca tre timmar Gävle-Hallsberg och Bergslagsbanan ca 5,5 timmar Gävle-Mjölby. Den långa restiden innebär att flertal av fordonsturer som startar eller slutar i Gävle angör i regel sällan Gävle mer än en gång per trafikdygn. Utöver grundstrukturen som trafikerar hela linjen finns dessutom ett antal lokalavgångar i Örebroområdet (ca 2-3 fordon) som, utan aktiv styrning i fordonsomloppet, aldrig angör Gävle. TiBs två andra linjer, Siljansbanan och Bergslagspendeln, som överhuvudtaget inte passerar Gävle binder dessutom ca 3-4 fordon. Även dessa fordon kräver aktiv styrning i fordonsomloppet för att säkerställa att de angör Gävle med jämna mellanrum.

Antalet naturliga verkstadsingångar (fordonsturer som startar eller slutar i Gävle med resandetåg, eller dagtidsuppehåll p.g.a. lägre trafikutbud mellan rusningstiderna) räcker i dagsläget inte till för att samtliga fordon i fordonsomloppet skall kunna angöra Gävle tillräckligt ofta. Som tumregel är riktlinjen att fordonen skall angöra verkstadsorten (Gävle) efter högst tre trafikdygn och ha en verkstadslucka om minst sex timmar. TiBs ursprungliga trafikprogram krävde en tursättningsgrad på 19 av 23 Reginor, d.v.s. under ett vanligt trafikdygn skall det finnas 6,3st verkstadsluckor, i praktiken 7st. Utifrån trafikprogrammets utformning, även med hänsyn tagen till variationer mellan tågplaner, så är antalet naturliga verkstadsingångar endast 4st. Med andra ord måste 3st verkstadsingångar tillskapas på annat vis. Lösningen under de senaste tågplanerna har varit att minska TiBs trafikprogram (minska fordonsbehovet under dimensionera tid) för att frigöra en fordonstur som används för att säkerställa att fordonen angör verkstaden tillräckligt ofta. Vidare finns det även ett antal tomkörningar av fordon (ofta i form av låst enhet i ett resandetåg, "låsta multar"), exempelvis på relationen Gävle-Borlänge.

I den operativa hanteringen är verkstadsortens geografiska placering sett till trafiksystemets utformning också en nackdel. På grund av det stora avståndet mellan Gävle och exempelvis Örebro/Hallsberg är det mycket svårt att ordna operativa fordonskast. Lösningen som tillämpas idag vid fordonsfel är att i bästa fall ordna tågsättsbyte med fordon i motsatt riktning (så att det trasiga fordonet styrs mot Gävle) medan det vanligare alternativet är att ställa in avgången resterande sträcka för felsökning och/eller tjänstetåg till Gävle. En verkstadsort som ligger mer centralt på linjen och mitt i trafiksystemet innebär ökad flexibilitet till fordonsbyte och färre upplevda störningar för kunden.

Ortspecifika förutsättningar

Nedan beskrivs för- och nackdelar per ort. Efter varje beskrivning redovisas ett exempel på antalet tillkommande tjänstetågsrörelser till följd av respektive lokalisering. Antagandet är att TiBs fordonsflotta kommer att bestå av 30st fordon (23st Reginor och 7st ER1) och samtliga underhålls på en ort. Vidare antas att fordonsturer skall angöra verkstadsorten var tredje trafikdygn, d.v.s. totalt skall det finnas 8st verkstadsingångar per vardag (vid tursättningsgrad på 80%).

Hallsberg

Sett till trafiksystemets utformning är Hallsberg på många sätt lik Gävle. Antalet naturliga ingångar till Örebro/Hallsberg är ungefär samma som i Gävle medan antalet passager per fordonstur och dygn är betydligt högre än Gävle (genomgående trafik Gävle-Mjölby samt lokalavgångar i Örebro). Bergslagspendelns fordonsturer (ca 5st) kommer sannolikt behöva lösas med tjänstetågskörning Västerås/Fagersta-Hallsberg, storleksordning 1-2 dubbeltur per dag, alternativt ökat trafikutbud på Godsstråket (framförallt delsträckan Fagersta-Örebro/Hallsberg). Siljansbanans fordonsturer (ca 3-4st) kommer sannolikt slingras med Bergslagsbanan genom Borlänge. Det är dessutom mycket sannolikt att ytterligare någon planerlig tjänstetågskörning kommer att behövas i relation Borlänge-Hallsberg för att säkerställa tillräckligt tät intervall mellan verkstadsbesöken.

Exempel antal tjänstetåg per vardag:

- 4 naturliga ingångar
- 3 dubbelturer Västerås/Fagersta-Hallsberg
- 1 dubbelturer Borlänge-Hallsberg

Tillberga

Tillberga är den orten som är minst lämplig sett ur trafiksystemets utformning. Ingen av TiBs fyra linjer har Tillberga som slutstation och i dagsläget är det endast en avgång som passerar Tillberga. Den linjen som potentiellt kan hanteras av Tillberga är Bergslagspendeln p.g.a. dess närhet till Västerås medan de övriga linjernas slutstationer är relativt långt från Tillberga. Tillbergas stationsutformning är i dagsläget inte lämpligt för den mängden rörelser som TiBs fordonsflotta (ca 30 fordon) kommer att medföra. Kapaciteten på sträckan Västerås N-Tillberga-Sala kommer att vara hård ansträngd p.g.a. trafikutökningen på UVEN och i princip omöjligt att trafikera under dagtid (ca kl6-20).

Exempel antal tjänstetåg per vardag

- 0 naturlig ingång
- 2 dubbelturer Västerås-Tillberga
- 1 dubbeltur Fagersta-Tillberga
- 3 dubbelturer Gävle-Tillberga
- 2 dubbeltur Hallsberg-Tillberga.

Gävle

Utöver vad som beskrivs ovan om Gävle så tillkommer även fordonsturerna på Bergslagspendeln. Dessa fordonsturer antas transporteras antingen som egna tåg (tjänstetåg) eller transport i befintligt resandetåg (låst mult).

Exempel antal tjänstetåg per vardag:

- 4 naturliga ingångar
- 2 dubbelturer Västerås/Fagersta-Gävle
- 2 dubbelturer Borlänge-Gävle

Borlänge

Borlänge betraktas oftast som TiBs nav sett ur trafiksystemets utformning. Trots att Borlänge bara trafikeras av två linjer (Bergslagsbanan och Siljansbanan) så angörs orten med största sannolikhet av fler fordonsturer per dygn än övriga orter i TiB-systemet.

I dagsläget har Borlänge fyra naturliga ingångar men då orten ligger mitt på linjen (jämfört med Gävle) så är det sannolikt att det skapar bättre förutsättningar för den operativa hanteringen. Godsstråket (som i dagsläget dimensionerar två fordonsturer) behöver vid flytt av verkstadsorten till Borlänge slingras i högre grad med Bergslagsbanan, alternativt att det genomförs en större översyn av trafikutbudet Borlänge-Gävle i syfte att styra fler fordon till Borlänge som övernattningsort. Den största utmaningen med verkstadsort Borlänge är styrningen av Bergslagspendeln vars närmaste beröringspunkt är Ludvika. Det är rimligt att anta att åtminstone en vardaglig tjänstetågskörning Ludvika-Borlänge kommer att behöva genomföras, sannolikt även en körning Fagersta-Borlänge för att kunna uppfylla antagandet om verkstadsbesök var tredje trafikdygn.

Exempel antal tjänstetåg per vardag

- 4 naturliga ingångar
- 1 dubbeltur Ludvika-Borlänge
- 1 dubbeltur Fagersta-Borlänge
- 1 dubbeltur Gävle-Borlänge
- 1 dubbeltur Hallsberg/Örebro-Borlänge

5A. BEFINTLIGA DEPÅER I TRAFIKSYSTEMET

Gävle

I Gävle finns två depåer vilka båda ägs av Jernhusen.

Depå Näringen hyrs av Euromaint. Depån har totalt 6 spår varav 3 har en längd av ca. 60 meter, vilket krävs för att underhålla en tvåvagnars Regina. I depån finns utrustning för fordonslyft, tvätt (ej vintertid), fekalietömning o.s.v. Utrustning för effektiv avisning saknas dock. I depån underhålls f.n. 13 Reginafordon från X-trafik och UL. Depån har kapacitet för ca. 30 Reginafordon. Depån kommer i framtiden att avvecklas då den ligger på stadens vattentäkt och kommunen dessutom planerar att använda området för bostäder. Detta innebär naturligtvis att denna depålösning inte har någon framtid och att den därmed kan avskrivas som alternativ.

Depå Sörby hyrs av Alstom (f.d. Bombardier) och deras hyreskontrakt saknar slutdatum. Depån har 2 spår som rymmer 1 tvåvagnars Regina per spår. I depån finns utrustning för fordonslyft, tvätt (ej vintertid), fekalietömning o.s.v. Utrustning för effektiv avisning saknas dock. I depån underhålls f.n. våra 23 Reginafordon. Depån har kapacitet för ca. 25 Reginafordon. Det finns viss möjlighet att bygga ut depån för att passa ER1, dock är tillgången på mark begränsad och det blir svårt att åstadkomma en optimal lösning.

Borlänge

Borlänges depå ägs av Jernhusen och är anpassad för lok samt korta motorvagnar upp till 25 m (Y1or).

I Borlänge finns det byggklar stor mark i området Rågåkern. Området har en färdig spåranslutning mot Trafikverkets spår.

Hallsberg

Rala depå i Hallsberg ägs av Train Alliance och hyrs f.n. av Euromaint. I dagsläget består depån endast av en hjulsvarv- och avisningsanläggning. Det finns dock stora markområden i anslutning till anläggningen avsatta för utbyggnad av verksamheten.

5B. BEFINTLIGA DEPÅER I TRAFIKSYSTEMETS NÄRHET

Tillberga

Tillbergas depå ägs av Jernhusen och de lämpligaste lokalerna hyrs av Stadler. Depån är i första hand anpassad för tungt underhåll. Utrustning för fordonslyft, fekalietömning, tvätt och avisning, saknas. I depån finns två spår med takaccess som är tillräckligt långa för att rymma en ER1. I depån underhålls, delvis och som tillfällig lösning, ULs ER1-fordon. Depån har inte i dagsläget vare sig kapacitet eller konfiguration för att utgöra en permanent underhållslösning för ER1 och är inget alternativ för Reginaunderhåll.

Eskilstuna

Gredbydepån är en helt nyproducerad och modern anläggning. Den ägs av Eskilstuna kommun och hyrs av Mälabs som i sin tur hyr ut den till trafikföretaget. Depån består av uppställningsspår med städplattformer, en tvåspårsverkstad med fyra verkstadsplatser för ER1/Regina samt en fullstor tvättanläggning för åretrunttvätt och sanering. När Mälabs alla fordon är levererade och underhållet av UL-fordonen flyttats till Gredby kommer 53 st ER 1 och 9 st Regina att underhållas i depån. Dess kapacitet kommer i full drift sannolikt att överstigas vilket kan komma att betyda att en utbyggnad blir nödvändig. Mark för detta ändamål finns avsatt i anslutning till depån.

6. NYLIGEN ETABLERADE DEPÅER MED AVSEENDE PÅ FINANSIERING, ÄGANDE OCH HYRESVILLKOR MM.

Kalmardepån

Byggherre	Kalmar Industrifastigheter (KIFAB)
Fastighetsägare	Kalmar Industrifastigheter (KIFAB)
Hyresgäst och hyresperiod	Region Kalmar Län genom Kalmar länstrafik har tecknat hyresavtal på 22 år, KLT upplåter i sin tur fastigheten till det företag som har underhållsavtalet.
Entreprenör	SKANSKA, verkstad färdig 2016-09-05 efter 10 månaders byggtid.
Byggnation spåranslutning	Trafikverket, spåranslutning klar 2016-12-18
Tomten	Tomtytan omfattar 12 074 kvm, belägen vid södra bangården
Verkstad	Både el-och dieseltåg 2 spår i verkstaden på 90 meter 1 uppställningsspår utanför verkstaden på 90 meter Omfattar ca 2 850 kvm inkl hall och kontor Tvätthallen som är belägen bredvid verkstaden omfattar 350 kvm En hjulsvarv finns i verkstadshallen Verkstaden färdigställdes 2016-09-05
Fordon	10 el-motorvagnar Littera X11 11 dieselmotorvagnar, 6st Y2 och 5st Y31
Underhållsentreprenör	Bombardier Transportation 2016 - 2021
Arbetsstillfällen	Verkstaden skapade 25 nya arbetsstillfällen.
Förvaltning infrastruktur	Region Kalmar Län, Kalmar Länstrafik ansvariga för infrastrukturförvaltning spårområdet omfattande 650 meter lång bangård, 3 spår och 2 växlar på området. Anslutning till Kalmar södra och Kalmar museijärnvägs spårområde. 4 uppställningsspår på gamla motorvagnsbangården. Värmeposter om 400 volt, uppförda av Trafikverket, medfinansierade av KLT
Estimat investering	Kalkyl 50,5 msek Lägsta anbud 87,4 Största avvikelserna utgjordes av tvätthall mer än dubbelt så dyr som beräknat och spåranslutning som blev 16 gånger dyrare.
Utfall investering	110 msek

Hässleholmsdepån (Kärråkra)

Byggherre	Kalmar Industrifastigheter (KIFAB)
Fastighetsägare	Region Skåne
Hyresgäst och hyresperiod	Öresundståg hyr depån under 25 år
Entreprenör	NCC, Byggtid 2018 - 2020
Byggnation spåranslutning	Trafikverket
Tomten	
Verkstad	Verkstad 13800 kvm, Lager 5485 kvm, Kontor 3350 kvm, Teknikhall 1400 kvm, Tvätt 2000 kvm, Övriga utrymmen 450 kvm 10 spår i verkstaden varav: 1 med lyftbockar, 1 med hjulsänk, 1 med lackbox Tandemsvarv (svarvar 2 hjulpar samtidigt) Nio km järnvägsspår, 41 växlar, 36 uppställningsplatser
Fordon	111 fordon
Underhållsentreprenör	
Arbetsstillfällen	Beräknas ge ca. 150 arbetsstillfällen
Förvaltning infrastruktur	
Utfall investering	1,5 Mdr

Eskilstunadepån (Gredby)

Byggherre	Eskilstuna Kommun
Fastighetsägare	Eskilstuna Kommun
Hyresgäst och hyresperiod	Mälab hyr depån under 25 år
Entreprenör	Peab, byggtid 10 månader (feb 2016 - nov 2016), Totalentreprenad + partnering
Byggnation spåranslutning	
Tomten	
Verkstad	Verkstadshall om ca 6 000 kvm inklusive 2 verkstadsspår med plats för 2 st ER1 per spår Personalbyggnad om ca 400 kvm i två våningar och lager på ca 700 kvm. 1 multihall, om 1 300 kvm, för tvätt, sanering och avisning och en personaldel om ca 300 kvm 1 städbyggnad på 170 kvm Uppställningsspår för städning och en städbyggnad Anslutningsspår, totalt ca 5 km elektrifierat spår
Fordon	I nuläget 33 fordon av typ ER1. När samtliga fordon levererats till Mälab kommer 53 ER1 och 9 Regina att underhållas i depån.
Underhållsentreprenör	
Arbetsstillfällen	Ca. 100 arbetsstillfällen
Förvaltning infrastruktur	
Utfall investering	600 mkr

Umeådepån (Gredby)

Ansvarig	Område
Byggherre	INAB, Umeå Kommun
Fastighetsägare	Umeå Vagnverkstad AB, dotterbolag till INAB Umeå Kommun
Hyresgäst och hyresperiod	Euromaint Rail AB (kommersiell hyresgäst måste finnas för att momsen ska bli avdragsgill för byggherren) Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti till INAB på 36 år. Hyran beräknas utifrån amortering 36 år +(internränta + 1%) på investeringen. Norrtåg äger risken för verksamhetstillbehör och INAB för byggnad. Gränsdragningslista finns- hyresgästen Euromaint betalar alla rörliga kostnader för driften och mediakostnader.
Entreprenör	REKAB
Byggnation spåranslutning	Trafikverket
Tomten	10600m2 tot. inkl befintlig tomt.
Verkstad	Både el-och dieseltåg 2 spår i verkstaden på 90 meter med grav i båda och takplattformar+ tvättspår, 1 genomgående spår i multifunktionshall. Lyftar på ett av spåren i huvudhall. 4uppställningsspår utanför verkstaden på 110 meter Omfattar ca 2 850 kvm inkl hall och kontor + 1300kvm Multifunktionshall Avisningsanläggning och hjulsvarv finns i multifunktionshallen.
Fordon	12 elmotorvagnar littera X62 1 dieselmotorvagnar littera Y31 3 st elmotorvagnar littera X11 (underhålls delvis i Umeå och delvis i Luleå) Breddat portar för att kunna ta emot X52 Regina också
Underhållsentreprenör	Euromaint
Arbetsstillfällen	Verkstaden skapade 20 nya arbetsstillfällen.
Förvaltning infrastruktur	Umeå Vagnverkstad AB är infrastrukturinnehavare och infrastrukturförvaltare av spåranslutningen inom depåområdet, tecknar trafikeringsavtal och ger ut Trafiksäkerhetsinstruktion och Järnvägsnätsbeskrivning för spårområdet. Spårområdet omfattande 650 meter lång bangård, 4 spår och 5 växlar på området. Tåg och lokvärmeposter, 32amp, 63amp och 1000V Arrende till Trafikverket betalas av hyresgästen
Estimat investering	Största avvikelserna utgjordes av markarbeten och byggkostnader, 40 % dyrare än beräknat och tillkommande spåranslutning , växel
Utfall investering	106 msek (2010) + 107 msek (2020)

7. TÅG I BERGSLAGENS ALTERNATIV FÖR DEPÅETABLERING.

Alternativ för ny depå

De alternativ som finns för Tåg i Bergslagen, vad gäller att skapa tillgång och rådighet över en depå med relevant funktion på kort respektive lång sikt till en rimlig kostnad, är att bygga en egen depå, hyra i en ny depå byggd av någon annan eller hyra utbyggd depå från annan part. Alternativet att hyra i en befintlig depå kvarstår inte då dessa befunnits icke konkurrenskraftiga avseende tillgänglighet, rådighet och kostnad.

Aktörer på marknaden

Utöver den trend med egenutvecklade depåer som blivit tydlig de senaste åren finns även specialiserade fastighetsbolag med utvecklingsorientering. Jernhusen och Train Alliance utgör de två företag som är inriktade på att utveckla och förvalta depåer i Sverige.

Jernhusen äger ett stort antal depåer över Sverige. I TiB närområde finns Borlänge, Gävle, Hallsberg, Tillberga och Örebro. Företaget har utöver detta även markanvisningsavtal för nyproduktion på flera orter.

Train Alliance äger depåer i Hallsberg och har utöver det markanvisningsavtal på flera orter i Sverige. Utöver att vara förvaltare och utvecklare arbetar Train Alliance även med tjänsteförsäljning inom utveckling av depåer.

Intresset för investeringar i depåer och järnvägsverkstäder bottnar i de långa hyresavtalen som erbjuder en lång investeringshorisont på kända villkor och en god avkastning. Bland intressenter för investeringar i denna typ av fastigheter återfinns fonder och avkastningsdrivna investerare.

Avkastningskraven och dess genomslag på hyrorna har haft stor betydelse för att så många depåer utvecklats i egen regi de senaste åren. Över livscykeln blir skillnaden i kostnader stor.

Fördelar med att bygga egen depå

- Tillgängligheten
- Rådigheten över tid
- Livscykelkostnaden

Utmaningar med att bygga egen depå

- Stor ansträngning
- Beroende av extern kompetens avseende byggplanering, upphandling, byggledning och förvaltning mm

Hantering av utmaningar och risker i egen regi

De exempel på utveckling av depåer i egen regi har primärt hanterat utmaningar och förebyggt risker genom att samverka. Primärt har det avsett att finna en part, kommunal eller regional, med kunskap, erfarenhet och förmåga inom fastighetsutveckling, entreprenadupphandlingar, byggledning och förvaltning. Sett till utvärderingar som gjorts har exemplen på depåer utvecklade i egen regi lyckats väl med både funktion och kostnad i förhållande till externa alternativ.

Fördelar med utbyggd depå extern regi	Utmaningar vid utbyggd depå extern regi
• Kompetens och erfarenhet av att upprätta depåer • Tillgänglighet god beroende på vilket läge som avses och hur många andra fordonsägare som blir hyresgäster till depån. • Goda förutsättningar för utveckling av kompetensförsörjning tillsammans med kommun och region inklusive etablering av utbildning och eller samverkan med befintliga utbildningsorganisationer	• Marktillgången villkoras av ett långt hyreskontrakt, vilket inte nödvändigtvis medför tillgänglighet, rådighet och en förutsägbar och konkurrenskraftig kostnad för den som garanterar hyran. • Tillgänglighet beroende på antal kontrakterade hyresgäster/fordon • Rådighet begränsas avseende förändringar över tid • Finansieringskostnad • Depån kan komma att säljas vilket kan medföra förändrade villkor avseende kostnad, tillgänglighet och rådighet. • Livscykelkostnad
Fördelar med ny depå i extern regi	Utmaningar med ny depå extern regi
• Inte några fördelar utöver det som gäller utbyggd depå i extern regi.	• Inte några fördelar utöver det som gäller utbyggd depå i extern regi.

Hantering av utmaningar i de två alternativen för utveckling i extern regi

Av de utmaningar som identifierats kan framförallt marktillgången påverkas genom att ett avtal garanteras för att möjliggöra finansiering av utvecklingsprojektet. Invändningarna avseende tillgänglighet och rådighet är dock svårare att påverka liksom finansieringskostnader. Sammantaget innebär detta att alternativen för utveckling i extern regi är mindre gynnsamma ur både tillgänglighets-, rådighets- och kostnadsperspektiv.

Fördjupad jämförelse avseende utveckling av ny depå i egen respektive extern regi

Fastighetsutvecklingsprocessen vid färdig detaljplan:



Markanvisning

Egen regi	Extern regi
Intresse finns för att ge TiB markanvisning och därmed möjlighet att utveckla mark med exklusivitet.	Även externa affärsdrivande organisationer har fått markanvisningar som möjliggör utredning av markanvändning i exklusivitet.
Frågor som behöver få svar under perioden är: • Markförhållanden/Kostnad för markberedning och anläggningsarbeten • Tillgänglighet för verksamhet och bemanning • Möjlighet att uppnå önskad funktion inom markområdet med anslutning till järnvägsnät mm? • På kort såväl som lång sikt • Utredning byggherre och ägande	För extern part krävs svar i motsvarande frågor men den helt avgörande frågan är att avtala med en part om garanti för hyran. Om detta villkor inte uppfylls så kan inte projektet fullföljas.
Beroende av kompetens för att bedöma markförhållanden, tillgänglighet, möjligheten att kunna upprätta och vidareutveckla önskad funktion.	För extern part gäller samma frågor men frågan om hyresgaranti skiljer ut sig.

Markförvärv och exploateringsavtal

Egen regi	Extern regi
I detta tillfälle erläggs köpeskilling för mark. Avtalet omfattar även tidplan och omfattning av byggnation.	Ingen skillnad mellan de två alternativen

Planering syftande till bygglov

Egen regi	Extern regi
Planeringen innebär att man upprättar planhandlingar som ligger till grund för att uppnå bygglov	Ingen skillnad mellan de två alternativen
Beroende av kompetens för att upprätta planhandlingar som möjliggör den önskade funktionen i depån avseende planhandlingar, ansökningar om bygglov mm.	I vissa fall kan mer erfarenhet och tillgång till kompetens avseende upprättande av planhandlingar, ansökningar om bygglov mm finns hos extern part

Projektering syftande till upphandling av entreprenör

Egen regi	Extern regi
Projekteringen, detaljplanering, syftar till att skapa underlag för upphandling och styrning av entreprenad. Bygghandlingarna utgör grunden för arbetet. Vid exempelvis Partnering (entreprenadform) kan delar av arbetet utföras tillsammans inom ramen för entreprenaden.	Ingen skillnad mellan de två alternativen
Beroende av kompetens för projektering, entreprenadrätt och upphandling.	I vissa fall mer erfarenhet och tillgång till kompetens avseende projektering, entreprenadrätt, upprättande av bygghandlingar.
Alternativ finns beroende på entreprenadform.	

Sammanfattning avseende alternativ för ny eller utvecklad depå

En ny depå för TiBs är det mest attraktiva alternativet för att säkerställa tillgänglighet och rådighet till en depå med anpassad funktionalitet till den lägsta livscykelkostnaden.

De orter där det är möjligt att bygga en ny depå i TiBs trafikområde är Hallsberg, Borlänge och Gävle.

Hallsberg

Mark/Läge: Gott om plats som har färdig spåranslutning till Trafikverkets spår. Marken ägs av Train Alliance

Borlänge

Mark/läge: Byggklar mark finns i området Rågåker som ägs av Borlänge kommun. Området har en färdig spåranslutning mot Trafikverkets spår.

Gävle

Mark/Läge: Utbyggnad av Sörbydepån med 2 längre hallar. Depån ägs av Jernhusen och hyrs av Alstom utan slutdatum.

8. SAMMANFATTNING

Inför upphandlingen av nytt trafikavtal T27 behöver ett vägval inför framtiden tas. De nya ER1-fordonen som har beställts är dubbelt så långa som Reginafordonen och det existerar inom trafikområdet ingen depå med tillräcklig kapacitet för underhåll av dessa fordon.

När det gäller underhåll av Reginafordonen finns idag två depåer.

I den operativa hanteringen är den nuvarande verkstadsortens geografiska placering, sett till trafiksystemets utformning, en nackdel. På grund av det stora avståndet mellan Gävle och exempelvis Örebro/Hallsberg är det mycket svårt att ordna operativa fordonskast. Lösningen som tillämpas idag vid fordonsfel är att i bästa fall ordna tågsättsbyte med fordon i motsatt riktning (så att det trasiga fordonet styrs mot Gävle) medan det vanligare alternativet är att ställa in avgången resterande sträcka för felsökning och/eller tjänstetåg till Gävle.

Nuvarande verkstadsort är alltså dimensionerande på så sätt att möjlig verkstadstid förbrukas av långa transporter. En depå placerad i Hallsberg, Västerås, Tillberga eller Eskilstuna skulle i stort sett innebära liknande eller t.o.m. större begränsningar än vad nuvarande verkstadsort innebär.

Nuvarande verkstadslösning klarar inte att vintertid leverera en tillfredsställande nivå på Reginaunderhållet eftersom avisningar och annat tillkommande underhåll då upptar allt för stor extra kapacitet. Effekten av detta faktum innebär att det förebyggande underhållet tidvis får stå tillbaka för akuta avhjälpande åtgärder.

9. SLUTSATSER

Tåg i Bergslagens rekommendation är att bolaget från och med december 2026 ska tillhandahålla en depålösning för fordonsunderhållet. Sett till trafiksystemets utformning är Borlänge lämpligaste ort för en sådan etablering. Orten ligger centralt i trafiksystemet, den är en etablerad placeringsort för åkande personal och den erbjuder attraktiva förutsättningar i form av ett tillgängligt markområde med färdig anslutning mot Trafikverkets järnvägsanläggning. Att växel till området redan finns på plats är en mycket viktig detalj i sammanhanget eftersom nyetablering av växel är en mycket komplicerad och tidskrävande process, inte minst om den kräver en ställverksombyggnad.

En egen optimerad depå som kan erbjudas vid upphandling av underhållstjänster ger möjlighet till ökad konkurrensutsättning och fler anbudsgivare samtidigt som bästa möjliga depålösning säkras. Depån skulle ge fordonsunderhållet en fast hub med förutsägbara och kvalitetssäkrade förutsättningar för lång tid framöver.

En verkstadsort som ligger centralt på linjen och mitt i trafiksystemet innebär ökad flexibilitet till fordonbyte, färre tomkörningar, mer tid på verkstad och därmed färre upplevda störningar för kunden, såväl trafikala som komfortrelaterade.

Depåns geografiska placering är således en helt avgörande kvalitetsfaktor som skapar möjligheter eller sätter begränsningar för fordonsutnyttjandet.