

Styrelsen	2023-10-19
Handling nr	9.1
	Lena Johansson
Daterad	2023-09-29
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Tillägg till utbyggnad tågdepå Falköping

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ge VD i uppdrag att lägga till justerad spårutformning i projektet, till en beräknad tilläggshyra om 4,2 mnkr/år, samt
- att ge VD i uppdrag att lägga till en sanerings-/tvätthall i projektet, till en beräknad tilläggshyra om 5,5 mnkr/år.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Ihlund

BAKGRUND

Västtrafik hyr sedan 2014 tågdepå Falköping av en privat fastighetsägare.

Västtrafiks fordonsflotta växer och styrelsen beslöt vid sammanträde 1 oktober 2015 samt vid sammanträde 25 april 2018 att köpa 45 nya tåg (X80).

Västtrafik har arbetat fram tre interna rapporter som legat till grund för kravställning tågdepå Falköping:

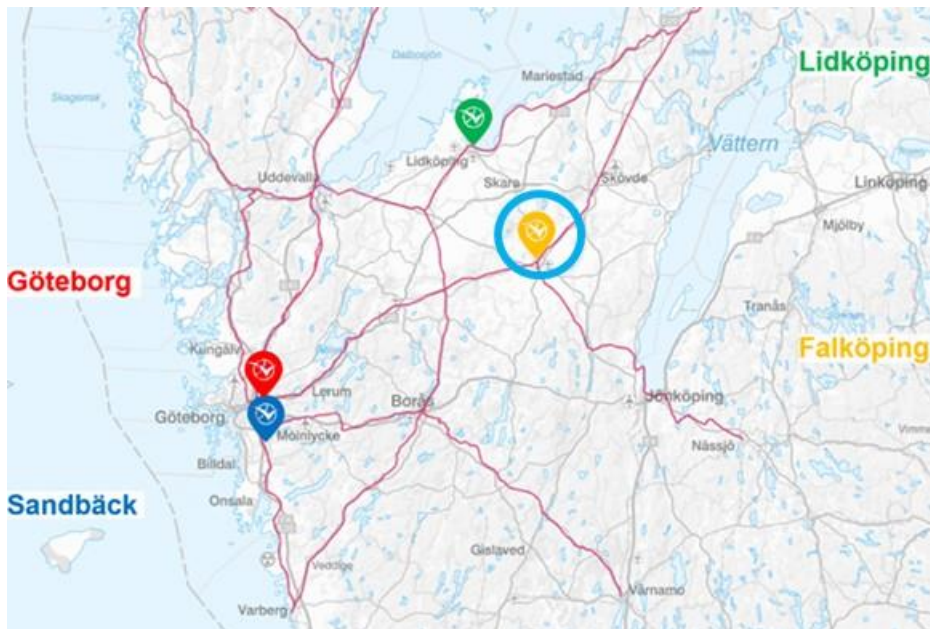
- Förstudierapport Tågdepåer och uppställningsplatser i Västlänksperspektivet
- Förstudierapport Depå och Spårkapacitet för Tåg
- Västtrafik - depåkapacitetanalys Tåg

I ett första läge utformades tågdepå Falköping som huvuddepå för de 45 nya tågen (X80). Underhand ändrades detta och tågdepå Sävenäs utpekades som huvuddepå för de 45 nya tågen (X80).

Styrelsen beslöt vid sammanträde 26 februari 2021 om att ge VD i uppdrag att tillsammans med Intea (nuvarande fastighetsägare) och Västfastigheter genomföra projekt utbyggd tågdepå Falköping, samt att teckna 25-årigt hyresavtal. Hyresavtal med Intea tecknades den 8 nov 2021.

Västtågens linjesträckningar med aktuella depålägen

(Placering tågdepå Falköping inringad)



ÄRENDEGENOMGÅNG

Under 2023 har Trafikverket presenterat nya förutsättningar som påverkar tågdepå Falköping; 1) kapaciteten på Trafikverkets uppställningsbangårdar kommer minska, samt 2) Västlänken försenas till ca 2029-2032.

Västtrafik har under 2023 analyserat uppställningsbehov för Västtågen. Slutsatsen är att ytterligare fem uppställningsplatser behövs. Ny spårutformning innebär:

1. fordonsflöde in/ut och inom depå förbättras
2. kravställt antal uppställningsplatser säkras,
3. framtida expansionsmöjlighet för ytterligare uppställningsplatser,
4. möjliggör en sanerings-/tvätthall.

Idag finns endast en st saneringshall inom Västra Götaland, som ägs av Jernhusen och opereras av ett privat företag och därmed nyttjas av samtliga tågoperatörer. Analys visar att det behövs en sanerings/tvätthall i Falköping. Förslaget är att utforma hallen som en kombinerad sanerings- och tvätthall. Effekten av tvättfunktionen utgörs främst av minskade tomkörningseffekter för de tåg som trafikerar nordost (minskade kostnader, minskad miljöbelastning och minskad trängsel på Västra stambanan).

Västtrafik har utifrån ovan anledningar analyserat projektet och har tagit fram en ny spårutformning med erforderligt antal uppställningsplatser och en sanerings-/tvätthall. Den nya spårutformningen är effektivare och ger ett minskat personalbehov samt medför en möjlighet att addera ytterligare uppställningsplatser i framtiden.

Behovsanalys sanerings/tvätthall

Behovsanalys visar på en minskad årlig driftskostnad på ca 14 mnkr enligt Målbild Tåg 2035. Beräkningen i Behovsanalys är baserad på dagens fordonsflotta (107 fordon) som summerar en minskad årlig driftskostnad på ca 8 mnkr (trafikkostnad 5,5 + stilleståndskostnad 1,8 + CO2-utsläpp 1,0).

Samhällsnytta genom 235 ton (respektive 140 ton) minskad CO2 är medräknat.

Tillkommer ytterligare ej monetärt kvantifierade nyttor:

1. Behovet av två st saneringsspår är ej omhändertaget i något annat projekt.
2. Ökad samhällsnytta genom lägre belastning på Västra stambanan.
3. Minskad riskexponering pga ökad trängsel på Västra stambanan.
4. Mervärde att kunna sanera övriga littera nära skadeplats Falköping.
5. Förbättrad arbetsmiljö i depå Falköping och därmed minskad riskexponering.
6. Ökad rening och kontroll av saneringsvatten/-kem jämfört med dagens situation där sanering av Kinnekulletågen sker direkt på banvall.
7. Förbättrad fordonstillgång.

EKONOMISK ANALYS

Nedan beskrivs de ekonomiska konsekvenserna av förslagen.

a) Sanerings/tvätthall:

Intea, nuvarande fastighetsägare, har kostnadsbedömt sanerings-/tvätthall till investering på ca 100 mnkr och ett hyrestillägg på ca 5,5 mnkr/år.

Enligt behovsanalys bedöms besparing genom minskad tomkörning till mellan ca 8 mnkr/år (vid dagens fordonsflotta) och ca 14 mnkr/år vid målvärde 180 fordon enligt Målbild Tåg 2035.

b) Ny spårutformning:

Spårlayout 2021 kostnadsbedömdes till en investering om ca 76 mnkr, hyrespåverkan ca 4,2 mnkr/år.

Föreslagen ny spårutformning kostnadsbedöms till en investering om ca 153 mnkr, vilket medför en hyrespåverkan om ca 8,4 mnkr/år, dvs 4,2 mnkr/år mer.

Till följd av att fordonsflöde in/ut och inom depå förbättras medför föreslagen justering samtidigt ett minskat rangeringsbehov. Besparingen är beräknad till ca 3 mnkr/år, och sker genom minskad trafik kostnad.

Med *hyrespåverkan* avses spårområdet del av total hyreskostnad. Samtliga priser angivna i kostnadsläge 2023, uppräknade enligt Byggkostnadsindex BKI.

Ekonomisk konsekvens

Åtgärder innebär ett samlat hyrestillägg om ca 10 mnkr/år (5,5 + 4,2 mnkr).

Årlig besparing bedöms till ca 11 mnkr/år (8 + 3 mnkr) vid dagens fordonsflotta (ca 17 mnkr/år (14 + 3 mnkr) vid målvärde 180 fordon enligt Målbild Tåg 2035).

Förslaget innebär således ett beräknat positivt driftsnetto på ca 1 mnkr/år (11–10 mnkr) vid dagens fordonsflotta (och ca 7 mnkr/år (17–10 mnkr) vid målvärde 180 fordon enligt Målbild Tåg2035).

ÖVERVÄGANDEN

Nollalternativet

Att inte lägga till en sanerings/tvätthall i projektet innebär att:

1. vi inte uppfyller behovet (2) två spår för sanering
2. vi inte uppnår en miljöriktig och optimerad lösning för utvändigt tvätt och sanering för fordon som primärt underhålls nordost om Göteborgsområdet, på grund av ökad tjänstetågskörning, emissioner samt ökad trängsel i järnvägsnätet

Om detta beslut om tilläggs hyra för sanerings-/tvätthall inte beslutas behöver ett investeringsärende med annan lokalisering påbörjas.

Att inte implementera föreslagen förbättrad spårutformning innebär att:

1. det är kostsamt att lägga till en sanerings-/tvätthall,
2. kravställt antal uppställningsplatser inte uppnås,
3. kostsamt fordonsflöde in/ut och inom depå (ökar rangeringsbehov ca 3 mnkr/år),
4. depån inte är framtidssäkrad med expansionsmöjlighet uppställningsplatser.

Resonemang

Det framgår av tidigare analys att det totala spårbehovet för sanering beräknas till 1,6 st spår år 2028 och 2 st spår år 2035 för drift av Västtågen. Idag finns inom systemet endast 1 st spår för sanering. Att lägga till en sanerings-/tvätthall i tågdepå Falköping medför en kostnadseffektiv hantering av detta behov. Alternativet behöver omhändertas med anläggning såväl i Göteborgsområdet (t ex Sandbäck i en möjlig etapp 2) samt i nordöstra regionen (saknas idag investeringsbeslut).

Det totala behovet av uppställningsplatser inom VGR ökar, dels genom att Västtrafiks fordonsflotta växer, beskrivet i Målbild Tåg 2035, men även genom ökad konkurrens på Trafikverkets uppställningsbangårdar. Västtrafik har hos regionstyrelsen ansökt om, och per 20 juni 2023 fått beviljat (RS 2023-00494), att påbörja förstudie för uppställningsplatser (spår för depåuppställning). Att upprätthålla kravställt antal uppställningsplatser på tågdepå Falköping ligger i linje med detta behov.

//