

Rsau 251014

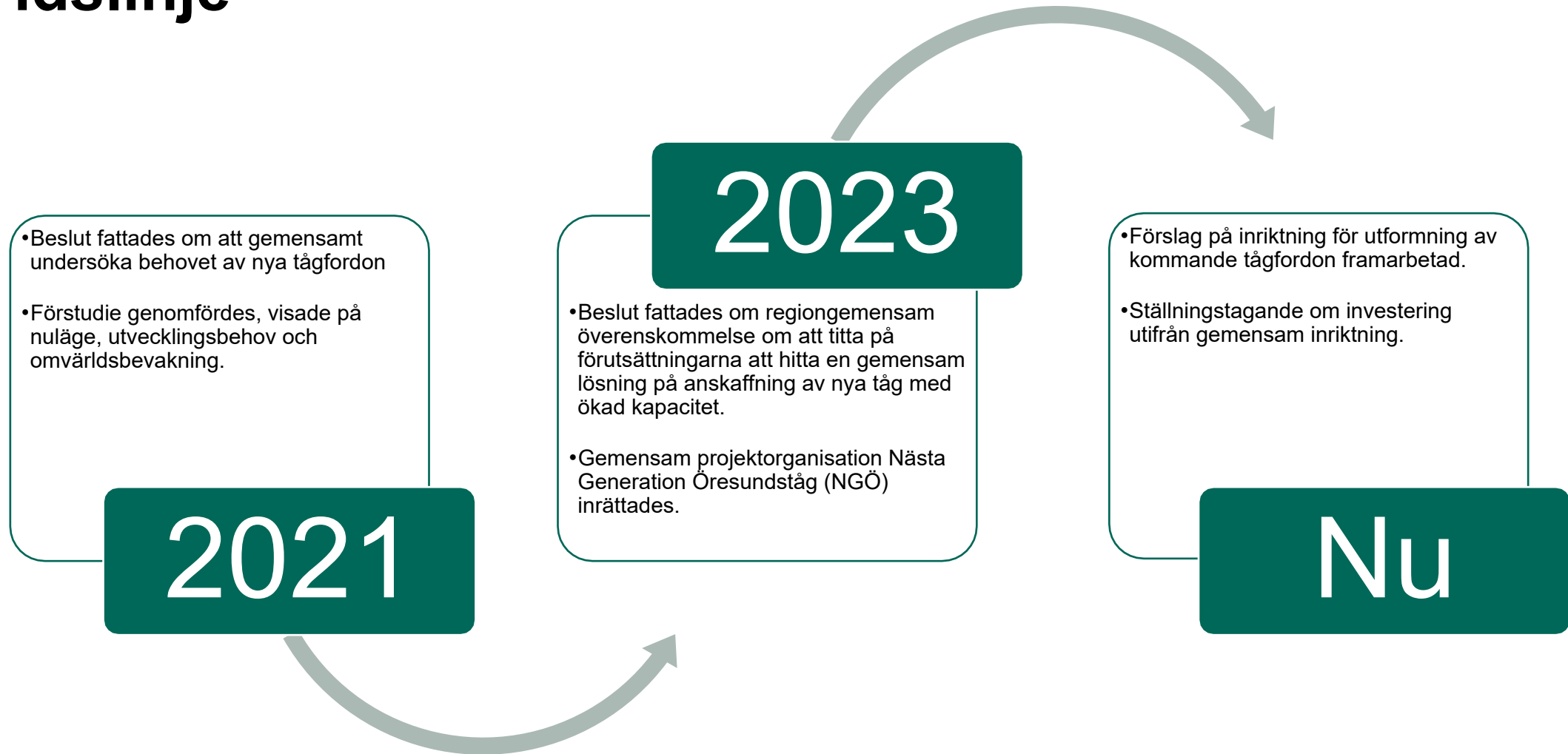
Nästa Generation Öresundståg

Varför Öresundståg?

- Storregionalt tågsystem
- Goda pendlingsmöjligheter
- Tillväxt av arbetsmarknadsregioner inom Sydsverige
- Nuvarande tågfordon har inom 10 år uppnått sin bedömda tekniska livslängd
- Halländska behoven för framtiden:
 - Ökad kapacitet
 - God tillförlitlighet



Tidslinje



Syfte och mål med NGÖ-projektet

Syfte:

Säkerställa att behoven av en kapacitetsstark, tillförlitlig, säker, hållbar, attraktiv och modern fordonsflotta som är anpassningsbar utifrån kundernas behov under tågens livslängd omhändertas inför anskaffa nya fordon.

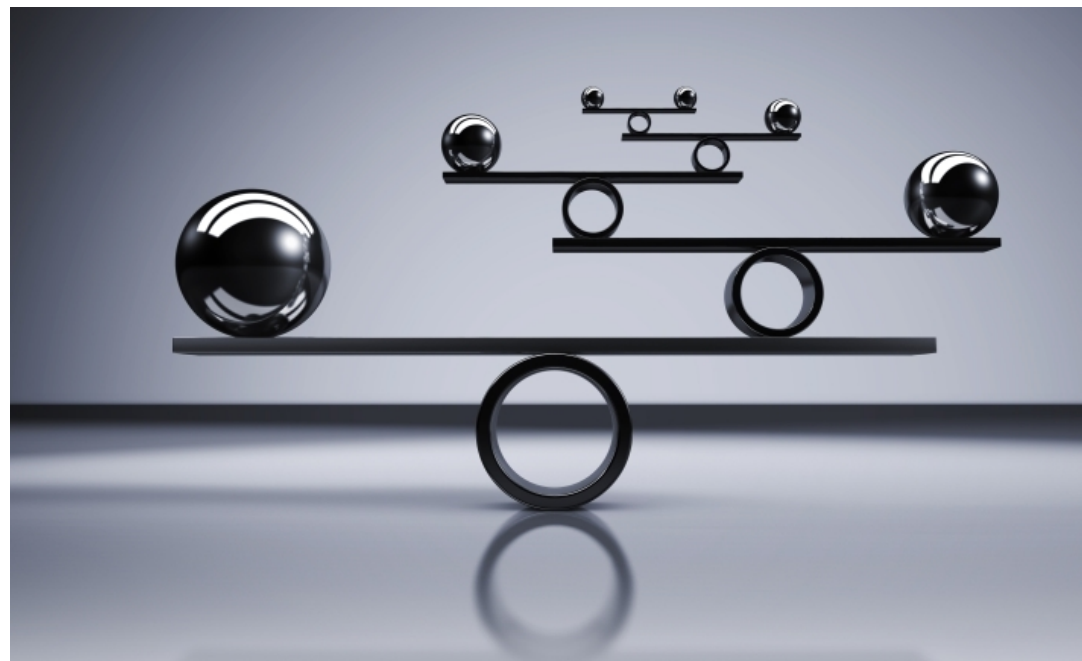


Projektets mål:

- att upphandla hög fordonskapacitet till bästa möjliga totalekonomi sett till investering, drift och underhåll,
- att upphandla fordon som bidrar till att infria restidsmålen,
- att arbeta för att ha nya fordon i trafik under tidigt 2030-tal,
- att definiera vad som krävs för att fordonen ska kunna underhållas på erforderligt sätt inklusive uppställningsspår och depåkapacitet, *(utlyft)*
- att utarbeta en plan för in- och utfasning av fordon, samt
- att samtliga regioners hållbarhetsmål ska uppfyllas vid anskaffning av nya fordon.

Vart står vi nu?

- En gemensam grund för att kunna initiera upphandling är framtagen
- Ställningstagande inväntas under 2025 från samtliga regioners fullmäktigeförsamlingar
- Vissa oklarheter finns kvar



Ägande av fordon

Fördelning mellan regioner

- Ägarrådet för Öresundståg AB har enats om att varje region äger de egna tågen.
- Ägande utifrån procentuell av trafiken
- Samsyn finns inom NGÖ kring totala antalet tågfordon som det bedöms finnas behov av.

Ägande åt annan part

- **Halland** omhändertar Västtrafiks behov av tågfordon, regleras via överenskommelse.
- **Skåne** omhändertar Danmarks behov av tågfordon. Har tidigare reglerats via avtal.



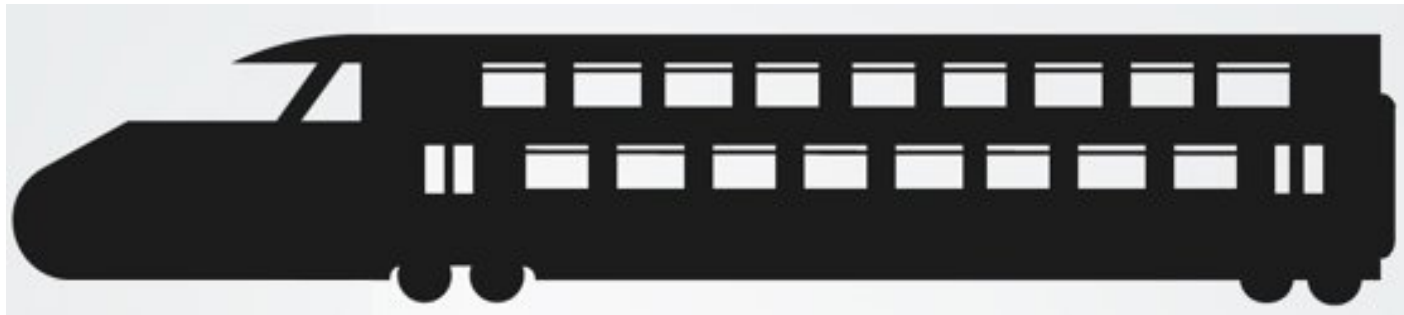
Kostnadsfördelning mellan parter

- Fördelning av kostnader och intäkter regleras genom avtal enligt principen:
Varje region har rätt till de intäkter och är ansvarig för de kostnader och risker som är hänförliga till trafik inom den egna regionen.
- Behov av att utöka kostnadsfördelningsmodell för att omhänderta att två fordonstyper är i drift
- Översyn när prisbilden är känd



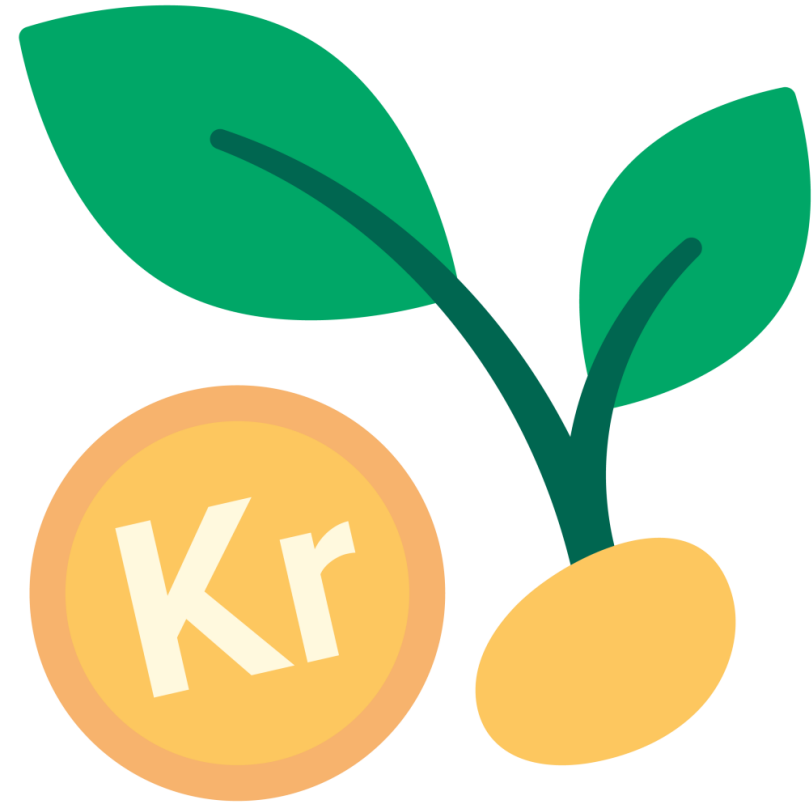
Utformning av fordon

- En mängd faktorer har beaktats för att uppnå bästa möjliga förutsättningar utifrån perspektivet "Hela resan".
- Intentionen är att fordon om 130 meter ska införskaffas.
 - Bedöms ge bästa totalekonomin.
 - Infrastrukturen stödjer inte fordonslängden på samtliga platser, kräver justeringar.
 - Enbart möjligt om det finns accept från Trafikverket.



Ekonomiska förutsättningar

- Ekonomiska konsekvenser av beslutet hanteras inom ramen för ordinarie budgetprocess
- Bedömningen är att totalkostnaden för den halländska andelen av investeringen kommer uppgå till ca 6 miljarder kr.
- Drifts- och kapitalkostnad beräknas öka ca 150%
- Kapaciteten beräknas öka ca 200 %



Övrigt

- Anpassning av verkstadsdepå ännu ej klarlagd.
- Ytterligare frågor kan komma att aktualiseras som det ännu inte finns kännedom om, med en direkt eller indirekt ekonomisk påverkan relaterad till investeringen.



Tidplan fortsatt beredning



Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att föreslå Regionstyrelsen att

- Region Halland ska investera i nya tågfordon och ingå som part i upphandlingen av Nästa Generation Öresundståg
- Ekonomiska konsekvenser av beslutet ska upptas inom ordinarie budgetprocess och beslutas i Region Hallands investeringsplan, samt
- Uppdra till Regionstyrelsen att i samverkan med Driftnämnd Kollektivtrafik tillse genomförandet av upphandlingen.



Daniel Modiggård, Chefsstrateg Hallandstrafiken,
E-post: daniel.modiggård@regionhalland.se

Katrin Håkansson, utvecklingsstrateg, Kansliavdelningen Regionkontoret,
E-post: katrin.hakansson@regionhalland.se , Tfn: 0734011084