

## Borgensåtagande nyanskaffning tågfordon AB Transitio

När Tågvisionen 2040 hanterades i regionfullmäktige var vi tydliga med att det dels behövde tas hänsyn till Northvolt, och den alltför optimistiska synen på behovet av pendling till följd av gröna näringar. Läget i Stegra idag bör också få beslutsfattare att höja ett ögonbryn. Vi lyfte även tekniska märkligheter, så som orimlighet med hastighetsambitioner utifrån gods och persontrafikstäthet. Men en annan brist, som vi inte fick klara svar kring när ärendet hanterades i regionfullmäktige 2024-06-18, var huruvida visionen var att anse som ett strategidokument avseende implementering – vilket summariskt innebar att vi föreslog att återremittera tågvision 2040.

Regionerna står inför allvarsamma problem avseende investeringar, inte minst en stor fastighetsunderhållsskuld. Mest troligt kommer vi framgent att behöva låna för att säkerställa att vi har byggnader i gott skick för att bedriva vård.

Att i det läget riskera högre räntor innebär också stora bekymmer inom hela regionens verksamhet. Detta utöver de stora subventioner som beräknas för tågresande – särskilt initialt – vilka sker på vårdens bekostnad (av detta följer det att man rimligen parallellt med riskhantering genom att visa på skatteökningar, rimligen också alternativt bör lyfta biljetprispåverkan.)

Trafikverket har historiskt ofta levererat sent, och även om underlagen till synes försöker ta höjd för det, syns det optimistiskt – inte minst i ljuset av hur norrbotniabanan (oavsett regering) har försenats. Att redan nu välja att gå vidare med ett väldigt stort borgensåtagande, underbyggt av ett synnerligen optimistiskt visionsdokument – vid namn Tågvision 2040 – är inte ansvarsfullt.

Det rimliga att göra, vore att i stället gå vidare med ett betydligt mindre inköp när vi befinner oss i ett tidigt skede. Dels för att kunna pröva fordon i trafik, hellre än att riskera köpa in fordon som inte är dugliga för norrländska förhållanden; dels för att befintliga tåg rimligen bör ha väsentligt mycket längre livslängd. Notera att exempelvis RC-lok (vilka går att uppgradera för att hantera ERTMS) fortfarande är i trafik, fastän de producerats runt 40 år tidigare än tågen från Bombardier. Man måste även överväga köpa in äldre tåg, inte stirra sig blind på nyköp.

Det ger oss också ett mer rimligt utgångsläge, utifrån det radikalt ökande behov av fastighetsinvesteringar som vi ser 2028 och framåt.

Med anledning av ovanstående yrkar jag att regionstyrelsen beslutar:

**Att återremittera ärendet.**

**Petter Nilsson (SD)**

Gruppledare Region Västerbotten