

PM 2

Svar på återremiss av: medborgarförslag2/2023 Dnr:
9023/36.109 och motion Centerpartiet 2022-03-04

Innehållsförteckning

BAKGRUND	1
SAMMANFATTNING AV UTREDNINGEN	1
KOSTNADER OCH KONSEKVENSER FÖR KOMMUNENS EKONOMI	3
UPPLÄGG FÖR KALKYLER.....	4
FINANSIERINGSMÖJLIGHETER AV KOSTNADER SAMT KONSEKVENSER	5
PÅVERKAN PÅ KOLLEKTIVTRAFIK	7
TRAFIKALTERNATIV TILL PERRONGER OCH RESEKOSTNADER.....	8

Bakgrund

Detta PM2 utreder de frågor som gavs i samband med beslut om återremiss av ärendet. Utredningen bygger på de kalkyler/kostnader och övriga underlag som fanns med i ärendet då det behandlades i kommunfullmäktige 2023-05-02 som biläggs ärendet även denna gång

Kommunfullmäktiges beslut 2023-05-02

Kommunfullmäktige beslutar att återremittera motion 2/2022 - Angående byggandet av perronger i Bygdeå och Ånäset samt medborgarförslag 2/2023 - perrong och hållplats för resenärer i Ånäset för att utreda vilken påverkan ett bifall av motionen får för kollektivtrafiken längs E4:an och den kommande Norrbottniabanan? Hur kommer ett bifall att påverka kommande budgetar i form av avskrivningar och underhåll?

Kontaktade aktörer i utredningen

Förvaltningen har under utredningen varit i kontakt med samt fått uppgifter från Trafikverket, Norrtåg, Vindels kommun, Nordmalings kommun och länstrafiken.

Sammanfattning av utredningen

Förvaltningen bedömer även efter denna kompletterande utredning att det i dagsläget vare sig finns personal, resurser eller ekonomi för att gå vidare med frågorna.

Kostnaderna och arbetstiden för två stationslägen med omgivande infrastruktur samt att ta fram två fördjupade översiktsplaner kommer att få stora konsekvenser för kommunens ekonomi och verksamheter både kort- och långsiktigt:

- Den arbetstid som idag läggs på utvecklingsarbete av stationsläget i Robertsfors, idrottsområde, detaljplaner, skolbyggnader med mera skulle behöva stoppas.
- Om åtgärderna ska finansieras via investeringsbudgeten måste alla andra skattefinansierade investeringar de kommande 40–50 åren stoppas vilket även innefattar åtgärder vid stationsläget samt nya bostadsområden i Robertsfors.
- Om det inte kan genomföras några skattefinansierade investeringsprojekt de kommande 40 – 50 åren skulle detta även påverka taxorna för VA då dessa ensamt måste finansiera till exempel ett nytt reningsverk.
- Om åtgärderna ska finansieras från driftbudgeten innebär det att kommunen måste minska sina kostnader med en summa som motsvarar ca 55 - 81 heltider vilket allvarligt skulle hota kärnverksamheterna och myndighetsutövning.
- Om åtgärderna ska finansieras från driftbudget men inte bara omfatta kostnader för tjänster måste i stort sett all icke lagstadgad verksamhet inom kommunens organisation läggas ner.
- Om åtgärderna ska finansieras genom att driftbudget för kommunen ökas måste en skattehöjning ske med 8 – 12%
- Om åtgärderna ska finansieras via ökade intäkter från befolkningstillväxt måste kommunen snabbt öka med 411 - 575 invånare förutsatt att dessa inte genererar några kostnader för kommunen vilket inte är realistisk. Genomsnittligt genererar en invånare i Robertsfors kommun (siffror från 2022) 50 862 kr i skatteintäkt, 24 246 kr i statsbidrag vilket ger en summa på 75 108 kr medan kostnad per invånare i genomsnitt är 73 645 kr. "Nettovinsten" utifrån denna ekvation är 1 463kr
- Beslut att genomföra investeringarna skulle hamna i konflikt med den av fullmäktiga beslutade styrmodellen. "Mål och verksamhetsplan ska kopplas till resurser. **Vid konflikt mellan mål och de ekonomiska resurserna är de ekonomiska resurserna överordnade målen, detta för att kommunen har ett ansvar att inte överföra kostnader till efterföljande generationers invånare och välfärdsutrymme.** Vid eventuellt underskott ett år ska kommunen återställa underskottet inom följande tre år."
- Rörande kollektivtrafiken går det idag inte att säga hur det påverkas. Pendlingslinjer kommer att behöva anpassas till tågtidtabeller och övrig trafik styrs oftast av skoltiderna.

Kostnader och konsekvenser för kommunens ekonomi

Kostnader järnvägsanläggningar

Utifrån den grova kalkyl Trafikverket gjort gällande kostnader kopplade till enbart järnvägsanläggning och plattform för de två stationslägena uppgår dessa till 200 – 255 miljoner en kostnad som helt får finansieras av kommunen (se bilaga "Grovkalkyl TRV").

Kommunal Infrastruktur

Till detta tillkommer kostnader för infrastruktur till och runt de två stationslägena som till exempel:

- Tillfartsvägar
- Teknisk infrastruktur som vatten, avlopp, el och bredband
- Parkeringar
- Bussangöringar
- Motorvärmastolpar
- Laddinfrastruktur
- Markköp

Som referens är en grov kalkyl för kommunal infrastruktur i stationsområdet i Robertsfors beräknad till ca 71 600 000 kronor. Då ingår en resecentrumbyggnad om 40 miljoner och tunnel på ca 7 miljoner. Dessa borträknade blir summan ca 24 600 000 kr som faller på kommunen (Se bilaga "Ansökan statsbidrag").

Då antal resenärer skulle bli betydligt lägre från Bygdeå och Ånäset än från Robertsfors (se bilaga "Norrbottenabans nyttoeffekter med fokus på utvecklingspotentialerna i noderna") kommer det troligen att krävas mindre anläggningar på dessa orter. Dock tillkommer det markköp då kommunen inte äger någon mark i dessa områden.

Den summa för infrastruktur förvaltningen arbetat med i kalkylerna (för att ha en summa) för de bägge stationslägena är därför 20 miljoner per styck (vilket är en högst osäker siffra) och ska finansieras helt av kommunen.

Det kommer att behövas göra åtgärder för säkra överfarter över E4 då bägge föreslagna stationslägena är belägna på andra sidan denna i förhållande till samhällena. Även dessa kostnader ska då finansieras av kommunen.

Det kommer även att tillkomma löpande kostnader för skötsel och underhåll av anläggningarna.

Upplägg för kalkyler

Då det är många osäkra kostnader har förvaltningen valt att kalkylera med två scenarion enligt nedan. Detta för att få en uppfattning om hur den kommunala ekonomin skulle påverkas.

Finansieringsform

Enda möjlighet att finansiera en så stor investering är via lån då inget statligt- eller regionalt stöd utgår för dessa anläggningar till skillnad för den i Robertsfors.

Totalsummor

250 miljoner kronor och 350 miljoner kronor.

Avskrivnings-/kapitalkostnader

Med avskrivning avses att investeringens anskaffningskostnad successivt kostnadsförs under den ekonomiska livslängden, dvs en avskrivning är den periodiserade kostnaden för en investering och ska motsvara den faktiska resursförbrukningen av investeringen. Anläggningarna i Bygdeå och Ånäset är väldigt komplexa gällande komponentavskrivningar så därför har vi valt att använda en schablon med avskrivning på 40 år för hela anläggningarna.

För att visa på komplexiteten att göra kalkyler för denna typ av anläggningar har förvaltningen ställt frågan till Nordmalings kommun utifrån industrispåret. Där stod kommunen för 18 miljoner i finansieringen av själva godsterminal och man fördelade kapitalkostnaderna enligt nedan modell. Resten av finansieringen med ca 30 miljoner för industrispår med mera stod Trafikverket, region Västerbotten och ERUF för och hur detta skrivs av i komponenter har vi inget svar på.

Godsterminalen Nordmaling

Är indelad i byggnad, belysning, fordonsvåg, mätstation, spårläggning samt terminalyta.

- Byggnaden är indelad i 6 komponenter och varje komponent skrivs av på 10–80 år.
- Själva spårläggningen är delad in i tre komponenter, markanläggning 50 år, spåranläggning 30 år samt teknik/el med mera 15 år.
- Terminalytan där en del inte skrivs av utan betraktas som mark, en del skrivs av på 40 år och en del på 15 år.

Räntekostnaderna

Även för räntekostnaderna har vi använt en schablon vilket baserats på den kraftiga räntehöjningen som skett de senaste åren. Kommuninvest spår ett ränteläge om 3,7% 2027

och då låneperioden för investeringarna blir på 50 år har vi valt att kalkylera med 4,5% i genomsnitt för en rörlig ränta samt lagt en fast årlig räntekostnad.

Amortering

I kalkylen har vi valt att använda en fast årlig summa för amortering då lån av denna storlek måste amorteras av.

Internräntan

Har sin bäring på hur investeringen ska finansieras, kan betraktas som det pris kommunen får "betala" för att avstå från att placera likvida medel som skulle gett avkastning. Internräntan i kalkylen 2,5% är baserad på den revidering som SKR gjort för 2024

Kalkyler

Lån	250 000 000	350 000 000	Påverkan på kommun
Nyttjandeperiod schablon	40år	40år	
avskrivning (40 år)	6 250 000	8 750 000	Resultatpåverkan
internränta (2,5%)	6 250 000	8 750 000	Resultatpåverkan
amortering (50år)	5 000 000	7 000 000	Resultat och likviditet påverkan
Ränta lån (rörlig 4,5%)	11 250 000	15 750 000	Resultat och likviditet påverkan
Kostnad/år	28 750 000	40 250 000	

Finansieringsmöjligheter av kostnader samt konsekvenser

Via investeringsbudget

Robertsfors kommun har idag ca 22 miljoner i budget för att hantera kapitalkostnader för de investeringar som görs via skattekollektivet. Denna budget skulle behöva höjas med ca 6 miljoner för att klara av att bära det billigaste scenariot ovan. Enda sättet att höja denna budget är att minska driftbudget med motsvarande summa.

Konsekvenser

- Kommunens investeringsbudget skulle vara intecknad de kommande 40 åren och inga utrymmen finns kvar för andra investeringar. Detta skulle omöjliggöra tillväxt i kommunen då inga nya verksamhetslokaler kan byggas, samtidigt som ingen reinvestering sker i befintliga vilket skulle medföra att dessa på sikt måste avvecklas.
- Kommunen skulle under lång tid behöva finansiera de investeringar som redan finns i anläggningsregistret samtidigt som man ska finansiera de nya investeringarna vilket betyder en ökad belastning på kommunens ekonomi.

- En intecknad investeringsbudget under lång tid drabbar får även en påverkan på taxorna för till exempel VA då inte delar av investeringsbehoven kan tas från den skattefinansierade investeringsbudgeten. Ett nytt reningsverk som är akut för kommunen innebär en investering om ca 100 000 000 kr och kommer att få en årlig avskrivningskostnad på ca 5 000 000kr. Detta skulle innebära att ca 98% av dagens intäktsbudget får användas till investeringskostnaden och annat arbete inom VA i stort sett stoppas om inte taxorna höjs radikalt.
- Utgår man från det billigaste scenariot skjuter till ca 6 miljoner från driftbudget innebär detta att utrymme för ca 12 tjänster tas bort.
- Utgår man från det dyrare scenariot och ovan resonemang innebär det att ca 18 miljoner för skjutas till från driftbudget vilket motsvarar utrymme för ca 36 tjänster.

Via driftbudget

Om man skulle finansiera kapital-, räntekostnader och amortering via driftbudget för att behålla utrymme för andra investeringar de kommande 40 åren skulle detta innebära att:

- Driftbudgeten ökas med 28 750 000 respektive 40 250 000 beroende på vilket scenario som faller ut, vilket i sin tur skulle betyda en höjning av kommunalskatten med 8,6% i det billigare scenariot och 12% i det dyrare scenariot (statsbidrag är inte medräknade).
- Driftbudget minskas med 28 750 000 respektive 40 250 000 beroende på vilket scenario som faller ut vilket i sin tur innebär att utrymme för 58 eller 81 tjänster måste tas bort.

Konsekvenser

- En skattehöjning av denna storlek skulle göra att Robertsfors hamnar ensam i topp bland Sveriges 290 kommuner med en skattesats på 41,1% respektive 44,5% beroende på scenario vilket troligen kommer att medföra att en befolkningstillväxt uteblir.
- En minskning av driftbudget utslaget på tjänsteutrymme skulle få stor påverkan på kommunens kärnverksamheter och myndighetsutövning.
- Om man väljer att minska driftbudgeten för icke lagstadgade uppgifter skulle detta innebära att hela Tillväxtsektorn (med undantag av ett bibliotek) läggs ner vilket ger ca 17 000 000 kr ihop med KS övrigt (undantag politisk verksamhet) vilket ger ca 10 000 000 kr klarar man nästan det billigare scenariot.
- För att klara kostnaderna för det dyrare scenariot skulle man även behöva till exempel ta bort IT-kontoret vilket ger ca 10 000 000 kr (minus intäkterna) samt skära i övrig icke lagstadgad verksamhet.

Finansiera via befolkningstillväxt

Om man räknar att de två anläggningarna skulle genererar befolkningstillväxt och att varje ny invånare skulle generera ca 75 108 kr (2022 års siffror) till kommunkassan skulle det behövas:

- 411 nya invånare för att finansiera det billigare scenariot
- 575 nya invånare för att finansiera det dyrare.

Detta är en beräkning som då skulle bygga på att kommunen inte får några kostnader för dessa nya invånare via till exempel skola, sociala eller äldreomsorg vilket inte är rimligt. Genomsnittligt genererar en invånare i Robertsfors kommun (siffror från 2022) 50 862 kr i skatteintäkt, 24 246 kr i statsbidrag vilket ger en summa på 75 108 kr medan kostnad per invånare i genomsnitt är 73 645 kr. "Nettovinsten" utifrån denna ekvation är 1 463 kr

Befolkningstillväxten måste därför vara betydligt högre för att kostnadstäckning ska via ökade skattemedel ska kunna ske (19 651 nya invånare enligt ovan kalkyl). Varje år utan att denna befolkningsökning är på plats skulle dessutom påverka kommunens ekonomi negativt.

Påverkan på kollektivtrafik

Återremissen ville även ha svar på hur två nya stationslägen kan påverka övrig kollektivtrafik. Förvaltningen har varit i kontakt med Länstrafiken om detta och det är väldigt svårt att förutse hur en sådan utveckling kan komma att ske. Pendlingslinjer kommer att behöva anpassas till tågtidtabeller och övrig trafik styrs oftast av skoltiderna. Troligen kan utvecklingen bli liknande den som skedde i Nordmaling, se nedan svar från länstrafiken.

Svar från Länstrafiken

- Linje 138 (Fällfors – Ytteråkulla-Bygdeå) till hpl Bygdeå E4 på morgonen och eftermiddagen. Dessa turer skulle man behöva anpassa till tåget i stället.
- Linje 143 (Norum-Djäkneboda-Dalkarlså -Bygdeå) Bygdeå kommer från områden där ni på sikt kan tänka er exploatering för bostäder. Linje 143 upptagningsområde kan komma att matas mot Sävar station.
- Linjerna 143 och 171 (Gryssjön-Sandåsen-Norum-Ivarsboda-Sävar) har en samtrafiklösning där det möter upp varandra längs sträckan och utbyter resenärer
- Linje 140 (Näset-Trehörningsbäck-Estermark-Ånäset) har en morgonpendlartur som kopplar till en norrgående och en södergående tur längs E4:an. Dock ingen koppling från E4:a-bussarna under eftermiddagen.
- Linje 141 morgontur från Ånäset som kopplar till linje 17 som avgår från Robertsfors till Umeå på morgonen (utförs med samma fordon, så egentligen sker inget bussbyte). I det här fallet så antar jag att man kopplar om morgonturen mot tåget i stället för till den vägburna stomlinjetrafiken.

Utvecklingen i Nordmaling

Man försämrade inte trafiken till byarna utan man byggde ut trafiken och satsade på att förbättra pendlingsmöjligheterna. Det sattes in extra bussturer mellan Rundvik och Nordmaling. Sedan inrättade man ett par nya ringbilar för att möjliggöra daglig arbetspendling med tåget från några byar, men de nyttjades av bara av någon enstaka person dagligen vilket blev en ganska dyr historia. Varpå man senare beslutade sig för att dra in ringbilarna. Övrig busslinjer är som i de flesta kommuner anpassade till skolans tider. Endast linjen som går till Rundvik har trafik som anpassats för pendling och har trafik som går under icke skoltid.

Sammantaget så behöver det inte bli så stora ändringar utifrån dagens trafik, med reservation för vart man skulle anlägga stationer för Bygdeå och Ånäset. Man kan troligen koppla om befintliga turer som är dedikerade för pendling. Sedan kan man säkert också utöka trafiken också utan att behöva köpa in nya fordon. Övrig linjetrafik är kopplade till skolans start och sluttider och påverkas endast i regel ifall ni gör förändringar i skolans organisation.

Trafikalternativ till perronger och resekostnader

Förvaltningen har även sett över alternativ för kollektivtrafiklösningar samt kommunal kostnad per resande om perrongerna anläggs. Om kommunen i stället för att investera i ovan anläggningar väljer att finansiera 5 dagar i veckan 12 dagliga turer med buss mellan Ånäset och Robertsfors samt 5 dagar i veckan 12 dagliga resor med buss mellan Bygdeå och Robertsfors skulle detta utifrån 2022 kostnader landa på ca 5 160 000 kr i kostnad/år.

Kommunal kostnad per resande

Om man utgår från de beräkningar som gjorts i "Lokaliseringsalternativ" i nod-projektet skulle det sammanlagt bli ca 42 000 årsresor från de bägge orterna. Detta skulle innebära att varje resenär kostnad för kommunen skulle bli:

- 660 kr årligen i 40 år det billigare scenariot
- 958 kr årligen i 40 år för det dyrare scenariot

Motsvarande kostnader vid ett bussalternativ enligt ovan exempel skulle bli:

- 123 kr årligen i 40 år