

MISSIV**Handläggare**
Stefan Välijeesjö**Datum**
2025-08-15**Diarienummer**
25/00303

(Två bilagor)

Godkännande av borgensåtagande för anskaffning av regionaltågsfordon

XXX Fullmäktige beslutar

att godkänna att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län ingår proprieborgen för finansiering upp till 1 100 miljoner kronor för investering i spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, i enlighet med förbundsdirectionens beslut.

Bakgrund

Förbundsdirectionen för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland beslutade den 2 juli att ingå proprieborgen upp till 1,1 miljarder kronor för upphandling av nya regionaltåg. Detta är villkorat med att samtliga medlemmar i kommunalförbundet godkänner beslutet. En hemställan har därför skickats till medlemmarna för godkännande.

Ärendet

Norrtåg vill beställa 20 stycken nya regionaltågsfordon. Av dessa 20 stycken ska 12 stycken ersätta befintliga fordon av typen X11 och X52 som når sin tekniska livslängd medan resten (8 stycken) ska tillföras för att genomföra de trafikutökningar som finns beskrivna i Norrtågs vision för 2040.

Ersättning av befintliga tåg

Från 2026 har Norrtåg 11 stycken Regina (X52) i trafik. Dessa når sin tekniska livslängd ca 2030. Det finns möjlighet att genomföra åtgärder för att förlänga livstiden, men Norrtåg bedömer att denna typ av tåg inte passar in i trafikupplägget eftersom de är för små. De har 33% färre platser jämfört med X62 som trafikerar kusten, vilket innebär att de inte klarar resandevolymer i peaktider. För att klara resandevolymer med X52 bedömer Norrtåg att fler fordon skulle behövas och trafikeringen sker genom sammankoppling av tågsätt (dubbla sammankopplade tåg). Utöver X52 har Norrtåg även några X11 som ska fasa ut fram till 2033. Norrtåg vill alltså ersätta totalt tolv tåg. Eftersom befintliga tåg är för små är Norrtågs ambition att ersätta tågen med en ny tågmodell.

Trafikutökning enligt Tågvision 2040

Utöver att ersätta befintliga tåg vill Norrtåg även utveckla sin trafik i linje med Tågvision 2040, vilket kräver att fler fordon sätts i trafik. Planen är att trafiken på Mittbanan ska utökas från 8 till 15 dubbelturer från och med 2033. För att genomföra den utökningen krävs tre tåg. Samma år förväntas Norrbottenbanans första etapp på sträckan Umeå – Skellefteå att öppna. Planen är då att förlänga linjen Sundsvall – Umeå till Skellefteå, vilket skulle innebära att det krävs ytterligare två tåg. År 2036 förväntas Norrbottenbanan etapp 2 att öppna, vilket kräver ytterligare ett fordon. Totalt krävs alltså sex (6) tåg för att genomföra trafikeringsförslaget, men utöver det behövs också ytterligare två (2) tåg som reservkapacitet.

Resande och kostnader

Norrtåg beräknar att den utökade trafiken kommer medföra resandeökningar från 1,7 miljoner till 3,2 miljoner resande i hela systemet. Hur fördelningen ser ut mellan länen framgår inte i de underlag som finns redovisade från Norrtåg. Norrtåg beräknar att biljettintäkterna ökar från 224 mnkr till 456 mnkr när all trafik är igång. Förutom utökningar av trafik och öknings av biljettintäkter förväntas

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Postadress:**
Box 143
841 22 Ånge**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors**Telefon:** 0775-50 77 70**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

MISSIV

också den statliga medfinansieringen öka från 98 mnkr per år till 138 mnkr per år 2030 till 160 mnkr 2033.

Eftersom resandet och dess intäkter påverkar kostnadsfördelningen är det avgörande för den slutgiltiga kostnadsfördelningen mellan Norrtågs ägare.

I beräkningarna förväntas kostnadsökningar ske från 2031 med nettokostnadsökning om 135,8 mnkr jämfört med 2026. År 2033, när trafiken på Norrbottenbanan etapp 1 är igång och trafiken på Mittbanan har utökats så förväntas nettokostnadsökningen vara som högst om upp till 150 mnkr. Därefter förväntas kostnaden minska i takt med att resandet och intäkterna ökar.

Med utgångspunkt i dagens kostnadsfördelningsmodell står Västernorrland för 36% av nettokostnaden vilket innebär en nettokostnadsökning om 54 mnkr för 2033. Om resandeintäkterna i större utsträckning genereras på Norrbottenbanan än på Mittbanan blir nettokostnaden högre och omvänt om situationen slår åt andra hållet. Nuvarande kostnadsfinansieringsmodell gäller fram till och med 2029.

Borgensåtagande

Transitio kommer att upphandla, köpa och finansiera tåg, däremot kommer kommunalförbundet att behöva borga för investeringen. Kostnaden per tåg bedöms som högst vara 220 mnkr. Totalt kan tågen komma att kosta 4,4 miljarder kronor även om målet är att kostnaden ska vara lägre. Norrtågs fyra ägare delar på ansvaret för tågen, vilket betyder att Västernorrland behöver borga för ett belopp om 1,1 miljarder kronor. Enligt förbundsordningen måste medlemmarna godkänna beslut om att ingå borgen.

Det betyder att borgensåtagandet först kan tecknas efter att samtliga medlemmar godkänt beslutet.

Uppdragsavtal och hyresavtal

Transitio upphandlar och äger tågen medan kommunalförbundet tecknar hyresavtal och hyr tågen. För att Transitio ska kunna gå ut i upphandling måste uppdragsgivande regioner ingå ett uppdragsavtal med Transitio. Syftet är att ge Transitio uppdraget att genomföra fordonsanskaffningen samt reglera villkoren för densamma. Transitio tillhandahåller en standardmall som används i denna typ av processer. Innan uppdragsavtal och hyresavtal kan tecknas så krävs att medlemmarna godkänner samt att förbundsledningen fattar beslut om att kommunalförbundet går i borgen för investeringen. Hyresavtalet är på 30 år från leverans.

Tidplan

För att Transitio ska kunna genomföra en upphandling med tilldelning 2027 och leverans innan 2033 så måste samtliga beslut vara genomförda senast november 2025.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns bedömning

Genom inköpen av fler tåg skapas möjlighet att genomföra delar av tågvisionen för 2040. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet framgår att kommunalförbundet ställer sig bakom tågvisionen. Förslaget innebär att det kommer finnas väldigt attraktiv tågtrafik på sträckan *Sundsvall – Ånge – Östersund* med 15 avgångar i varje riktning på vardagar.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller också trafikplaneringsprinciper som ska vara vägledande vid planering av utbudsnivåer. Interregional trafik beskrivs som trafik som ska finnas mellan kommunhuvudorter över länsgräns. Om man tolkar trafikförsörjningsprogrammet såsom att

MISSIV

interregional trafik ska finnas på sträckan Sundsvall – Östersund, så överensstämmer Norrtågs vision för 2040 med Trafikförsörjningsprogrammets målsättning för 2030.

Som en följd av ett positivt besked bör busstrafiken på sträckan Sundsvall – Ånge ses över. Det kan vara så att vissa avgångar med bussen kan dras in, alternativt lyftas över till kommunala tillköp om behovet kvarstår, exempelvis utifrån skolans behov.

Effekten skulle kunna bli att det gemensamma åtagandet för busstrafik minskar, vilket kan underlätta den gemensamma finansieringen. Omfattningen är dock okänd innan en analys är genomförd.

Övre Ådalsbanan

Trafikverket har genomfört en större upprustning av övre Ådalsbanan (Västeråsby – Långsele) som innefattar bland annat byte av kontaktledning, förstärkning av banvall, nya slipers, ny räls samt slopande av plankorsningar. Investeringen kostade drygt en miljard kronor och den innebär att tågen från december 2023 kan trafikera sträckan i 80km/h.

Sollefteå, Kramfors, Ragunda och Bräcke kommuner samt RVN har under flera år arbetat både för upprustning, men också för att banan åter ska trafikeras med persontrafik. Bland annat har de låtit WSP genomföra en utredning som tittar på olika trafikeringssupplägg på sträckan *Umeå – Östersund via Sollefteå* utifrån de förutsättningar som idag råder på banan.

Utredningen visar på att det går att trafikera banan men att det krävs upprustningar av plattformar i de orter som idag inte har resandeutbyte med tåg. Restidsvinsten som beskrivs mellan Umeå – Östersund är cirka 1½ timme och mellan Sollefteå och Örnsköldsvik blir den totala restiden cirka 60 minuter vilket kan jämföras med busslinje 40 som tar cirka 80 minuter. Restidskvot mot bil beräknas till 0,96.

Eftersom sträckan finns utpekad i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, samt är en del av Norrtågs vision för 2040 så beslutade förbundsdirektionen vid sammanträde 2025-06-24 § 94 att en utredning ska genomföras för att ytterligare ge klarhet i hur ett trafikeringssupplägg på sikt kan se ut och vilka effekter det kan ge. Med anledning av ovan bör Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län utreda möjligheten att beställa ytterligare tåg för att trafikera genom Övre Ådalsbanan

Ekonomi och finansiering

Tågtrafik finansieras gemensamt. Utifrån denna princip står Regionen för 46% av kostnaderna medan resten delar på kostnaderna utifrån invånarantal. Om kostnaden (36% av 150 mnkr) är 54 mnkr för Västernorrland så blir fördelningen enligt nedan:

Medlem	Folkmängd, 31 december 2024, SCB	Kostnadsfördelning
Härnösand	24 515	2 960 581 kr
Kramfors	17 491	2 112 320 kr
Sollefteå	18 396	2 221 613 kr
Sundsvall	99 048	11 961 642 kr
Timrå	17 521	2 115 943 kr
Ånge	9 044	1 092 209 kr
Örnsköldsvik	55 443	6 695 636 kr

MISSIV

Regionen	46%	24 840 000 kr
	241 458	54 000 000 kr

Om exempelvis busstrafik för 3 mnkr lyfts över från det gemensamma utbudet till Ånge kommun så ökar Ånges åtagande med cirka 4 mnkr medan det gemensamma åtagandet endast ökar med 51 mnkr.

Bilagor:

Bilaga 1 PM AB Transitio till Norrtåg avseende fordonsanskaffning

Bilaga 2 PM Norrtåg AB Fordons- och anskaffningsstrategi