

Kommunstyrelsen

## Godkännande av borgensåtagande för anskaffning av regionalstågsfordon

### Förslag till beslut

Kommunförvaltningen föreslår koncern- och finansutskottet föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. godkänna att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Din Tur, ingår proprieborgen för finansiering upp till 1 100 mkr för investering i spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, i enlighet med förbundsdirektionens beslut.
2. godkännandet gäller under förutsättning av att alla medlemmar beslutar likaledes.

### Ärendet i korthet

Ärendet handlar om att Ånge kommun ska ställa sig bakom Din Turs beslut att ingå proprieborgen för nya regionalstågsfordon.

### Förvaltningens övervägande

#### Underlag från Din Tur (punkt 1 - 10) samt från förvaltningen (punkt 11)

##### 1. Bakgrund

Förbundsdirektionen för Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland beslutade den 2 juli att ingå proprieborgen (innebär i det här fallet att dintur, är borgensman men alla medlemmar är ansvariga för skulden såsom för egen skuld) upp till 1 100 mkr för upphandling av nya regionalståg. Detta är villkorat med att samtliga medlemmar i kommunalförbundet godkänner beslutet. En hemställan har därför skickats till medlemmarna för godkännande.

##### 2. Ärendet

Norrtåg vill beställa 20 stycken nya regionalstågsfordon. 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.

##### 3. 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

resandevolymen i peaktider. För att klara resandevolymerna 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 fasas 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.

#### **4. 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 Norrbotniabanans 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 Norrbotniabanans 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.

#### **5. Resande och kostnader**

Norrtåg beräknar att den utökade trafiken kommer medföra resandeökningar från 1,7 mkr till 3,2 mkr 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 mkr till 456 mkr när all trafik är igång. Förutom utökningar av trafik och öknings av biljettintäkter förväntas också den statliga medfinansieringen öka från 98 mkr per år till 138 mkr per år 2030 till 160 mkr 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 mkr jämfört med 2026. År 2033, när trafiken på Norrbotniabanans etapp 1 är igång och trafiken på Mittbanan har utökats så förväntas nettokostnadsökningen vara som högst om upp till 150 mkr. 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 mkr för 2033. Om resandeintäkterna i större utsträckning genereras på Norrbotniabanans än på Mittbanan blir nettokostnaden högre och omvänt om situationen slår åt andra hållet. Nuvarande kostnadsfinansieringsmodell gäller fram till och med 2029.

#### **6. Borgensåtagande**

Transitio kommer att upphandla, köpa och finansiera tåg, däremot kommer kommunalförbundet att behöva borgen för investeringen. Kostnaden per tåg bedöms som högst vara 220 mkr. Totalt kan tågen komma att kosta 4 400 mkr även om målet är att kostnaden ska vara lägre. Norrtågs fyra ägare delar på ansvaret för tågen, vilket betyder att Västernorrland behöver borgen för ett belopp om 1 100 mkr. Enligt förbundsordningen måste medlemmarna godkänna beslut om att ingå borgen.

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

## **7. 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 förbundsdirektionen fattar beslut om att kommunalförbundet går i borgen för investeringen. Hyresavtalet är på 30 år från leverans.

## **8. 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.

## **9. Din Turs 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 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.

## **10. 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 mkr) är 54 mkr för Västernorrland så blir fördelningen enligt nedan:

| Medlem                | Invånare<br>2024-12-31 | Kostnads-<br>fördelning |
|-----------------------|------------------------|-------------------------|
| 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            |
| Region Västernorrland | -                      | 24 840 000 kr           |
| <b>Totalt:</b>        | <b>241 458</b>         | <b>53 999 944 kr</b>    |

## 11. Sammanfattning av Ånge kommuns förvaltning

Utökad tågtrafik på Mittbanan är en av de enskilt viktigaste utvecklingsinsatserna för att klara av framtidens kompetensförsörjning. Tåget är stommen i kollektivtrafiken och möjliggör resor inom kommunen, mellankommunal pendling samt anslutning till nationella och internationella resor. Utöver kompetensförsörjning är tåget viktigt även för serviceresor, fritidsresor och besöksnäring.

Timmestrafik på Mittbanan, ett tåg i vardera riktningen varje timme under dagtid, innebär även att kommunens busstrafik kan styras om till att i större utsträckning styra mot tågstationerna likt den just nu pågående trafiktestet med PAXA-trafik i Fränsta/Torpshammar.

Risken med att vårt gemensamma kommunalförbund ingår borgen bedöms låg. Om Norrtåg inte längre har avsättning för tågfordon så är det troligen lätt att hitta andra regioner och/eller länder som vill ha dessa tågfordon då det råder brist på sådana vilket är en av orsakerna till de långa löptiderna för trafikutveckling.

Utökad tågtrafik, preliminärt från 2033, kommer att innebära ökade trafikeringskostnader. Norrtåg har uppskattat hur stor denna kostnad blir men kostnaden bygger på en optimistisk resandeökning. Det är inte säkert att resandeökningen blir i linje med uppskattning vilket då leder till större kostnadsökningar. Det är därför av stor vikt att Norrtåg, Din Tur och vi kommuner planerar för den kommande trafikökningen dels genom att diskutera hur en eventuell ytterligare kostnadsökning ska hanteras genom antingen omprioritering av trafik eller genom utökad finansiering. Framför allt så behöver länet fortsatt jobba med att göra kollektivtrafiken sömlös, pålitlig och attraktiv så allt fler väljer den som sitt huvudsakliga transportslag redan innan tågtrafikutökningen för då ökar chansen att den förutspådda reseökningen från 2033 blir sanning. Med sömlös menas att alla transportslag är sammankopplade avseende trafikupplägg, bytespunkter och biljetter så det är lätt att resa från start till mål.

## Bilagor

- Bilaga 1 PM AB Transitio till Norrtåg avseende fordonsanskaffning
- Bilaga 2 PM Norrtåg AB Fordons- och anskaffningsstrategi

**Ånge kommuns vision**

*Vi är en plats för alla, med närhet till natur och gemenskap. Här ger näring och engagemang kraft till en levande bygd.*

**Fokusområde Hållbar vardag**

Utökad tågtrafik ökar möjligheterna att bo och verka på olika ställen i kommunen. Utökad tågtrafik bidrar till ett starkt näringsliv.

**Fokusområde Hållbar hälsa**

Utökad tågtrafik bidrar till ökad folkhälsa enligt forskning på nationell och internationell nivå. Utökad tågtrafik ökar tillgängligheten till mötesplatser och aktiviteter.

**Fokusområde Hållbar gemenskap**

Tillgång till bra kollektivtrafik skapar möjligheter för delaktighet och demokrati.

**Fokusområde Hållbar kompetens**

Utökad tågtrafik är en nyckelfaktor för kompetensförsörjning då den skapar möjligheter för lokala, regional, nationell och internationella resor.

**Fokusområde Hållbar natur**

Utökad tågtrafik bidrar till minskad miljö- och klimatpåverkan.