

**§ 93 Borgensåtagande nyanskaffning tågfordon AB Transitio
RUN 364-2025****Sammanfattning**

Norrtåg AB har behov av att beställa 20 regionaltågsfordon för Norrtågstrafik. Av de 20 tågfordonen ska 12 fordon ersätta befintliga fordon av typen X11 och X52 som når teknisk livslängd medan resterande 8 fordon tillförs för att de trafikutökningar som finns beskrivna i Norrtåg AB 20240 – En tågvision.

Ersättning av befintliga tåg

Från 2026 har Norrtåg 11 Reginafordon (X52) i trafik. Dessa fordon når sin tekniska livslängd ca 2030. Möjlighet finns att genomföra åtgärder för att förlänga livstiden, men Norrtåg bedömer att denna typ av tåg inte passar in i trafikupplägget eftersom tågens passagerar-kapacitet är för låg.

X52 har en passagerarkapacitet som är 33 procent lägre än de X62 fordon som trafikerar Botniabanan. Detta innebär att tågfordonen inte klarar passagerarvolymerna i peaktid. För att klara passagerarvolymerna skulle tågsätten behöva sammankopplas (dubbla sammankopplade tåg).

De X11 tågfordon som Norrtåg bedriver trafik med ska fasas ut fram till 2033. Då tågmodellerna är för små är Norrtågs avsikt att ersätta tågen med en ny tågmodell.

Trafikutökning enligt Tågvision 2040

Utöver att ersätta befintliga tågfordon ser Norrtåg även behov av att utveckla trafiken i linje med Tågvision 2040, vilket kräver att fler fordon sätts i trafik.

I enlighet med visionen utökas trafiken på Mittbanan från 8 till 15 dubbelturer från och med 2033. För att genomföra den utökningen krävs tre tåg.

År 2033 förväntas även Norrbotniabanans första etapp, sträckan Umeå – Skellefteå att öppna. I samband med detta avses då att linjen Sundsvall – Umeå förlängs till Skellefteå. Detta kräver ytterligare två tåg.

År 2036 förväntas Norrbotniabanan etapp 2 Skellefteå – Luleå att öppna, vilket kräver ytterligare ett fordon.

Totalt krävs sex (6) tågfordon för att genomföra trafikeringsförslagen enligt Tågvision 2040. Utöver detta behövs ytterligare två (2) tågfordon som reservkapacitet.

Resande och kostnader

Norrtåg beräknar att den utökade trafiken kommer att medföra resandeökningar från 1,7 miljoner till 3,2 miljoner resande i hela tågsystemet. Norrtåg beräknar att resandeökningen ska generera ökade biljettintäkter, från 224 miljoner kronor till 456 miljoner kronor när all trafik är i gång. Norrtågs beräkningar innehåller även en förväntad ökad statlig medfinansiering från staten från dagens 98 miljoner kronor per år till 138 miljoner kronor år 2030 och 160 miljoner kronor 2033.

Resandet och resandeintäkterna påverkar kostnadsfördelningen mellan Norrtågs ägare. I Norrtågs beräkningar förväntas kostnadsökningarna ske från 2031 med

nettokostnadsökning om 135,8 miljoner kronor jämfört med 2026. År 2033 när trafiken på Norrbotniabanan etapp 1 är i gång och trafiken på Mittbanan har utökats så förväntas nettokostnadsökningen vara som högst om upp till 150 miljoner kronor. Därefter förväntas kostnaden minska i takt med att resandet och intäkterna ökar.

Med utgångspunkt i dagens konstadsfördelningsmodell står Västerbotten för 24 procent av nettokostnaden. Nuvarande kostnadsfördelningsmodell gäller fram till och med 2030.

Ekonomi och finansiering

Tågtrafiken genom Norrtåg finansieras i Västerbotten av Region Västerbotten. Kostnads-fördelningsmodellen för Norrtåg som gäller 2026 – 2030 fördelar nettokostnaden mellan länen enligt följande. Västernorrland 36 procent, Norrbotten 26 procent, Västerbotten 24 procent, Jämtland Härjedalen 14 procent.

Ekonomisk modell för perioden från och med 2031 är i dagsläget inte känd. Om antagandet är att ingående parametrar i dagens modell justeras utifrån förändringar av trafikproduktion och intäkter så kan kommande ekonomiska modell komma att innebära att den procentuella fördelningen mellan länen förändras.

Vid en beräkning baserad på en oförändrad andel av nettokostnaden (24 procent) för perioden efter 2030 så skulle Region Västerbottens finansiering öka med 32,5 miljoner kronor per år under perioden 2031 – 2032. För perioden efter 2033 förväntas Region Västerbottens finansiering öka med 36 miljoner kronor per år fram till dessa att resandet och intäkterna ökar minskar nettokostnaden för tågtrafiken.

Borgensåtagande

AB Transitio kommer att upphandla, köpa och finansiering av tåg. Region Västerbotten kommer tillsammans med Region Norrbotten, Region Jämtland Härjedalen och Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland att borgen för investeringen. Kostnaden per tåg bedöms som högst vara 220 miljoner kronor. 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 innebär att Region Västerbotten behöver borgen för fem (5) tågfordon till ett belopp om 1,1 miljarder kronor.

Uppdragsavtal och hyresavtal

AB Transitio upphandlar och äger tågen medan Region Västerbotten tecknar hyresavtal och hyr tågen. För att Transitio ska kunna gå ut i upphandling måste uppdragsgivande regioner ingå i ett uppdragsavtal med Transitio. Syftet är att ge Transitio uppdraget att genomföra fordons-anskaffningen 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 Region Västerbotten och övriga ägare av Norrtåg AB fattar beslut om att gå 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.

Region Västerbotten måste således fatta beslut om att avropa fem (5) regionaltågsfordon, att gå i borgen för fordonen, samt att teckna uppdragsavtal och hyresavtal.

Effekter busstrafik

En följd av ett positivt beslut kommer att vara att busstrafiken efter sträckan Umeå – Skellefteå – Luleå över tid kommer att ses över utifrån en utökad tågtrafik.

Förslag till beslut

Richard Carstedt (S) föreslår bifall i enlighet med förvaltningens förslag, lydande: Region Västerbotten beslutar ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 1 100 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning. Region Västerbotten godkänner att AB Transitio avropar fem (5) regionaltågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta. Region Västerbotten beslutar ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionaltågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning. Region Västerbotten beslutar ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade av regionaltågsfordon.

Beslut

Arbetsutskottets förslag till regionala utvecklingsnämnden/regionstyrelsen/
regionfullmäktige:

Region Västerbotten beslutar ingå borgen så som för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering upp till 1 100 miljoner kronor avseende spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning.

Region Västerbotten godkänner att AB Transitio avropar fem (5) regionaltågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandlar finansiering för detta.

Region Västerbotten beslutar ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop av anskaffning av regionaltågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning.

Region Västerbotten beslutar ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade av regionaltågsfordon.

Expedieras till

Regionala utvecklingsnämnden

Beslutsunderlag

- Förvaltningens tjänsteskrivelse 2025-09-08
- Bilaga 1, Norrtågs PM Fordons- och anskaffningsstrategi 2025-05-22
- Bilaga 2, PM från AB Transitio till Norrtåg avseende fordonsanskaffning

- Bilaga 3, PM Norrtågs rekommendation avseende nyanskaffning av tågfordon kontra Regina livslängdsförlängning
- Bilaga 4 a, Missiv engagemangsbesked Region Västerbotten 2025-08-31
- Bilaga 4 b, Engagemangsbesked Region Västerbotten 2025-08-31