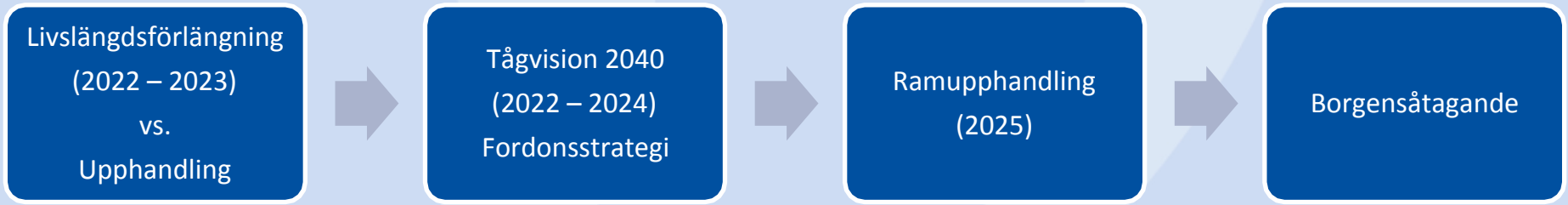
RS 2025-10-21

region västerbotten

Beredningsprocess



Extern process

- Dialog med AB Transitio, Norrtåg samt övriga med Reginafordon
- Dialog mellan Norrtågs ägare kring vägval
- Dialog kring Borgensåtagande – Norrtåg, Transitio, Norrtågs ägare

region västerbotten

Beredningsprocessen

Information, dialog och genomgång av underlag

- Regiondirektör
- Ekonomidirektör
- Regional utvecklingsdirektör
- Verksamhetschef näringsliv- och samhällsbyggnad
- Stabschef regionala utvecklingsförvaltningen
- Myndighetschef regionala kollektivtrafikmyndigheten

region västerbotten

Borgensåtagandets omfattning

Region Västerbotten ska borga för 5 tågfordon.

Tågvision 2040

Utveckling av trafiken i enlighet med tågvisionen kräver 6 ordinarie tåg samt 2 reservtåg

- Mittbanan 8 till 15 dubbelturer 2033 (kräver 3 tåg)
- Norrbotniabanan Umeå – Skellefteå 2033 (kräver 2 tåg)
- Norrbotniabanan Skellefteå – Luleå 2036 (kräver 1 tåg)
- Reservkapacitet (2 tåg)

region västerbotten

Borgensåtagande

Ersätta äldre tågfordon

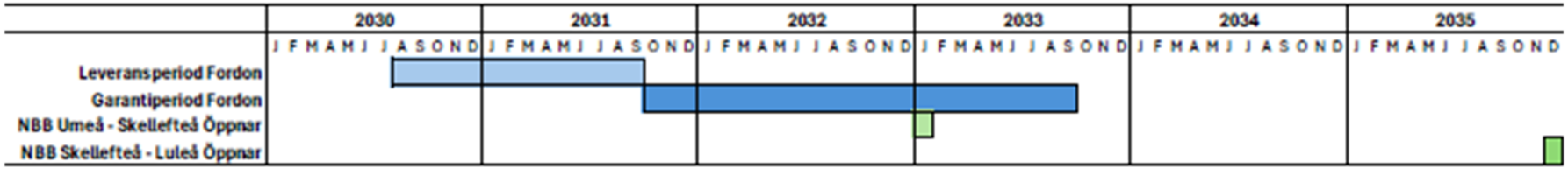
- Dagens 11 stycken Reginafordon (X52) har en 33 % lägre kapacitet än de fordon som idag trafikerar Botnibanan.
- Reginafordonen når sin tekniska livslängd 2030
- Nya fordon levereras från mitten av 2030 - färdiglevererade andra halvan 2031 (Garantiperiod till andra halvan av 2033)
- Dagens 3 stycken X11:or fasas ut fram till 2033.

Totalt 32 fordon för att bedriva verksamheten 2036

region västerbotten

Fordonsleverans och infrastruktur

Fordonsleverans och infrastruktur ”enligt plan” – Huvudscenariot



De ekonomiska kalkylerna baseras på att fordonsleveranser och infrastruktur sker enligt plan

Den regionala medfinansieringen ökar i samband med att trafiken byggs ut och fordonen börjar levereras 2030.

Fordonshyra (15 Mkr/år/fordon)

Depåkostnad – ökad yta samt längre tåg (från 22 Mkr/år till 40 Mkr/år från 2030)

region västerbotten

Ekonomiska kalkyler

Ekonomisk modell 2026 - 2030

I och med process kring nya styrdokument för Norrtåg uppdaterades den ekonomiska fördelningsmodellen för perioden 2026 - 2030

Perioden 2031 – 2032

Ökad nettokostnad för Norrtåg AB om 135 Mkr/år jämfört 2026

Perioden 2033

Ökad nettokostnad för Norrtåg AB om 150 Mkr/år jämfört 2026

region västerbotten

Risker och konsekvenser

- **Tidpunkt för färdigställande av Norrbotniabanans två etapper.** Förseningar av färdigställandet innebär att Norrbotniabanans effekter för resande och intäkter förskjuts
- **Svårigheter att dimensionera och upphandla kollektivtrafik med buss** påverkas negativt av osäkerhet kring när Norrbotniabanans olika etapper kommer att vara färdigställda
- **Trafikverkets finansiering av Norrtågstrafiken är osäker på både kort och lång sikt**. Insatser krävs för att både säkerställa finansiering och att finansieringen är långsiktig

region västerbotten

Risker och konsekvenser

- **Ekonomisk modell för fördelning av nettokostnaden** för Norrtåg AB är **inte fastställd för perioden från 2031**
- **Kostnaden för investeringen i tågfordon är i nuläget ej känd** då upphandling ej är genomförd. Borgensåtagandet utgör tak för investeringen.
- **Kommuninvest gör årligen en limitprövning av Region Västerbotten ur ett koncernperspektiv för att fastställa hur mycket regionen får låna respektive år.** Att limitprövningen görs ur ett koncernperspektiv innebär att även hel- och delägda bolag och kommunalförbund påverkar Region Västerbottens kreditlimit hos Kommuninvest.

region västerbotten