

## Övertagande av ytterligare Reginor för utvecklad trafik och trafik kvaliteten

Västtrafik har meddelat AB Transitio att de inte längre ha behov av fem stycken tvåvagnars Reginor, motsvarande den modell som Norrtåg har idag. Dessa Reginor är tillgängliga för övertagande under 2026. Övertagandet innebär även ett övertagande av borgensåtagandet fram till tekniskt slutår. Transitio kommer i ett första steg begära in intresseanmälningar för övertagande av ett eller flera av dessa fordon. Intresseanmälan ska innehålla en motivering.

Övertagandet av fem fordon ligger väl i linjen med Norrtågs behov av fordonsresurser och trafikutökning under perioden fram till dess att nya fordon kan vara på plats. Fem Regionor kan innebära att basutbudet som föreslås i tågstrategin kan byggas ut redan till T27 på Sundsvall–Umeå (1 fordon) och Luleå–Haparanda (1 fordon), samtidigt som Norrtågs totala reservkapacitet kan utökas (1 fordon från och med fordonsleverans) och Norrtåg har en möjlighet att antingen byta ut de äldsta fordonen eller avropa en option för en trafikutökning även på Mittbanan (1-2 fordon).

### Bakgrund

AB Transitio väntas komma ut med en intresseförfrågan om att överta upp till fem stycken Reginor från december 2025/maj 2026 fram till fordonens tekniska slutår (ca 2032). Dessa Reginor finns idag hos Västtrafik som meddelat att det inte längre är i behov av dem. Samtidigt har Norrtåg sedan 2018 sökt efter möjligheter att utöka fordonsflottan för att kunna utöka trafiken ytterligare och utöka antalet reservfordon. I trafikpliktsbeslutet och trafikbeställningen för trafiken från T26 i det nya trafikavtalet finns en uttalad efterfrågan på ytterligare trafik på Haparandabanan från RKM Norrbotten, vilket kräver ytterligare ett fordon. I Norrtågs tågstrategi finns en uttalad ambition att utöka trafiken på Sundsvall-Umeå till timmestrafik i takt, vilket motsvarar 15-17 dubbelturer per dag. Från december 2024 körs 13 dubbelturer mellan Sundsvall och Umeå. Det finns även en option på motsvarande trafikutveckling på Mittbanan om resurser finns. För att uppnå timmestrafik på respektive sträcka krävs ett fordon ytterligare till Sundsvall-Umeå och två fordon till Mittbanan om den optionen avropas.

### Fordonen

Fordonen är fem stycken tvåvagnars Regina X52, motsvarande den modell som Norrtåg trafikerar med idag (6 st). Fordonen saknar ERTMS-utrustning i nuläget men har vid övertagandet genomgått midlife-uppgradering. ERTMS-anpassning kan komma att ske innan överlämnandet men det är i dagsläget ej klarlagt. Fordonen har idag teknisk livslängd till ca 2032, i linje med redan existerande Reginor i Norrtågs fordonsflotta.

### Användandet

Norrtåg har utrett fordonsbehovet och identifierat de mest prioriterade utökningarna av trafikutbudet vid övertagandet. Fordonsindividerna kommer att sättas i trafik anpassat till förarkompetens för åkstationerna (lokförare) och signalsystem, vilket innebär att de kan komma att användas på andra sträckor än där trafikförändringen sker. Även om de inledningsvis saknar ERTMS kan de användas för att bygga ut trafiken genom att flytta fordon från andra sträckor. Förslagen till utbudsförändring kommer i prioriteringsordning och är under förutsättning att trafik och infrastruktur i övrigt är oförändrat vid övertagandet.

Prioriteringen av förslag till användandet gäller även vid det läge att Norrtåg tilldelas färre än fem fordon av Transitio, beroende på att andra trafiksystem anmäler sitt intresse.

#### **Fordon 1: Utökad reservfordonsflotta**

Idag har Norrtåg tre reservfordon i Umeå och ett reservfordon i Luleå. Andelen reservfordon (19%) ligger väl i linje med den rekommenderade kapaciteten (15%) men i Luleå innebär begränsningen till ett fordon att det i praktiken saknas en trafiknära reserv som är redo att ersätta vid störning, då dagens reservfordon oftast används för förebyggande eller avhjälpande underhåll då det inte är i trafik. Ytterligare ett reservfordon skulle kraftigt minska antalet inställelser på grund av fordonsbrist. Öka möjligheterna till förebyggande underhåll på samtliga fordon och minska kostnaderna för ersättningstrafik.

#### **Fordon 2: Utökad trafik Haparandabanan, +3 dubbelturer**

Idag kör Norrtåg tre avgångar i vardera riktning mellan Luleå och Haparanda. I T25 ska finska VR starta trafik mellan Haparanda och Helsingfors. För att klara både anslutningar till den finska trafiken och trafik anpassad för arbete och utbildning i övrigt behöver trafiken utökas. RKM Norrbotten har i sitt trafikpliktsbeslut för kommande avtal med start T26 markerat en efterfrågan på utökad trafik på sträckan. Därav bolagets avvägning att trafikutökning på den sträckan är prioriterad och föreslås utökas med 3 avgångar i vardera riktning.

#### **Fordon 3: Utökad trafik till timmestrafik Sundsvall-Umeå, +2 dubbelturer**

Idag kör Norrtåg tretton avgångar i vardera riktning mellan Sundsvall och Umeå. Det finns en stor efterfrågan på resande på sträckan och i Norrtågs tågstrategi är målsättningen timmestrafik i takt. För att nå timmestrafik behövs ytterligare två avgångar i vardera riktning fördelat över dagen, vilket kräver ytterligare ett fordon, jämfört med idag. Utökning till timmestrafik väntas ge en resandetillväxt genom dynamiska effekter av att full timmestrafik uppnås, samt den trafikutökning som det innebär.

#### **Fordon 4: Option för utökad trafik till timmestrafik Sundsvall-Östersund, +3 dubbelturer**

Idag kör Norrtåg nio avgångar i vardera riktning mellan Sundsvall och Östersund. Det finns en stor efterfrågan på resande på sträckan och i Norrtågs tågstrategi är målsättningen timmestrafik i takt. För att nå timmestrafik behövs ytterligare sex avgångar i vardera riktning fördelat över dagen, vilket kräver ytterligare två fordon, jämfört med idag. En utökning till timmestrafik på sträckan innebär ökade möjligheter för pendling runt Sundsvall och Östersund, en kraftig utökning av antalet anslutningar mellan Östersund och Umeå, samt Östersund och Stockholm, utöver utökningen av antalet turer Sundsvall-Östersund till 15 avgångar i vardera riktning. Trafiken kan förlängas till Duved för att utöka trafiken på hela sträckan men utökningen blir då 3-4 fler avgångar i vardera riktning, jämfört med idag.

#### **Fordon 5: Option för utökad trafik till timmestrafik Sundsvall-Östersund, +3 dubbelturer**

Idag kör Norrtåg nio avgångar i vardera riktning mellan Sundsvall och Östersund. Det finns en stor efterfrågan på resande på sträckan och i Norrtågs tågstrategi är målsättningen timmestrafik i takt. För att nå timmestrafik behövs ytterligare sex avgångar i vardera riktning fördelat över dagen, vilket kräver ytterligare två fordon, jämfört med idag. En utökning till timmestrafik på sträckan innebär ökade möjligheter för pendling runt Sundsvall och Östersund, en kraftig utökning av antalet anslutningar mellan Östersund och Umeå, samt Östersund och Stockholm, utöver utökningen av antalet turer Sundsvall-Östersund till 15 avgångar i vardera riktning. Trafiken kan förlängas till Duved för att utöka trafiken på hela sträckan men utökningen blir då 3-4 fler avgångar i vardera riktning, jämfört med idag.

Trafiken per linje specificeras i bilaga T27 Trafikbeställning trafik med tillkommande fordon 2027 och dess effekter på trafiken från 2033, utan tillkommande trafik utöver ovan nämnda.

## Alternativ till trafikutökning

Trafikutökningen kommer att genomföras under förutsättning att respektive RKM godkänner utbudsökningen i den årliga trafikbeställningen. Utökning på Mittbanan är en option som kan avropas med hjälp av tillkommande fordon 4 och 5, alternativt vid nyanskaffning av fordon med start 2032.

Utökningen kan genomföras under förutsättningar att fordonen inte behövs för att ersätta nuvarande fordon vid längre frånvaro på grund av tungt underhåll eller större reparationer.

## Alternativ till option trafikutökning Mittbanan:

### Fordon 4-5: Ersättning av X11 för trafik Umeå-Vindeln (Hällnäs)

Två av Norrtågs X11:or har tekniskt slutår 2026 och den tredje har tekniskt slutår 2030. Fordonen är av äldre typ och har sedan tidigare genomgått omfattande upprustningar och anpassningar. Norrtågs bedömning är att fordonen kan klara en fortsatt trafikering till dess att nya fordon kan levereras i början av 2030. Den bedömning kan komma att ändras och då påverka prioriteringen av fordon 4-5.

Ersättning av X11:or minskar Norrtågs samlade fordonshyra med cirka 5,6 miljoner.

## Effekt på resande och intäkter

Resande år 2026, utan tillkommande trafik: 1 670 000 resor/år

Resande med utökad trafik (beräkningsgrund för biljettintäkter), option Mittbanan ej medräknad:  
2 100 000 resor/år

Ökning som effekt av ökat utbud: 26 procent, 430 000 resor/år

Resandet har beräknats utifrån dagens resande per sträcka. Därefter har intäkterna beräknats på samma grund. Båda redovisas på totalen.

Intäkterna beräknas öka med 12 procent, från 214 miljoner kronor för år 2026 till 239 miljoner kronor för år 2027 med trafikökningen.

## Kostnad

Totalt beräknas den regionala medfinansieringen öka med 49 miljoner kronor från T27 (december 2026), inklusive fordonshyror, dvs en ökning med 22 procent jämfört med T26. Kostnaden väntas därefter att ligga på motsvarande nivå följande år fram till dess att trafiken på Norrbottenbanan påbörjas och fordon anskaffats för att klara detta och den nya nivån av trafik från 2027, vilket beräknas ske 2032-2033.

Kostnadsfördelning kommer att förändras när trafikering på Norrbottenbanan är klar.

Då utökning av trafik på Mittbanan räknas som option ingår kostnaden för den trafiken ej i denna beräkning och leder till ökade kostnader för tre av fyra ägare/delfinansierare. Region Jämtland Härjedalen ingår därför ej. Kostnadsfördelningen mellan de tre kvarvarande ägarna utgår från nuvarande fördelning av kostnader mellan ägare/delfinansierare fördelat på tre aktörer istället för fyra. Om option för Mittbanan inte avropas och fordonen ersätter X11:a minskas totalkostnaden med 5,6 miljoner kronor.

Region Norrbotten: 11 miljoner kronor

Region Västerbotten: 18 miljoner kronor

Region Västernorrland: 20 miljoner kronor

Region Jämtland Härjedalen: 0 kr

Kostnaden för fordonshyra Regina har i detta läge beräknats till 6,5 miljoner kronor per fordon år 2026. Nuvarande hyra är i snitt 5,5 miljoner per fordon som genomgått större upprustningar (midlife). Därtill kommer uppgradering av Passenger information system (PIS) på ca 500 000 kr/for don/år. De aktuella fordonen har idag en hyra på 4,5 miljoner. Hyran för 2026 kan därför variera från 5 till 6,5 miljoner beroende på vilka installationer som genomförts och ränteutvecklingen.

Kostnaden för trafikutökningen har beräknats på kilometerkostnad i nuvarande operatörsavtal.

### **Borgensåtagande**

Borgensåtagande krävs för varje enskilt fordon. Förslag till fördelning av borgensåtagande mellan ägare/finansiärer är två fordon till Norrbotten och Västernorrland, ett fordon till Västerbotten. Kostnaden för fordonshyran ska fördelas enligt Konsortialavtalet som övriga fordon, beroende på val av trafikering.

Om fordonen till del används för att ersätta äldre fordon (X11) så kommer boerensåtagande för dessa fordon att avslutas.

### **Beslutsprocess**

AB Transitio är de som slutgiltigt fattar beslut om tilldelning av fordonen, i egenskap av ägare. För att tilldelas ett fordon krävs att Norrtåg kan motivera behovet av fordonen och att våra ägare, tillika ägare av AB Transitio, är beredda att borga för fordonen.

I december 2023 skickar AB Transitio ut en intresseförfrågan till samtliga ägare om de är intresserade av att överta fordonen. Intresseanmälan ska vara Transitio tillhanda 30 januari 2024.

Vid fler än en intressent fattar Transitios styrelse beslut om fördelning av fordonen, utifrån motiveringen, beroende på hur många som anmäler intresse.

De regioner/den intressent som tilldelas fordon ska därefter fatta formellt beslut om övertagande och därefter beslut om borgensåtagande. Tidsplan för beslut ska anges i intresseanmälan.

### **Beslutsprocess Norrtåg och RKM/finansiärer**

#### **Januari 2024**

Norrtåg AB beslutar om att lämna intresseanmälan till AB Transitio.

#### **Februari 2024**

En avsiktsförklaring om att fatta de formella besluten som krävs för att överta fordonen signeras av representanter för de fyra länen.

#### **April-juni 2024**

RKMer/finansiärer fattar formellt beslut om intresse för fordonen och borgensåtagande enligt den fördelning som ägare och Norrtåg AB kommer överens om.

#### **Mars 2025**

Norrtåg AB och RKMer lämnar trafikbeställning inklusive tillägg utifrån fordonstillgången.