

Näringsliv och samhällsbyggnad
Karolina Filipsson

2024-11-20

529686

Möjliga effekter vid en minskad medfinansiering

Norrtåg har ännu inte tagit del av Trafikverkets förslag till hantering av Samverkansavtalet för 2025, 2026 och 2027. I denna analys har de utgått från att Trafikverkets anslag uppgår till 2024 års nivå för den trafik som de beställt, dvs ca 95–98 MSEK.

2025 års budget byggde på ett anslag på 138 MSEK. Norrtåg har i en första bedömning räknat med 43 MSEK i minskat anslag för 2025.

2026 års budget beslutas i februari 2025 och fastställs efter inlämnad trafikbeställning i april 2025. De tidigare siffror som Norrtåg presenterat för 2026–2032 har baserats på nuvarande kostnadsfördelningsmodell och är fortsatt preliminära till dess att budgetramar fastställs i februari och kostnadsfördelningsmodellen är beslutad/på väg till beslut.

2025 och 2026 är två något speciella år eftersom det är sista året med nuvarande operatör och uppstartsår för den nya operatören. Det gör att det finns uppstartskostnader framför allt 2026 som påverkar kostnadsbilden. En effekt som avtar till 2027 där kostnaden för trafiken beräknas minska. I både nuvarande och kommande trafikavtal finns en begränsad möjlighet att påverka trafikbeställningen. Norrtåg har i avtalet från 2026 10 procent i frivolyt, ca 600 000 km. Om Norrtåg förändrar trafiken i större omfattning är det dock inte helt klart att kostnaderna kan minska lika mycket 2026 eftersom det är ett uppstartsår. Kostnadsminskningen som kan uppnås kan även variera lite beroende på hur exempelvis personal kan planeras om på andra linjer. Därför är eventuella besparingar vid trafikminskningar i nuläget teoretiska möjliga justeringar som kan påverkas av utfall av förhandling med operatören.

Scenario 0 – Trafikverket bibehåller den lägre nivån även för 2026 och ägare och finansörer kan ej tillskjuta medel motsvarande samma nivå

Norrtåg uppdras att till 2026 minska kostnadsramen med 40 MSEK, motsvarande Trafikverkets minskade finansiering.

För att uppnå en kostnadsminskning i den nivån behöver en större förändring av trafiken ske, där kostnader kan minskas utan att intäkterna påverkas i samma utsträckning.

Alternativ 0.1: Vännäs Vindeln-trafiken läggs ner. Trafiken betjänar främst arbets- och studiependling och har därför lägre intäkter per resenär. Trafiken betjänas dessutom av en fordonstyp där två av tre fordon når sin tekniska livslängd under 2026. I detta alternativ ersätts inte dessa fordon och de tillkommande Regina-fordonen används i stället på övriga linjer för att öka robustheten och tidigare kunna starta trafik enligt plan. Beräknas kunna reducera kostnaden för Norrtåg med ca 30 - 40 MSEK, beroende på om personal och kostnader kan planeras om. Trafiken kan ej startas upp igen förrän nya fordon tillförs Norrtåg, dvs T31 eller T32.

Ca 176 000 resenärer förflyttas till övrig kollektivtrafik, andra transportmedel eller minskar resandet.

Alternativ 0.2: Haparanda-trafiken läggs ner. Trafiken har idag ett lågt resande och låg kostnadstäckningsgrad och påverkar därför Norrtågs resande och resultat i mindre utsträckning, initialt. Beräknas kunna ge 20 - 30 MSEK i minskade kostnader om fordon och personal kan planeras om. Fordonen används då för att öka

Näringsliv och samhällsbyggnad
Karolina Filipsson

2024-11-20

529686

robustheten, ersätta äldre fordon och tidigarelägga utökning av trafik på andra sträckor. Trafiken kan därefter ej starta upp igen förrän nya fordon tillförs Norrtåg, dvs T31 eller T32.

Sträckan omfattas dock av statlig medfinansiering, vilket kan innebära att Trafikverkets anslag minskar med 25 - 50 MSEK om trafiken inte upprätthålls. VR planerar samtidigt för trafik Helsingfors till Haparanda med 2 dubbelturer, i form av Nattåg i båda riktningarna, med start T26 eller T27. Detta under förutsättning att det finns mötande trafik på svensk sida.

Ca 25 000 resenärer förflyttas till övrig kollektivtrafik, andra transportmedel eller minskar resandet. Försvårar möjligheten att nå tågvisionen 2040 och den planerade resandeutvecklingen fram till dess.

Scenario 1 – Trafikverket bibehåller en lägre nivå och ägare och finansierare tillskjuter saknade medel.

Norrtåg bibehåller trafikbeställningen för T26. Kollektivtrafikmyndigheterna och Norrtåg arbetar vidare för att under första kvartalet 2025 få klart ett Samverkansavtal med Trafikverket där medel tillförs 2026 eller 2027 på den nya justerade nivån, då Trafikverkets kostnader för övriga trafikavtal till Gotland och Nattåg väntas minska kraftigt senast 2027. Effekten på den regionala medfinansieringen blir därigenom begränsad i tid för 2025 alternativt 2025 och 2026.

Möjliggör ett fortsatt arbete i enlighet med tågvisionen 2040, inklusive beräknad resandeutveckling fram till dess.

Scenario 2 – Trafikverkets medfinansiering enligt scenario 1 och med ett uppdrag till kollektivtrafikmyndigheter och Norrtåg att se över trafikbeställningen för 2026 - 2028

Norrtåg får i uppdrag att tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna se över trafikbeställningen för att inom ramen för den nuvarande produktionsvolymen planera om trafiken med ökat fokus på linjer med högre resande och högre kostnadstäckningsgrad. Innebär oförändrad kostnad för produktionen men kan minska den regionala medfinansieringen.

Effekter på den regionala medfinansieringen 2025 och 2026

2026 innefattar uppstartskostnader för det nya avtalet och har därför en något högre totalkostnad jämfört med 2025. En del av kostnadsökningen hanteras av ökade biljettintäkter till följd av ökat resande. 2026 beräknas samtidigt på den föreslagna kostnadsfördelningsmodellen där även hela trafikbeställningen ingår i beräkningen, dvs att Haparanda-trafiken och tillkommande trafik på Sundsvall-Umeå räknas in i den samlade kostnaden. Den nya finansieringsmodellen bygger på samma modell som tidigare med undantaget att personkilometer som tillfaller regionen värderas olika utifrån snittpriset enkelbiljetter kontra biljetter för arbets- och studiependling.