Norrtåg AB – Protokoll styrelsemöte

Tid: Tisdag den 7 oktober 2025 kl. 08.00–09.00

Plats: Digitalt via Teams

§1249-1258

Närvarande

Jonny Lundin	Västernorrland (ordförande)
Thommy Bäckström	Västerbotten
Robert Thunfors	Västernorrland
Anders Öberg	Norrbotten
Johannes Sundelin	Norrbotten
Jenny Sellsve	Jämtland Härjedalen
Catarina Espmark	Jämtland Härjedalen
Lilly Bäcklund	Västerbotten (ersättare för Rickard Carstedt)
Hans Å Strandberg	Norrbotten (ersättare)
Glenn Nordlund	Västernorrland (ersättare)
Hanne Krogfjord	Jämtland Härjedalen (ersättare)

Övriga närvarande men inte delaktiga i beslut

Joakim Berg	Norrtåg AB
Teresa Bergner	Norrtåg AB
Martin Högqvist	Norrtåg AB
Helena Johannesén	Norrtåg AB
Linus Sedlacek Åkerlind	Norrtåg AB

Förhinder

Richard Carstedt	Västerbotten

Umeå 2025 det datum som framgår av elektronisk underskrift

Ordförande	Jonny Lundin
Sekreterare	Joakim Berg
Justerare	Johannes Sundelin

Styrelsemöte Norrtåg AB 2025-10-07

§1249 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Johannes Sundelin till protokolljusterare.

§1250 Tjänstgörande ersättare

Styrelsen noterar att Lilly Bäcklund tjänstgör i stället för Richard Carstedt

§1251 Föregående mötesprotokoll

Styrelsen beslutar att lägga föregående mötesprotokoll till handlingarna.

§1252 VD information – Joakim Berg, bilaga 1a-e

- Lekmannarevisionen har presenterat sin granskningsplan för året.
- Presidiemötet för kollektivtrafik i norr behandlade arbetet med gemensamt biljettsystem. Norrtåg deltar i förstudien och delfinansierar arbetet.
- Trafikverket har ännu inte presenterat besked kring statlig medfinansiering 2026. Oklarheter kvarstår kring budgetposterna i statsbudgeten.
- NEX-projektet (Nordic Express, trafik till Trondheim) väntar på beslut från Jernbanedirektoratet. Beslut väntas inom två till tre veckor. Norrtåg följer frågan nära.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

§1253 Ekonomisk rapport och prognos helår 2025, Bilaga 2a-c

Helena Johannesen redogör för tertial 2 med ett positivt utfall. Kostnaderna är lägre än budget, främst tack vare lägre kostnader för fordonsanskaffning, elpris och projektkostnader. Prognosen för helåret 2025 visar att den regionala medfinansieringen kommer att överstiga budget med 8,1 MSEK, jämfört mot prognosen som lämnades vid tertial 1 som visade på en ökad medfinansiering om 21,4 MSEK mot budget 2025.

Styrelsen beslutar att godkänna rapporteringen och fastställa prognosen för 2025

§1254 Resande och marknad – Teresa Bergner

Teresa Bergner redogör för nuläget avseende försäljning ombord och övergången till nytt biljettsystem. Endast cirka 5 % av resorna utgörs av köp ombord. Styrelsen noterar att frågan om att avveckla försäljning ombord kräver insatser och riskhantering. Allmänt i branchen har de flesta tågbolag redan tagit bort möjligheten att köpa biljett ombord. Det nya biljettsystemet är i gång och julbiljetter är redan tillgängliga.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

§1255 Trafik, bilaga 3

Martin Högqvist informerar om trafiken. Skyfallen i Västernorrland har orsakat omfattande störningar med reducerad trafik. Trafiken är nu åter i drift med vissa hastighetsnedsättningar. Nya tidtabellen för 2026 är fastställd och kommunicerad.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

§1256 Fordon och teknik

Linus Sedlacek Åkerlind informerar om status för operatörsbyte till VR (se bilaga) samt rapporterar om projekt TNT (Nya fordon till Norrtåg). Transitio och Norrtåg har beslutat att fordonsupphandlingen skall genomföras som en ramupphandling och fyra ytterligare trafikanordnare har än så länge visat intresse att delta. För Norrtåg innebär det lägre projektkostnader, lägre kostnader för brukande av fordon och möjlighet till bredare samarbete mellan fler aktörer.

Vidare rapporterades om status i beslutsprocessen för anskaffning nya fordon för respektive ägare. Linus informerade även om det skadade fordonet X62010 som beräknas återlevereras från reparation hos Alstom Västerås den 16 oktober efter ytterligare förseningar.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

§1257 Styrelsens enskilda överläggningar

Punkten utgår.

§1258 Övriga frågor

Joakim Berg informerar om införandet av ny portal för styrelsehandlingar, som ersätter nuvarande Team Engine under första halvåret 2026. Utbildningstillfällen kommer att erbjudas.

Styrelsen fastställer mötesplan för 2026 med strategidagar den 12–13 februari samt övriga digitala möten enligt förslag.

Ordförande Jonny Lundin tackar för ett väl genomfört möte och förklarar sammanträdet avslutat.

Joakim Berg
Joakim Berg
Date: 2025-10-30 14:13 CET
Signed with Swedish BankID
Role: Vd
Signed via account: joakim.berg@norrtag.se

Jonny Lundin
Jonny Lundin
Date: 2025-10-31 11:53 CET
Signed with Swedish BankID
Role: Ordförande
Signed via account: jonny.lundin@rvn.se

JOHANNES SUNDELIN
JOHANNES SUNDELIN
Date: 2025-11-07 11:33 CET
Signed with Swedish BankID
Role: Ordförade för Regionala utvecklings nämnden
Signed via account: johannes.sundelin@norrbotten.se



Norrtåg status augusti 2025

Norrtågstrafiken första halvåret 2025:

95 % av alla avgångar kördes enligt plan.
99,9 % av de inställda avgångarna hade buss-ersättning eller hänvisning till nästa avgång.

94 % kom fram inom 15 minuter.

840 600 resor gjordes – en ökning med drygt 4 % jämfört med tidigare år.

NORRTÅG

Vart är vi på väg?

Norrtåg 2040

En tågvision
... *blir verklighet*



Foto: Emrik Jansson/Skistar

NORRTÅG

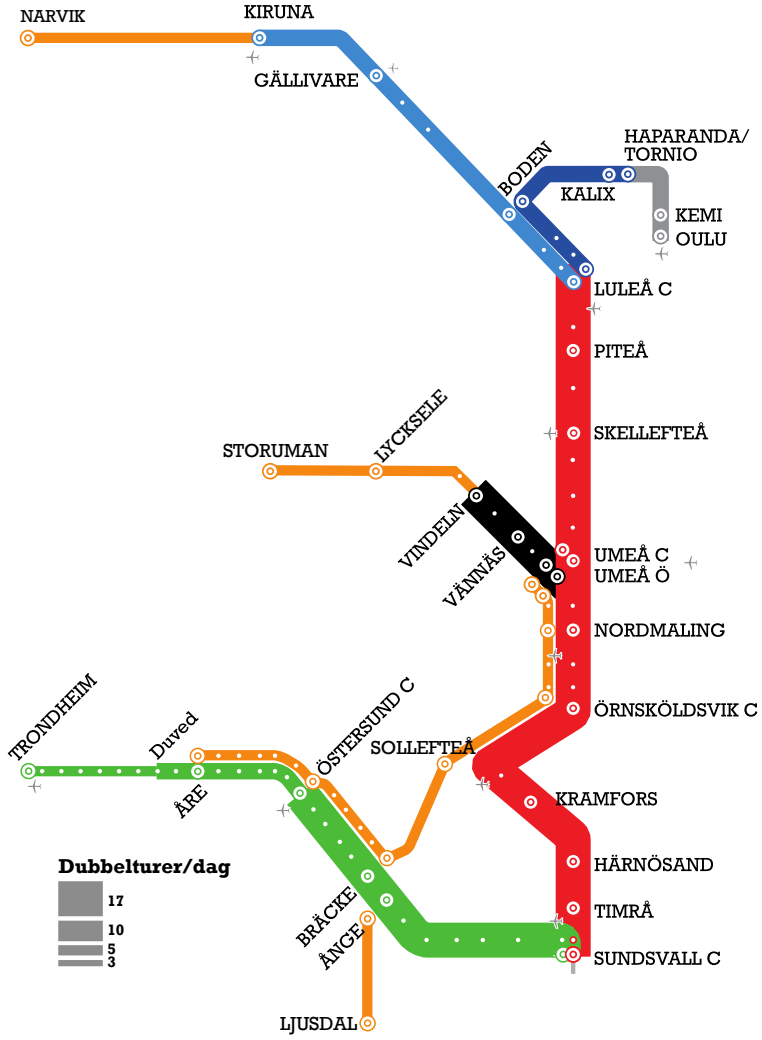
Dagens trafik



2027, utökad fordonsflotta



2032-2036, Fullt utbyggd trafik



Utökad fordonsflotta

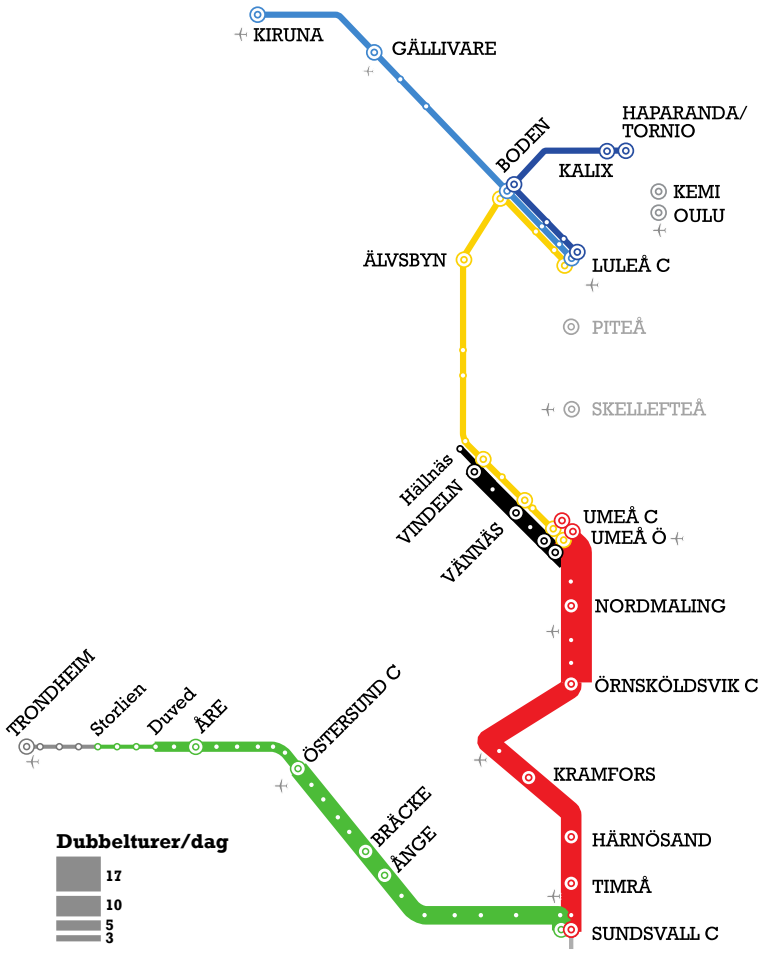
Fem Regina X52 från Västtrafik

- Avtal tecknat, leverans våren/sommaren 2026 enligt plan
- Fordonen har då genomgått Midlife och ERTMS-anpassning
- **Kvarstår frågan om bistro och när de kan sättas i trafik**



NORRTÅG

Dagens trafik



2027, utökad fordonsflotta



2032-2036, Fullt utbyggd trafik



Nyanskaffning fordon

Nya fordon samt beslut uppdrag och borgen

- AB Transitio förbereder upphandling med omfattande dialog om kravspec, leveranstider, no touch-list, genomför investering efter beslut
  Norrtågs borgenärer tecknar hyresavtal på 30 år från leverans ca 2032
- **Ramupphandling med samtliga Transitio-ägare som parter**
- Borgenärer Norrtåg fattar beslut om uppdrag samt ram för borgen
  - **Senast November 2025**

Mål:

- 20 st regionaltågsfordon,
  motsvarande TiB, VR Finland, Norske tåg, Arlanda Express, Krösatåg
- Redan i produktion och helst Sverige-godkänt => lägre kostnad i projekt, inköp och livscykel
- Tak fortsatt på 220 MSEK/fordon inkl komponenter
  och 4,4 miljarder i total investeringskostnad men mål långt under



Tidsplan, kostnader och åtaganden

Upplägg borgensåtagande och utfall kostnader

Konsekvenser ägare/finansiär

- 100-150 MSEK i ökad regional nettofinansiering
- +100-150 % i resande
- +50 % i produktion (Trafik på Norrbotniabanan och utökning Mittbanan inräknat)



Ramar borgensåtagande

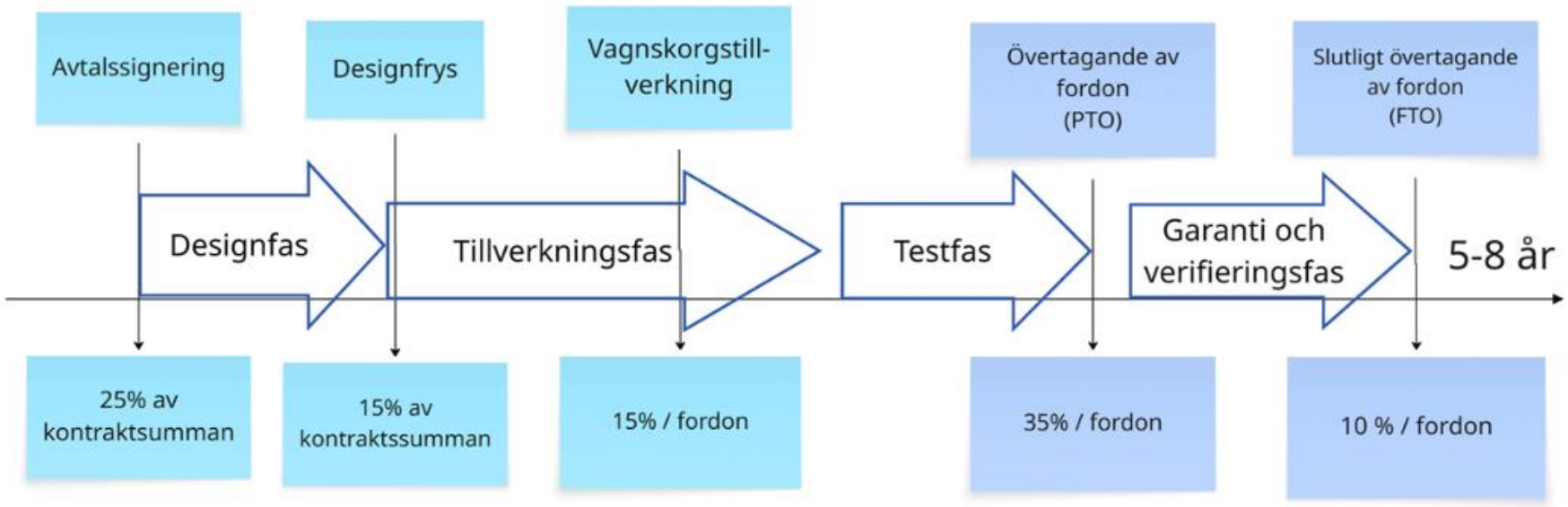
- **Total ram**:
  4,4 miljarder SEK

  220 MSEK per fordon, 20 st fordon
- **Fördelning**:
  1,1 miljarder per län

  5 fordon per län



Tids och betalplan från Transitio ”PM till Norrtåg avseende fordonsanskaffning”



Ett exempel på en trolig betalningsplan baserat på samlade erfarenheter och leverantörers förslag

Tidslinje

Uppskattning av behov av upplåning per år, per län

2027	2029	2031	2033
275 MSEK	330 MSEK	385 MSEK	110 MSEK

Uppskattning behov av ökad nettofinansiering, total kostnad Norrtåg

2027	2029	2031	2033	2036
		75 MSEK	150 MSEK	100 MSEK

Stora frågor

För verkställande av tågvision

Depå

Trepartsavtal mark och exploatering Umeå kommun och INAB – ny plats

- Risk att planprocess drar ut på tiden
- Alternativ innebär större förändring av Norrtågs operativa verksamhet

Nytt avtal

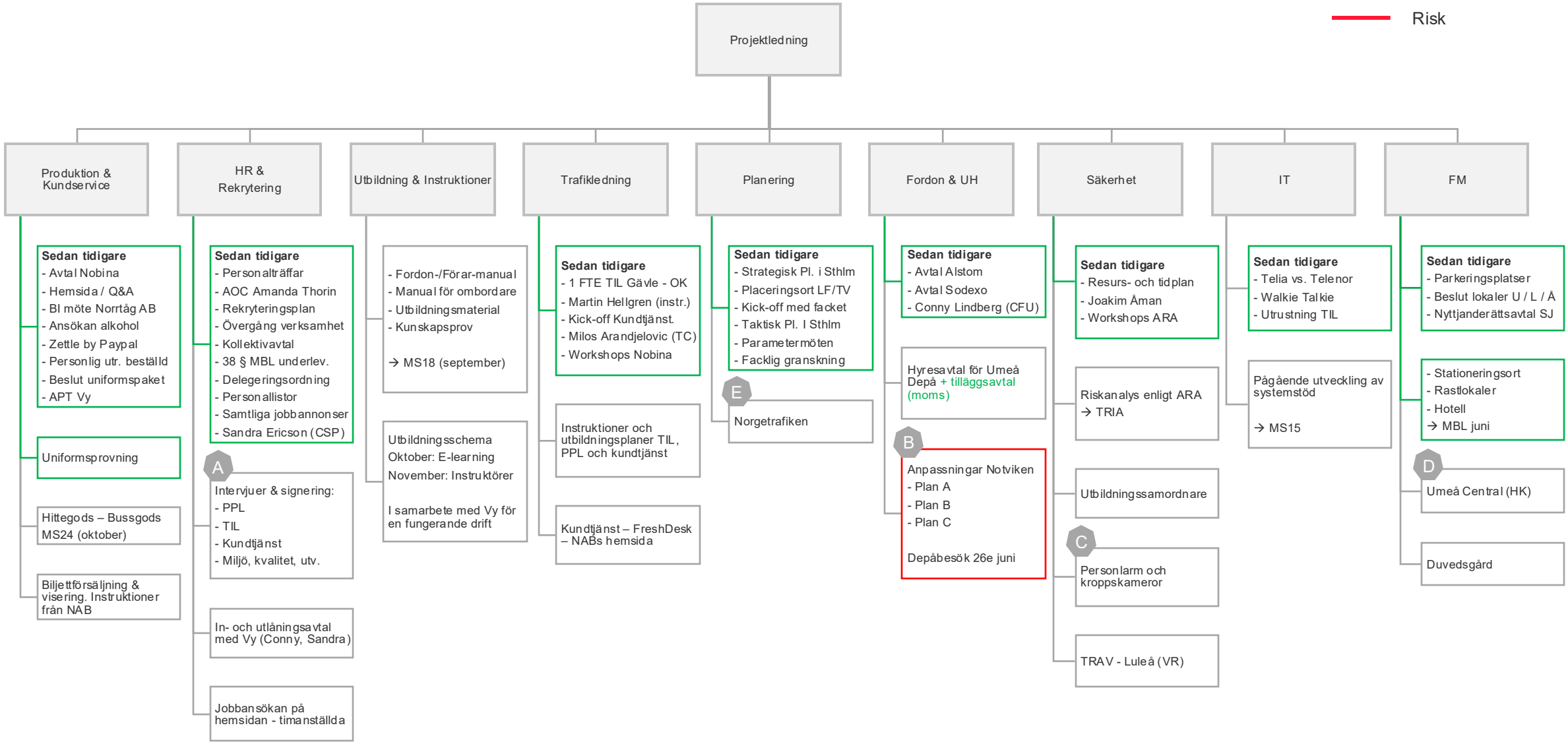
Biljettförsäljning i egen regi

+ Rekryteringar på plats
+ Avtal på plats
+ Försäljning pågår i testmiljö

- Komplicerad process med många aktörer
- Oklart om gemensamma riktlinjer för prissättning är klart innan försäljning startar

Projektstatus

Klart
On Track
Off Track
Risk



2025-08-14



Ny trafik Norge-Sverige

Utredning kring förutsättningar för trafik i Norrtågs regi

NORRTÅG

Ett regionalt resande Trondheim-Åre-Östersund

Marknadsanalys

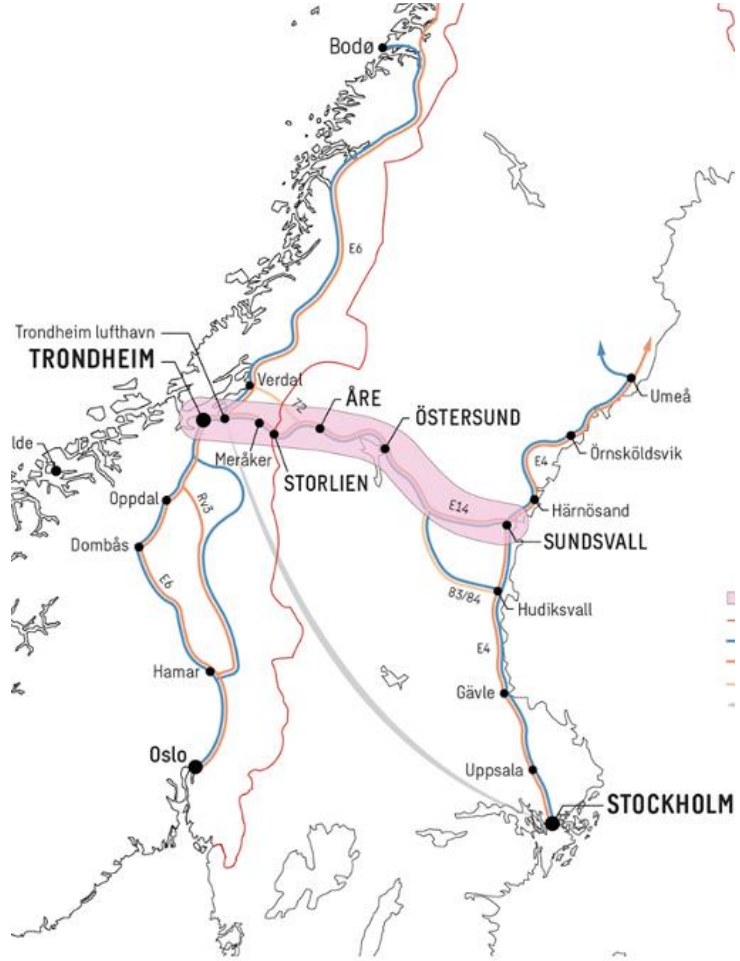
Norge genomförde en marknadsanalys 2021
- 95 % av resandet är regionalt inom Trondheim-Östersund
- Intresse för koppling Trondheim-Stockholm

Den regionala marknaden

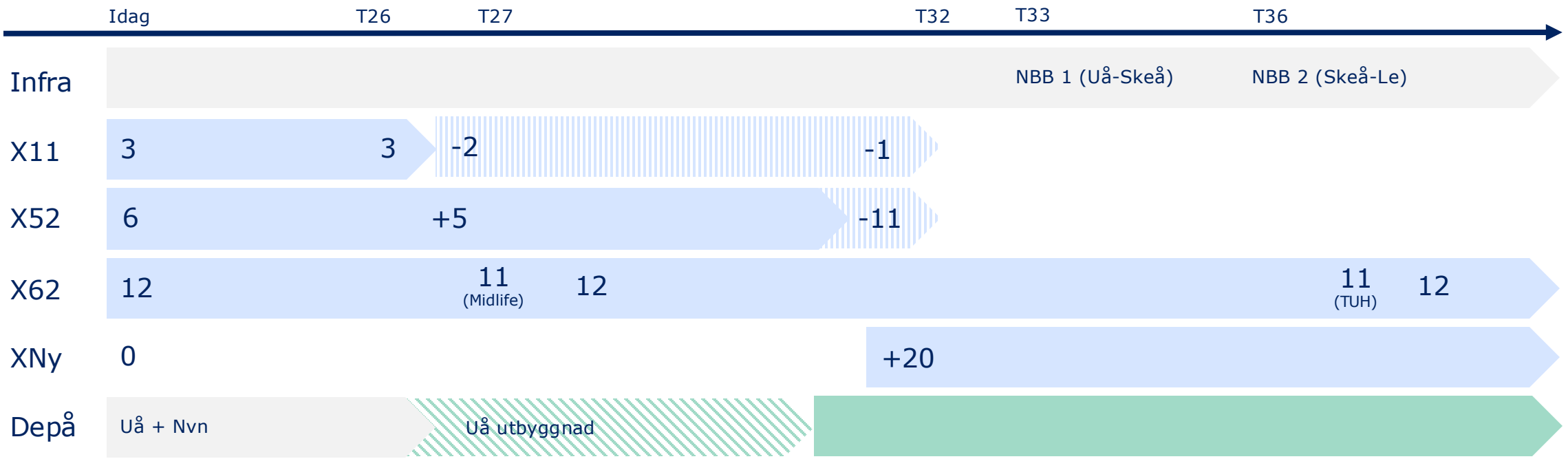
- De stora resmålen är Trondheim, Åre, Östersund
- Kopplingar mot annan trafik Östersund-Sundsvall
- Vaernes och gränshandel

Tre dubbelturer

- Inget tågbyte i Storlien utan genomgående trafik
- Koppling Norrtåg trafik Östersund/noden Sundsvall
- Koppling nattåg och IR-tåg Östersund/Duved



Fordonsbehov

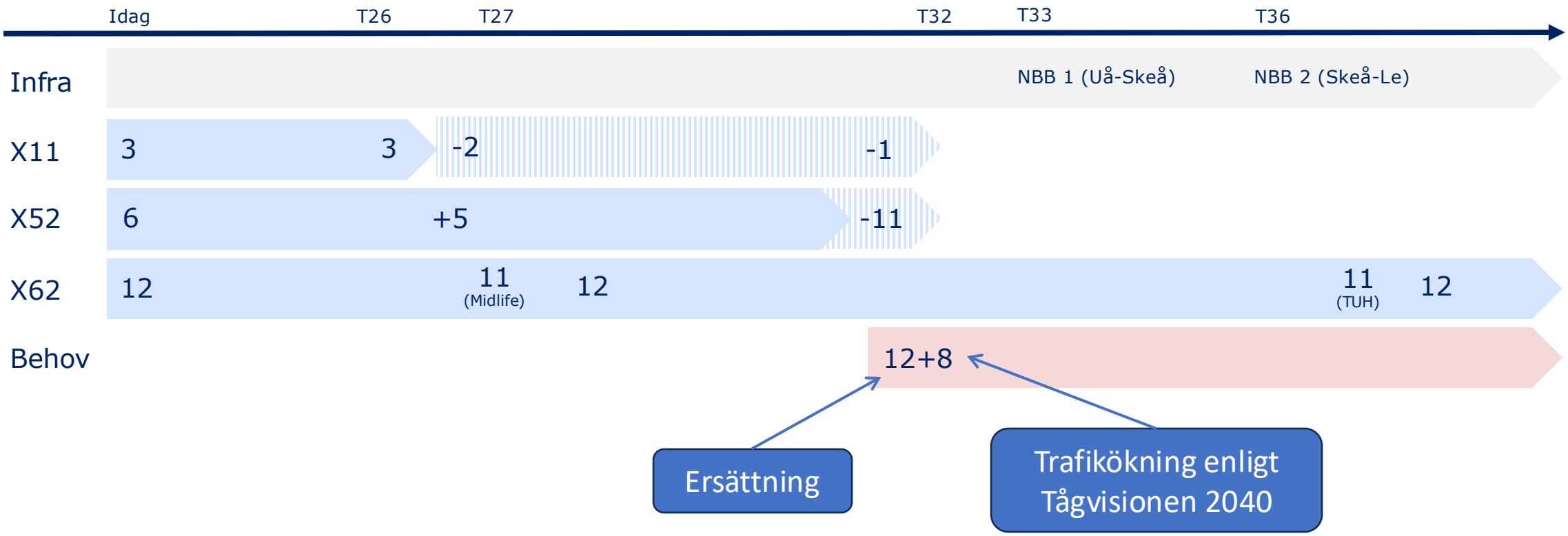


Totalt antal fordon: 32 st

Vad är alternativen?

Scenarioanalys

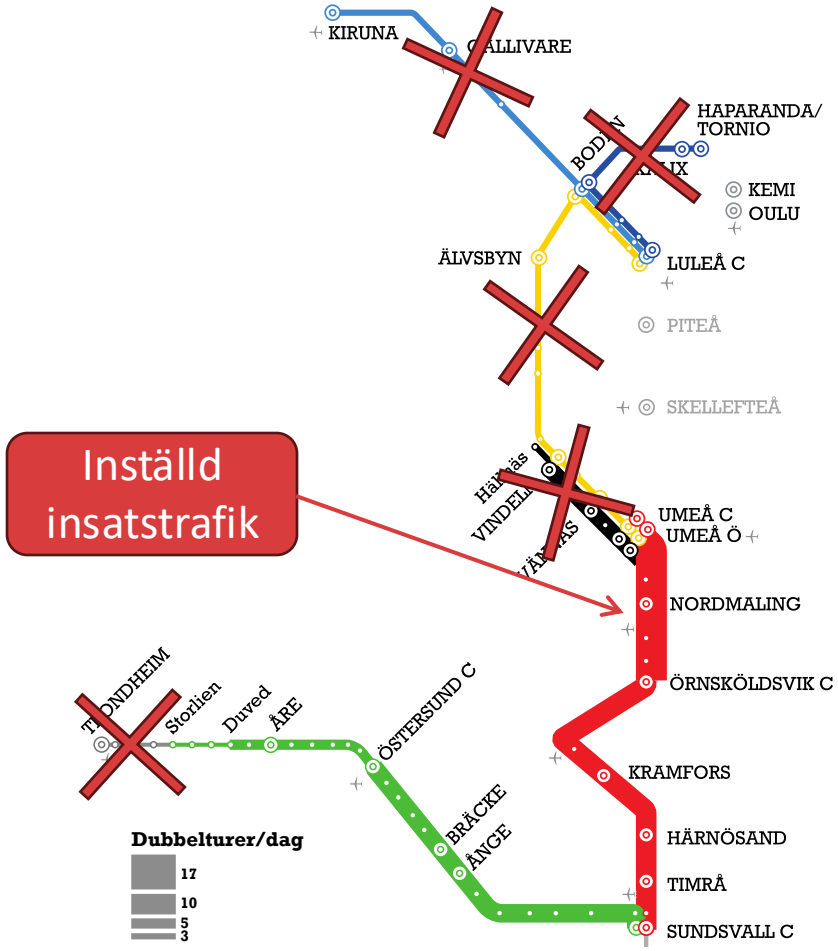
Fordonsbehov
”Noll-alternativet”



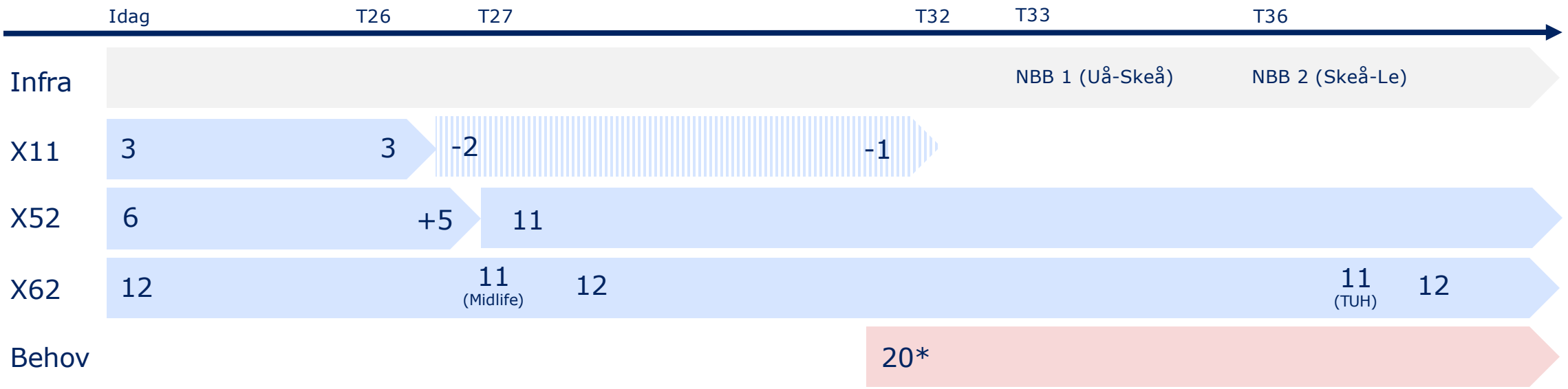
Noll-alternativet

- Ingen åtgärd vidtas, ingen ersättning sker
- En brist på totalt 12 fordon uppstår mot läget 2032
- Utökad brist till 20 fordon mot läget då NBB är fullt utbyggd
- **Konsekvenser:**
  - Stopp för trafik norr/väster om Umeå och väster om Duved
  - Neddragning trafik söder om Umeå

2032–2042



Fordonsbehov
”Regina Livslängdsförlängning + ytterligare fordon”



Totalt antal fordon: 43 st

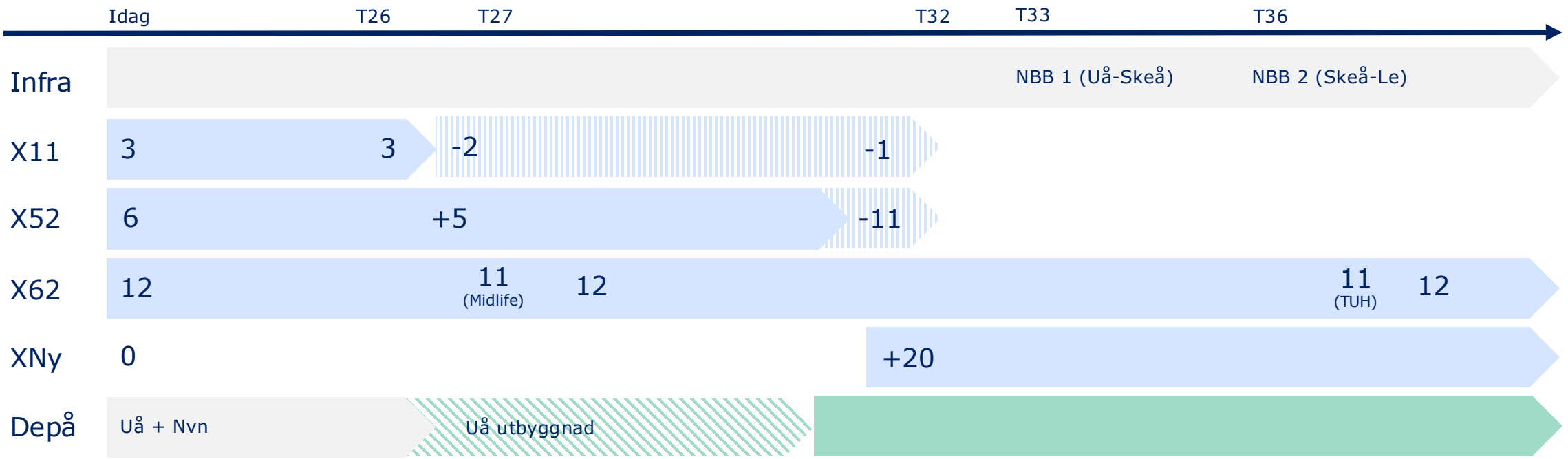
Regina LLF

Regina livslängdsförlängning passar inte Tågvisionen 2040

- **Regina är ett litet fordon** ~33% mindre kapacitet än dagens X62 Coradia
- **I dagsläget är Coradiafordonen fullsatta** i peak-trafiken på Botniabanan – Hur blir det då på Norrbotniabanan?
- **Begagnade Regina-fordon** enda potentiella möjligheten, ev. tillgång från 2035 tidigast
- Små fordon innebär att fordonen behöver kopplas ihop 1+1, ger **~20 ytterligare fordon** för att klara kusttrafiken!
- **43 fordon mot 32 fordon** – Grovt ungefär samma kostnadsutveckling (fordonshyra, ökad operatörskostnad och kostnad för sämre kvalité)
- Norrtåg ser inte detta som ett gångbart alternativ



Fordonsbehov



Totalt antal fordon: 32 st

Inriktningsbeslut Nya fordon

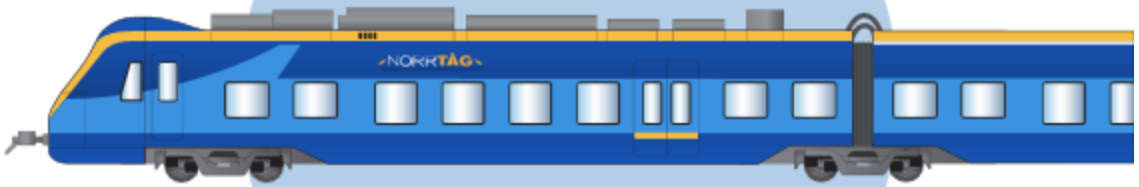
- **Förstudie** transitio
- **20+ Fordon**
- 2040 => ca 400 resenärer *i snitt* under dygnets mest belastade timme, Sker på flera platser i systemet
- **100-110 m fordon**, Minst **250 sittplatser**
- Fortsatt fokus på god komfort för både pendlare och långväga resenärer, **2+2-sittning**, **bistro** och **bästa teknik för internet ombord**
- Erfarenheterna kring **Norrländsk vinter** och **viltpåkörningar** ska omhändertas och överföras på nästkommande fordon

X NY

Bästa teknik för internet ombord

Ca 100 - 110 m

20+ st



Minst 250 f.pl.

Vintersäkrad
Robust mot vilt

2+2,
God komfort
Plats för cyklar
Skidor

Tid	Tisdagen den 18 mars 2025
Plats/mötesform:	Digitalt möte
Närvarande	Ann-Sofie Karlsson, Region Jämtland Härjedalen Mattias Sehlstedt, Västerbotten Birgitta Arnberg, revisionsdirektör Region Västernorrland

Lekmannarevisorernas överläggningar

1. Fastställande av föredragningslista

Ett förslag till föredragningslista har tillställts lekmannarevisorerna.

Beslut

Lekmannarevisorerna beslutade att godkänna föredragningslistan.

2. Minnesanteckningar 2024-09-17

Minnesanteckningar från föregående överläggning har upprättats.

Beslut

Lekmannarevisorerna beslutade att godkänna upprättade minnesanteckningar.

3. Grundläggande granskning 2024

Birgitta Arnberg informerade om resultatet av genomförd granskning, som sammanfattats i en revisionsrapport.

Beslut

Lekmannarevisorerna beslutade att godkänna revisionsrapporten.

4. Granskningsrapport 2024

Granskningsrapportens utformning diskuterades.

Information om den auktoriserade revisorns revisionsberättelse inväntas. En undertecknad årsredovisning har inte heller mottagits vid tidpunkten för mötet.

Avstämning med revisorer som hade förhinder att delta:

Bjarne Hald har meddelat att han ställer sig bakom granskningsrapportens utformning.

Björn Hellquist har meddelat detsamma.

Beslut

Lekmannarevisorerna beslutade att fastställa innehållet i den gemensamma granskningsrapporten. Innan ett undertecknande kan ske behöver lekmannarevisorerna emellertid ta del av både en undertecknad årsredovisning som revisionsberättelse. Avstämning avseende detta görs vid dialogen, punkt 6.

5. Sakkunnigstöd 2025

Birgitta Arnberg informerade om att revisionsdirektör Eva Moe i Region Västerbotten kommer att kontakta lekmannarevisorerna senare i vår, preliminärt i slutet av april/början av maj, för att informera om hur sakkunnigstödet kan organiseras med stöd av revisionskontoret i Region Västerbotten från och med revisionsår 2025.

Beslut

Lekmannarevisorerna beslutade att godkänna informationen.

6. Dialog med styrelsen

Vid mötet deltog, förutom lekmannarevisionen, styrelsens ordförande Jonny Lundin, VD Joakim Berg och ekonomichef Helena Johannesen.

Birgitta Arnberg informerade om resultatet av 2024 års grundläggande granskning,

Därefter informerade VD Joakim om verksamheten under 2024 med utblickar mot 2025.

Frågor som bland annat belystes och samtalades om:

- Beslutsnivåer för prissättning genom så kallad dynamisk prissättning: formerna för prissättning kommer att inordnas i de nya styrdokumenten som är under utarbetade. Verksamhetsplanen kommer även att innefatta uppgifter avseende detta. En utredning har gjorts där jurister anlitats, SKR har även varit involverad i frågan.
- Det konstaterades att det är ett mycket begränsat antal tågresor som inte kunnat fullföljas för kunderna. För endast 22 av totalt 32 475 resor har en alternativ tågavgång inte kunnat erbjudas.
- Regulariteten har varit hög, medan punktligheten har varit lite sämre under 2024.
- Tågvision 2040 utgör utgångspunkt för hur organisationen ska vara uppbyggd men även i dialogen med operatören. Bland annat nämndes pågående fordons- och depåutredning för att kunna fullfölja tågvisionen. Beslut om utbyggd depå planeras fattas under våren efter avstämning med ägarna.
- Beträffande den upphandling som gjorts av trafikoperatör så har uppstartsplanen följts i sin helhet.
- Förhandlingarna om personalövergångar, med avseende på ny operatör, är klara.
- Övergång har under 2024 skett till nytt biljettsystem.

- Problem har noterats vid kombinerade resor med fler trafikföretag än enbart Norrtåg. Norrtågs utbud syns då inte på webbplatsen sj.se. Detta påverkar Norrtåg i stor utsträckning. Sundsvall som stationsort beskrevs som särskilt problematiskt. Problemen är hänförliga till begränsningar i SJ:s bokningssystem.
- Finansieringen via Trafikverket (genom det samverkansavtal som finns) beskrevs som en utmaning på grund av att besked om finansiering lämnas först ca ett halvår efter beställning.

Det noterades i övrigt att årsredovisningen inte var komplett underskriven än men att den kommer att översändas till lekmannarevisionen tillsammans med revisionsberättelsen så snart de är signerade av samtliga, vilket beräknades kunna ske inom kort.

Lekmannarevisionen tackade bolaget för informationen.

7. Avslutning

Det konstaterades att granskningsrapporten, som behandlats i punkt 4, kan avlämnas så snart undertecknad årsredovisning och revisionsberättelse erhållits.

Överläggningarna förklarades därefter avslutade.

Enligt uppdrag

Birgitta Arnberg

Lekmannarevisorerna i Norrtåg AB

Den 27 augusti 2025

Plats	Digitalt möte
Närvarande	Bjarne Hald Ann-Sofie Karlsson Björn Hellquist Mattias Sehlstedt Olov Andersson

Lekmannarevisorernas överläggning

Björn Hellquist är sammankallande för lekmannarevisorerna år 2025 och ledde dagens överläggning. Olov Andersson var sekreterare.

1. Godkänna dagordningen
Beslut: Inga övriga frågor anmäldes. Dagordningen godkändes.

2. Lekmannarevisorernas minnesanteckningar från den 18 mars 2025
Bilaga 1: Minnesanteckningar från den 18 mars 2025.
Beslut: Minnesanteckningarna godkändes.

3. Sakkunnigt stöd 2025
Beslut: Lekmannarevisorerna anlitar Olov Andersson vid revisionskontoret i Region Västerbotten som sakkunnigt stöd.

4. Datum för träffar och överläggningar för 2025 års granskning.

Datum	Möte	Kommentar
11 november, kl 8.00-10.00	Avstämning med VD.	
Februari/ mars	Slutrevision	Datum för styrelsemötet kommer senare.

Beslut: Förslaget om möte den 11 november godkändes. Olov Andersson fick i uppdrag att boka tider och ordna med övriga förberedelser.

5. Information om verksamheten i Norrtåg AB
Bilaga 2: Bilder som VD visade.
Digital träff med VD Joakim Berg och ekonomichef Helena Johannesén.

Lekmannarevisorerna i Norrtåg AB Den 27 augusti 2025

Syftet med träffen var att lekmannarevisorerna önskade få information om nuvarande status för bolaget, risker och utmaningar med mera.

Nedan återges information som lämnades vid träffen:

- Första halvåret har trafiken gått bra. 95% av alla avgångar kördes enligt plan. Av övriga 5% så hade 99,9% inställda avgångar ersättningsalternativ. 94% kom fram inom 15 minuter. Störningar på malmbanan drar ner snittet något och det har funnits utmaningar i Norrbotten med banarbeten.

- Bolaget har inte haft några större störningar kopplat till ERTMS under sommaren 2025.

- Under 2027 ska fordonsflottan utökas med fem Regina x52 som levereras vår/ sommar 2026.

- 2032-2026 ska trafiken vara fullt utbyggd inklusive norrbotniabanan. För att klara det behöver bolaget nyanskaffa 20 fordon. Senast november 2025 behövs beslut från ägare om uppdrag och ram för borgen. Ärenden är överlämnade till ägare enligt tidsplan för beslut i fullmäktige. Norrtåg har haft möten med regioner för att ge information.

- Det behövs en ny och större depå för att ta emot nya fordon. Nuvarande depå kan inte utökas då marken är på arrendeavtal. Förslag är att bygga depå på nytt industriområde öster om Umeå på Lovön. Planprocessen är inte färdig och det är osäkert hur lång tid det kommer att ta.

- Depån i Notviken behöver byggas om för att kunna underhålla Reginorna från och med december. I anbud från ny trafikleverantör ingick det att bygga om depån i Notviken. Om den nya trafikleverantören inte klarar av tidsplanen behöver de köpa kapacitet från nuvarande trafikleverantör. Ingen risk för trafikpåverkan men kan leda till ökade kostnader för VR Sverige.

- Biljettförsäljning flyttar över i egen regi. Rekryteringar är färdiga. Samtrafiken levererar biljettsystem. Målsättning är att släppa biljetter för julförsäljning.

- Norrtåg kommer eventuellt börja köra trafik till Norge. Men Norge behöver godkänna fordonen. Eventuell start i december 2026.

- Norrtåg har fått 40 miljoner mindre i budget för 2025 än vad de äskat. Bolaget gör nya prognoser. Efter T1 är underskottet nere på 21 miljoner kronor. Norrtåg tror att underskottet kommer bli lägre än så på grund av lägre elpriser, lägre kostnader på trafiksidan, overheadkostnader lägre än budget och stora projekt som också har lägre kostnader än budget.

6. Revisionsplan för år 2025
Bilaga 3: Förslag till revisionsplan och riskanalys för år 2025

Förslaget är att lekmannarevisorerna år 2025 genomför en grundläggande granskning men ingen fördjupad granskning. Bedömningen är att den grundläggande granskningen fångar in de väsentliga risker som är identifierade i riskanalysen.

Beslut: Lekmannarevisorerna beslutade om revisionsplanen och riskanalysen för år 2025. Olov Andersson fick i uppdrag att skicka revisionsplanen till bolagets styrelse för kännedom.

7. Projektplan för grundläggande granskning
Bilaga 4: Förslag till projektplan för grundläggande granskning år 2025.

Granskningens syfte är att ge underlag för lekmannarevisorernas bedömningar i den årliga granskningsrapporten. Granskningen ska besvara följande övergripande revisionsfrågor:

- Har styrelsen med hjälp av grundläggande styrdokument säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?
- Har styrelsen löpande under året haft tillräcklig kontroll över att beslutade styrdokument följs?
- Har styrelsen med hjälp av uppföljning vid årets slut säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?
- Har styrelsen vidtagit tillräckliga åtgärder med anledning av rekommendationer i 2024 års granskning?

I granskningen ska särskild uppmärksamhet riktas till styrelsens kontroll över risker förknippade med:

- Konsekvenser av tilläggsavtalet och den ekonomiska risken för uteblivna biljettintäkter.
- Det nya systemet för biljettdistribution.
- Arbetet med att rekrytera ny VD.

Beslut: Lekmannarevisorerna godkände projektplanen. Olov Andersson fick i uppdrag att skicka projektplanen till styrelsen för kännedom.

Grundläggande granskning år 2025 av Norrtåg AB

1. Bakgrund

Norrtåg AB har fyra lekmannarevisorer som utses av fullmäktige i respektive region. Lekmannarevisorerna har i sin revisionsplan för år 2025 beslutat att årets granskning ska avgränsas till en grundläggande granskning. Revisionsplanen bygger på en riskanalys. Den grundläggande granskningen ska ge underlag för lekmannarevisorernas bedömningar i den årliga granskningsrapporten.

Lekmannarevisorerna ska enligt kommunallagen (10 kap. 3§) granska och pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Lekmannarevisorerna ska också granska om den interna kontrollen är tillräcklig. Om verksamheten är ändamålsenlig och om ekonomin är tillfredsställande utgår från ägarens, det vill säga fullmäktiges direktiv och beslut för bolaget.

Bolagets uppdrag

Norrtåg AB har fyra ägare som äger 25 procent var:

- Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet.
- Region Västerbotten.
- Region Jämtland Härjedalen.
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.

Bolaget ska på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra nordligaste länen upphandla och beställa tågtrafik. För perioden 2015 – 2025 har Norrtåg AB avtal med Vy Tåg AB. Norrtåg AB tillhandahåller tåg och verkstad för service av tågen. Mellan Norrtåg AB och upphandlat trafikföretag finns en gränsdragningslista som reglerar ansvarsförhållandena mellan bolagen. Delar av underhållet av tågen utför Euromaint AB på uppdrag av Vy Tåg AB. Verkstaden som ligger i Umeå hyr Norrtåg AB från Umeå kommun.

Norrtåg AB äger inte tågen. Tågen hyr Norrtåg från AB Transito som är specialist på fordonsupphandlingar och förvaltning av fordonen. Transitio ägs av Sveriges regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Transitios uppdrag är att förse sina ägare med tåg. AB Transitio ansvarar också för det tunga underhållet av tågen. Regionerna lämnar borgen för de lån som AB Transitio behöver ta för att köpa in tågen.

Regionerna och staten delfinansierar

Delar av verksamheten finansieras med hjälp av biljettintäkter. Verksamhet finansieras också av regionerna i de fyra nordligaste länen och av staten. För år 2024 uppgick den statliga medfinansieringen till 98 miljoner kronor. För år 2024 betalade staten även en ersättning på 2,6 miljoner kronor för utförd trafik på Botniabanan. Bolaget fick också en försäkringsersättning för ett skadat fordon med 6,8 miljoner kronor. Regionernas kostnader för trafiken uppgick till 249 miljoner kronor, vilket var 9 miljoner kronor lägre än vad regionerna hade betalt till Norrtåg AB. Bolaget ska ha ett noll-resultat och överskottet på 9 miljoner kronor bokades i årsbokslutet upp som en skuld till ägarna. Bolaget är inte vinstdrivande.

Iakttagelser i 2024 års granskning

Lekmannarevisorerna bedömde att bolagets verksamhet i allt väsentligt genomfördes på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Lekmannarevisorerna bedömde sammantaget att styrelsen hade en tillräcklig intern kontroll.

Granskningen visade att:

- Styrelsen under år 2023 och 2024 sett över styrande dokument som ägardirektiv, bolagsordning och konsortialavtal.
- Styrelsen beslutade om en verksamhetsplan för 2024 vid sitt sammanträde i december 2023. Verksamhetsplanen gav i huvudsak tillfredställande förutsättningar för att följa upp verksamheten även om vissa saker kunde förtydligas.
- Styrelsen beslutade om en budget för år 2024. Budgeten innehöll en viss otydlighet avseende belopp för regionernas medfinansiering.
- Uppföljning av budget var i huvudsak ändamålsenligt. Styrelsen har fått löpande ekonomisk rapportering. Prognos upprättades inte för det första tertialbokslutet.
- Bolaget hade i huvudsak en tillfredsställande ekonomi men det är viktigt att styrelsen följer utvecklingen för att vid behov kunna vidta åtgärder i tid.
- I huvudsak fanns det en fungerande uppföljning av verksamhetsmålen. Verksamhetsmålen uppnåddes delvis under året.
- Det fanns en internkontrollplan som var baserad på en riskanalys. Det fanns dock behov att utveckla processen för internkontrollen för att tydliggöra riskanalysarbetet, tidpunkter för uppföljning och rapportering. Utvecklingsarbete kvarstår inom området.

Rekommendationer till styrelsen

- Tydliggör i verksamhetsplanen tidpunkter för uppföljning av målen.
- Upprätta prognos även vid tidigare tidpunkt än tertial 2.
- Utveckla internkontrollprocessen.

2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningens syfte är att ge underlag för lekmannarevisorernas bedömningar i den årliga granskningsrapporten. För granskningen har vi formulerat följande övergripande revisionsfrågor:

- Har styrelsen med hjälp av grundläggande styrdokument säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?
- Har styrelsen löpande under året haft tillräcklig kontroll över att beslutade styrdokument följs?
- Har styrelsen med hjälp av uppföljning vid årets slut säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?

- Har styrelsen vidtagit tillräckliga åtgärder med anledning av rekommendationer i 2024 års granskning?

I bilaga 2 till projektplanen finns exempel på underliggande revisionsfrågor som vi kommer att använda för att svara på de övergripande revisionsfrågorna.

Vi kommer att ha kontakter med bolagets auktoriserade revisor i frågan om vilka delar av den interna kontrollen som ska granskas av lekmannarevisorer och vilka delar som ska granskas av den auktoriserade revisorn.

3. Avgränsningar

Granskningen avser bolagets styrelse och VD. Granskningen är översiktlig med inriktning mot bolagets resultat för år 2025 och system för styrning och kontroll.

4. Revisionskriterier

Revisionskriterierna utgör de bedömningsgrunder som bildar underlag för granskningens analyser, slutsatser och bedömningar. Revisionskriterier för denna granskning är:

- Kommunallagen, 2, 5 och 10 kap.
- Aktiebolagslagen, 8 kap.
- Årsredovisningslagen, 6 kap.
- Bolagsordning
- Ägardirektiv

5. Projektets genomförande

Olov Andersson på Region Västerbottens revisionskontor kommer att genomföra huvuddelen av granskningsarbetet. En oberoendeprövning visar att det inte finns något som strider mot den sakkunniges oberoende eller integritet i denna granskning (se bilaga 1). För att informera om granskningens inriktning skickar Olov Andersson projektplanen till bolagets styrelse, VD och auktoriserade revisor.

Metod

Vi kommer att genomföra granskningen med hjälp av dokumentationsstudier av styrelsens styrande och redovisande dokument samt av styrelsens protokoll. Därutöver kommer vi att göra avstämningar med bolagets VD.

Under hösten 2025 och i samband med slutrevision kommer träffar att arrangeras mellan lekmannarevisorer, företrädare för styrelsen och bolagets VD. Syftet med träffarna är att inhämta information om bolagets verksamhet och resultat och om styrelsens arbete med att säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll.

Kvalitetssäkring och redovisning

Vi kommer att kvalitetssäkra granskningen genom att bolagets VD får möjlighet att lämna synpunkter på rapportutkast. Rapporten kommer också att kvalitetssäkras

genom att en annan sakkunnig på revisionskontoret granskar rapporten. Vi kommer att slutrapportera både skriftlig och muntligt till bolagets lekmannarevisorer.

Tidplan

Granskningsmoment	Tidpunkt
Projektplanen godkänns av lekmannarevisorerna	Augusti 2025
Projektstart	Augusti 2025
Analys och rapportskrivning	Februari 2026
Kvalitetssäkring	Februari 2026
Rapporten beslutas av lekmannarevisorerna	Februari/mars 2026

Umeå den 27 augusti 2025

Olov Andersson
Sakkunnig
Revisionskontoret
Region Västerbotten

Bilaga 1

Oberoendeprövning

Typ av hot			Bedömning Ja/Nej
1.	Egenintressehot	Har sakkunniga eller anhörig till sakkunniga, ekonomiska, juridiska eller andra intressen inom verksamheter som är relaterade till granskningsobjektet?	Nej
2.	Självgranskningshot	Har sakkunniga varit engagerad som rådgivare inom aktuellt granskningsområde som kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
		Har sakkunniga varit engagerad som rådgivare inom ett näraliggande område till aktuellt granskningsområde som kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
		Har sakkunniga i tidigare tjänst haft ansvar inom aktuellt granskningsområde eller inom område som berör granskningsområdet som i sin tur kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
		Om ja på någon av ovanstående frågor – har sakkunniga beaktat karenstid?	-
		Har sakkunniga lämnat råd eller gjort ställningstaganden som måste prövas som ett led i granskningen?	Nej
3.	Vänskapshot	Har sakkunniga någon form av personlig relation till någon inom det område som är aktuellt för granskning som kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
		Har sakkunniga blivit erbjuden eller mottagit gåvor eller andra tjänster som kan äventyra sakkunnigas oberoende ställning?	Nej
4.	Skrämselhot	Är sakkunniga utsatta för påverkan eller påtryckningar från ansvariga tjänstemän eller politiker inom det område som är föremål för granskning?	Nej
		Är sakkunniga utsatta för påtryckning från de förtroendevalda revisorerna som kan påverka sakkunnigas oberoende i revisionsarbetet?	Nej
5.	Generalklausul	Bedömer sakkunniga att det finns andra förhållanden som kan rubba förtroendet för sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej

Den sakkunnige ansvarar för att under granskningens gång informera lekmannarevisorerna om det uppstår omständigheter som kan påverka den sakkunniges oberoende. I så fall kan en ny oberoendeprövning bli nödvändig.

Bilaga 2

Exempel på underliggande revisionsfrågor

Angående styrdokument

- Har styrelsen beslutat om en verksamhetsplan?
- Har styrelsen beslutat om en budget?
- Har styrelsen beslutat om mätbara mål?
- Har styrelsen beslutat om en internkontrollplan?
- Har styrelsen beslutat om en arbetsordning?
- Har styrelsen beslutat om en delegationsordning eller motsvarande?
- Har styrelsen beslutat om en attestordning?
- Har styrelsen beslutat om en instruktion till VD?

Angående styrelsens löpande kontroll

- Har styrelsen löpande under året haft tillräcklig kontroll över att beslutade styrdokument följs?
- Har styrelsen under året utvärderat sitt eget arbete?

Angående återrapportering

- Har styrelsen i årsredovisningen följt upp och utvärderat bolagets verksamhet mot det kommunala ändamålet?
- Har styrelsen i årsredovisningen följt upp och utvärderat om bolagets verksamhet är genomförd inom ramen för de kommunala befogenheterna?
- Har styrelsen i årsredovisningen följt upp och utvärderat målen i verksamhetsplanen?
- Har styrelsen i årsredovisningen eller i särskild rapport lämnat information om hur den interna kontrollen fungerat?

Angående resultat

- Är bolagets verksamhet genomförd i enlighet med ägarnas, dvs. fullmäktiges direktiv?
- Har bolagets styrelse hållit verksamheten inom ramen för de kommunala befogenheterna?
- Har styrelsen haft en tillräcklig intern kontroll?

Revisionsplan och riskanalys för år 2025

Norrtåg AB

Lekmannarevisorerna
Augusti 2025

Innehåll

1. Inledning **2**

Lekmannarevisorernas uppdrag 3

Iakttagelser i 2024 års granskning 3

2. Revisionsplan för år 2025 **4**

Bilaga 1: Riskanalys **6**

1. Inledning

Bolagets uppdrag

Bolaget har beslutat om en ny bolagsordning i februari 2025. Enligt bolagsordningen ska Norrtåg AB mot beslut om allmän trafikplikt, bedriva persontrafik med tåg inom och i anslutning till de fyra nordligaste länen, jämte därmed förenlig verksamhet.

Norrtåg AB är upphandlare och beställare av trafiken. Upphandlade trafikföretag genomför järnvägstrafiken. För perioden 2015 – 2025 har Norrtåg AB avtal med Vy Tåg AB. Norrtåg AB tillhandahåller tåg och verkstad för service av tågen. Mellan Norrtåg AB och upphandlat trafikföretag finns en gränsdragningslista som reglerar ansvarsförhållandena mellan bolagen. Delar av underhållet av tågen utför Euromaint AB på uppdrag av Vy Tåg AB. Verkstaden som ligger i Umeå hyr Norrtåg AB från Umeå kommun.

Norrtåg AB äger inte tågen. Tågen hyr Norrtåg från AB Transito som är specialist på fordonsupphandlingar och förvaltning av fordonen. Transitio ägs av Sveriges regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Transitios uppdrag är att förse sina ägare med tåg. AB Transitio ansvarar också för det tunga underhållet av tågen. Regionerna lämnar borgen för de lån som AB Transitio behöver för att köpa in tågen.

Norrtågs styrelse har 8 ordinarie ledamöter och 4 ersättare. I styrelsen sitter politiker. Bolaget har sitt säte i Umeå. I Umeå finns också bolagets kontor. På kontoret finns 11 anställda.

Bolagets ägare

Norrtåg AB har fyra ägare som äger 25 procent var:

- Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet.
- Region Västerbotten.
- Region Jämtland Härjedalen.
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Pågår arbete i syfte att föra över ägandet till Region Västernorrland.

Ägarna har beslutat om nya ägardirektiv i februari 2025 som gäller tills ägarna godkänt och gemensamt fattat beslut om nya direktiv på bolagets stämma.

Regionerna och staten delfinansierar

Delar av verksamheten finansieras med hjälp av biljettintäkter. Verksamhet finansieras också av regionerna i de fyra nordligaste länen och av staten. För år 2024 uppgick den statliga medfinansieringen till 98 miljoner kronor. För år 2024 betalade staten även en ersättning på 2,6 miljoner kronor för utförd trafik på Botniabanan. Bolaget fick också en försäkringsersättning för ett skadat fordon med 6,8 miljoner kronor. Regionernas kostnader för trafiken uppgick till 249 miljoner kronor, vilket var 9 miljoner kronor lägre än vad regionerna hade betalt till Norrtåg AB. Bolaget ska ha ett noll-resultat och överskottet på 9 miljoner kronor bokades i årsbokslutet upp som en skuld till ägarna. Bolaget är inte vinstdrivande.

Ägarnas krav på rapportering

Bolaget ska lämna följande handlingar till ägarna:

- Delårsrapporter och styrelseprotokoll.

- Årsredovisning. Förvaltningsberättelse ska utöver kraven i aktiebolagslagen innehålla en redovisning av hur verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av det kommunala ändamålet och kommunala befogenheterna som anges i bolagsordningen. Redovisningen ska vara utformad så att den kan utgöra grund för regionstyrelsernas uppsiktsplikt enligt kommunallagen.
- Årlig redovisning av resandeutveckling, punktlighet och regularitet samt bolagets aktuella mål under kommande verksamhetsår.
- Budget för kommande år inklusive budgetutsikt för ytterligare minst två år.

Lekmannarevisorernas uppdrag

Lekmannarevisorernas uppdrag regleras i kommunallagen och aktiebolagslagen. Lekmannarevisorn granskar bolagets styrelse och VD. Lekmannarevisorerna ska granska och pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Lekmannarevisorerna ska också granska om den interna kontrollen är tillräcklig. Prövningen av verksamhetens ändamålsenlighet och om ekonomin är tillfredsställande utgår från ägarnas och ytterst fullmäktiges, direktiv och beslut för bolaget.

Norrtåg AB har fyra lekmannarevisorer som utses av de fyra nordligaste regionerna. Enligt kommunallagen ska lekmannarevisorerna ta hjälp av sakkunnigt stöd (12 kap. 8 §). Lekmannarevisorerna bestämmer själv omfattningen på det sakkunniga stödet. För år 2025 har lekmannarevisorerna anlitat Olov Andersson på Region Västerbottens revisionskontor som sakkunnigt stöd.

Efter avslutad granskning ska lekmannarevisorerna överlämna sin årliga granskningsrapport till regionernas revisorer. Lekmannarevisorerna ska också överlämna sin rapport till bolagets bolagsstämma. Lekmannarevisorernas granskning är en del av den samordnade revisionen av regionen. Det innebär att revisorerna i regionerna ska bifoga granskningsrapporter och revisionsberättelser från de kommunala bolagen till sina revisionsberättelser för regionerna. Med stöd av den samordnade revisionen ska respektive regionfullmäktige ta ställning till instruktioner för sina ombud inför de kommunala bolagens årsstämmor.

Auktoriserade revisorns uppdrag

Kommunala bolag ska också granskas av en auktoriserad revisor. Den auktoriserade revisorn väljs av bolagsstämman och har i uppdrag att granska bokföring, årsredovisning, intern kontroll samt styrelsens och VD:s förvaltning. Bolagets auktoriserade revisor skriver en revisionsberättelse som överlämnas till bolagsstämman. Den auktoriserade revisorn ska också överlämna sin revisionsberättelse till revisorerna i respektive fullmäktige. Lekmannarevisorn och bolagets auktoriserade revisor är två separata bolagsorgan med olika uppdrag. Uppdragen syftar till att ge ägaren ett så brett underlag som möjligt i sin bedömning i ansvarsfrågan avseende styrning, verksamhet och räkenskaper. Uppdragen är delvis överlappande när det gäller granskning av den interna kontrollen.

Iakttagelser i 2024 års granskning

Lekmannarevisorerna bedömde att bolagets verksamhet i allt väsentligt genomfördes på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Lekmannarevisorerna bedömde sammantaget att styrelsen hade en tillräcklig intern kontroll.

Granskningen visade att:

- Styrelsen under år 2023 och 2024 sett över styrande dokument som ägardirektiv, bolagsordning och konsortialavtal.
- Styrelsen beslutade om en verksamhetsplan för 2024 vid sitt sammanträde i december 2023. Verksamhetsplanen gav i huvudsak tillfredställande förutsättningar för att följa upp verksamheten även om vissa saker kunde förtydligas.
- Styrelsen beslutade om en budget för år 2024. Budgeten innehöll en viss otydlighet avseende belopp för regionernas medfinansiering.
- Uppföljning av budget var i huvudsak ändamålsenligt. Styrelsen har fått löpande ekonomisk rapportering. Prognos upprättades inte för det första tertialbokslutet.
- Bolaget hade i huvudsak en tillfredsställande ekonomi men det är viktigt att styrelsen följer utvecklingen för att vid behov kunna vidta åtgärder i tid.
- I huvudsak fanns det en fungerande uppföljning av verksamhetsmålen. Verksamhetsmålen uppnåddes delvis under året.
- Det fanns en internkontrollplan som var baserad på en riskanalys. Det fanns dock behov att utveckla processen för internkontrollen för att tydliggöra riskanalysarbetet, tidpunkter för uppföljning och rapportering. Utvecklingsarbete kvarstår inom området.

Rekommendationer till styrelsen

- Tydliggör i verksamhetsplanen tidpunkter för uppföljning av målen.
- Upprätta prognos även vid tidigare tidpunkt än tertial 2.
- Utveckla internkontrollprocessen.

2. Revisionsplan för år 2025

Revisionsplanen bygger på en riskanalys. Underlagen till riskanalysen är hämtade från bolagets styrande dokument, protokoll och information från representanter för bolaget. Avstämningar är också genomförda med bolagets VD. Riskanalysen finns i bilaga 1.

Den granskning som genomförs har till syfte att ge underlag för lekmannarevisorernas bedömningar i den årliga granskningsrapporten. För år 2025 kommer lekmannarevisorerna att genomföra en grundläggande granskning. Den grundläggande granskningen är översiktlig med syfte att följa styrelsens styrning och kontroll över den verksamhet som genomförs under året och om verksamheten är genomförd i enlighet med ägarnas direktiv och de kommunala befogenheterna. Rekommendationer i 2024 års granskning kommer att följas upp i den grundläggande granskningen.

För år 2025 planerar lekmannarevisorerna ingen fördjupad granskning. Lekmannarevisorerna bedömer att den grundläggande granskningen fångar in de väsentliga risker som är identifierade i riskanalysen. Förändrade förutsättningar och ny information kan medföra att lekmannarevisorerna omprövar granskningens inriktning och omfattning.

Lekmannarevisorerna kommer att ha dialog med bolagets auktoriserade revisor om vilka delar av den interna kontrollen som ska granskas av lekmannarevisorer och vilka delar som ska granskas av auktoriserad revisor. En mer detaljerad beskrivning av den grundläggande granskningens innehåll beslutar lekmannarevisor i en särskild projektplan.

Lekmannarevisorerna ska genomföra sin granskning så att den uppfyller krav på objektivitet och saklighet. Lekmannarevisorernas sakkunniga stöd ska följa de revisionsnormer som är fastställda av Sveriges kommunala yrkesrevisorer (Skyrev). De sakkunniga ansvarar för att genomförda granskningar har en tillräcklig kvalitet och svarar upp mot beslutade projektplaner.

Den 27 augusti 2025

Mattias Sehlstedt
Lekmannarevisor utsedd av
Region Västerbotten

Bjarne Hald
Lekmannarevisor utsedd av
Region Norrbotten

Björn Hellqvist
Lekmannarevisor utsedd av
Region Västernorrland

Ann-Sofie Karlsson
Lekmannarevisor utsedd av
Region Jämtland Härjedalen

Bilaga 1: Riskanalys

Av tabellen nedan framgår utgångspunkterna för vår riskvärdering. Varje risk bedöms utifrån sannolikheten att risken övergår till en faktisk händelse. Det finns också en bedömning av konsekvensen om händelsen skulle inträffa. Utifrån sannolikhet och konsekvens beräknas ett riskvärde.

Sannolikhet (S)	Konsekvens (K)
1 = Osannolikt Praktiskt taget obefintlig risk	1 = Försumbar Obetydlig påverkan på bolagets verksamhet.
2 = Liten sannolikhet Inträffar sannolikt inte under normala omständigheter	2 = Lindriga störningar Kan hanteras utan större störning på bolagets verksamhet.
3 = Sannolikt Kan mycket väl inträffa men trolighetvis inte särskilt frekvent	3 = Stora störningar Stora störningar i bolagets verksamhet.
4 = Stor sannolikhet Stor sannolikhet att det inträffar frekvent	4 = Mycket allvarliga störningar Mycket allvarliga störningar med omfattande konsekvenser för bolagets verksamhet.

Nedan har vi sammanställt våra bedömningar i förhållande till identifierade risker.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
Risk för att tågföretag lämnar marknaden Risk att låg lönsamhet medför att trafikföretag inte lämnar anbud eller lämnar marknaden. Tidigare problem med låg lönsamhet ledde till ett tilläggsavtal. Nytt 10 årigt trafikavtal gäller från december 2025. Risken bedöms som låg.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Risker med tilläggsavtalet med Vy Tåg AB Produktionsavtalet medför ökad risk i förhållande till tjänstekoncessionsavtalet. Norrtåg AB har övertagit den ekonomiska risken för minskat resande och förlorade biljettintäkter. Hittills har återhämtningen av trafiken varit god med stabila biljettintäkter. Störningar av olika slag medför dock risk på intäktssidan. Nytt avtal med VR Sverige gäller från december 2025.	3	3	9	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
Risker i biljettdistributionen Nytt biljettsystem ska införas under hösten 2025 i samband med byte till ny operatör. Bolaget ska avropa på befintligt avtal hos Samtrafiken för en smidig övergång då Samtrafiken använder samma systemleverantör som nuvarande trafikföretag har i dagsläget. Fel och störningar i det digitala systemet kan leda till minskad försäljning och biljettintäkter.	3	3	9	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.
Varumärke Ett skadat varumärke för Norrtåg på grund av hur produkten framställs primärt mot resenärer är skadligt på flera sätt, både när det gäller att öka resandet och intäkterna, men även när det gäller att locka trafikföretag att lämna anbud i kommande upphandlingar.	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Dataintrång eller påverkan på IT-system Det finns en risk för överbelastningsattacker som medför att biljetter inte kan säljas eller att trafikinformation inte når resenärer. Detta kan leda till minskad försäljning och skadat förtroendet för järnvägen och varumärket.	3	3	9	Granskas översiktligt i den grundläggande granskningen
Infrastrukturens känslighet Exempelvis: · Bristfällig snöröjning · Avsaknad av viltstängsel · Signalfel och växelfel · Nedrivna kontaktledningar · ERTMS (se nedan) · Spårfel · Banarbeten · Trafikverkets planeringssystem Risk att infrastrukturens känslighet medför att det blir stopp eller förseningar i trafiken eller att fordon skadas. Trafikverket genomför dessutom många investeringar och underhållsarbeten vilket också medför störningar på trafiken. Det har också varit problem på grund av att Trafikverket bytt	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
planeringssystem. Förbättrad kapacitet i verkstad för avhjälpande underhåll ska skapa bättre förutsättningar för avisning, åtgärda skador på fordon och öka tillgängligheten till fordon.				
Uppgraderingen av ERTMS Risker kopplade till uppgraderingen är funktionella fel, fordonsbrist och ökade kostnader. Störningar har förekommit under sommaren 2024 som påverkat trafiken, medfört intäktstapp och kan påverka förtroendet för tågtrafiken bland resenärer. Företrädare för bolaget har haft dialog med Trafikverket.	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Störningar för resenärer Exempelvis • Förseningar • Trångt på tågen • Låg tillgänglighet • Dåligt bemötande • Otillräcklig information • Olyckor	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Tekniska problem med tågen Exempelvis med: • Hjul • Bromsar • Nedisning Verkstaden i Umeå har tidigare byggts ut vilket ökar kapacitet för avhjälpande underhåll. Under 2024 har en depåförstudie genomförts för att analysera möjligheter att ytterligare stärka Norrtågs egen verkstadskapacitet. En huvuddel av fordonen är över 10 år gamla. Risken för skador och ökat behovet av reparationer och underhåll på grund av tågens tekniska livscykel. Besiktning av fordonen inför byte av trafikföretag visade att flottan är i gott skick. Produktionsavtalet medför ökad risk i förhållande till tjänstekoncessionsavtalet. Bolaget behöver ha väl utvecklade	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
processer för att kontrollera att operatören uppfyller sina åtaganden för det lätta underhållet. Tillgången till kompetent underhållspersonal och materialbrister är exempel på risker. Kriget i Ukraina har även bidragit till längre ledtider för att få reservdelar till tågen. Denna kan i sin tur ha viss påverkan på tillgängligheten till fordonen.				
Risk för personalbrist Det finns generell risk för bristande personal- och kompetensförsörjning. I framför allt norra Sverige är konkurrensen hög om arbetskraften. För Norrtåg kan det exempelvis handla om personal på verkstaden. I södra Sverige är det också brist på lokförare. Brist på lokförare har ännu inte varit ett stort problem för Norrtåg. Personalstyrkan på Norrtåg AB har stärkts under 2024 och 2025.	1	3	3	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Ökade kostnader för att hyra tågen Norrtåg AB hyr tågen från AB Transitio. I hyran finns avsättning för tungt underhåll. Risk att kostnaderna för det tunga underhållet överstiger avsättningen i hyran och medför höjd hyra. Under år 2024 har räntorna minskat vilket påverkar fordonshyror i positiv riktning och jämnar ut fördyringar i tungt underhåll.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risk för otillräcklig kontroll av trafiken Låg risk att Norrtåg inte har tillräcklig kontroll över upphandlad trafik.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Konkurrenternas agerande Konkurrenternas agerande kan medföra förändrade förutsättningar för trafiken. För närvarande är konkurrensen i norra regionen låg.	1	2	2	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Stabiliteten hos trafikföretaget Risken bedöms som stigande vid byte av trafikföretag. Tillträdande trafikföretag har under senaste året vunnit många nya upphandlingar vilket ställer stora krav på resurser i uppbyggnadsfasen men även synergieffekter. Samtidigt som ett byte av	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
underhållsentreprenör, som görs via trafikföretaget och tillika byte av underhållsspår i Notviken, finns en ökad risk för kompetensförsörjning av fordonstekniker framför allt i Norrbotten.				
Anskaffning av tåg Tågen är dyra och anskaffningen komplex. AB Transitio anskaffar tågen som de sedan hyr ut till Norrtåg AB. Norrtåg ABs styrelse har antagit en fordonsstrategi för bolaget utifrån visionen Norrtåg 2040 – En tågvision. Transitio har utifrån visionen tagit fram en förstudie av fordonsanskaffning och depåutbyggnad. Kommande steg blir att ta fram upphandlingsdokument. Tilldelning av kontrakt till vinnande leverantör är preliminärt planerat till 2026. Norrtåg har kommit fram till att fordonsanskaffning bör genomföras i samarbete med andra aktörer för att pressa priser och hitta synergier.	2	2	4	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Oklarheter om Norrbotniabanan Osäkerheter i planeringen av Norrbotniabanan medför vissa svårigheter för Norrtåg AB att planera långsiktig anskaffning av fordon. Förseningar i banan kan påverka.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risk att svag styrning från huvudmän och ägare har negativ påverkan på verksamheten Risk att komplexiteten i ägandet har negativ påverkan på Norrtåg AB. Bolaget har fyra ägare, varav två ägare är regioner och två ägare är kommunalförbund. Bolagets verksamhet delfinansieras av de fyra nordligaste regionerna vilka också är huvudmän för bolaget. Ytterst är regionerna beställare av trafiken. Beställningarna går via regionala kollektivtrafikmyndigheter. Granskningar av revisorerna i Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Västernorrland visar att regionernas ägarstyrning av kommunala bolag har generella brister. Ingen av granskningarna var specifikt inriktade på	2	3	6	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
ägarstyrningen av Norrtåg AB. Bolagsordning och ägardirektiv har reviderats 2025.				
Risk vid minskad offentlig finansiering Statens medfinansiering är kortsiktig vilket inte överensstämmer med livslängd i trafikavtal, ny trafik med mera. Statens budgetutrymme för trafikavtal minskar åren 2024-2026 på grund av minskade anslag samt ökade kostnader för andra avtal som Trafikverket har, vilket ökar risken för minskad finansiering för Norrtåg. Flera av regionerna har svag ekonomi. På sikt finns det risk att staten eller regionerna inte prioriterar tågtrafiken. Risk finns då att bolaget inte hinner anpassa kostnader om finansieringen minskar.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risk att styrelsen har för svagt utvecklad styrning och kontroll 2024 års granskning visade att styrelsen i huvudsak hade en tillräcklig styrning och kontroll. Bolaget har en ny VD sedan 2023. Tidigare granskningar har visat att bolaget haft en god styrkultur.	2	3	6	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.
Risker förknippade med en liten organisation Små bolag är sårbara för störningar och personalförändringar. I styrelsen och bolaget finns en medvetenhet om detta och åtgärder vidtas för att minska risken. Dock kvarstår en generell risk för störningar på grund av sjukdom, ökad arbetsbelastning, stress, negativa effekter av distansarbete med mera. Under år 2023 har ny VD rekryterats. Risken för sårbarhet ökar om nyckelpersoner slutar. Under år 2024 och 2025 har personal anställts vilket minskar sårbarheten.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

NORRTÅG

I SAMARBETE MED VY

Ekonomi kvalitetsrapport Tertial 2



Regional medfinansiering betydligt lägre än prognos till följd av lägre trafik- och projektkostnader.

Intäkter

Efter utgången av andra tertialet har biljettintäkterna inte nått upp till prognos, en avvikelse på -7 470 kkr. Det största intäktstappet mot prognos är på sträckan Luleå-Kiruna och Umeå-Luleå som totalt tappar – 6 993 kkr. mot prognos. Norrtåg har tidigare haft anslutande resenärer från SJ:s nattågsavgång som kommer in till Umeå från Göteborg med resenärer som rest vidare med Norrtåg till Luleå och Kiruna. Ett minskat resande på långa sträckor i Norrbotten ger en betydande effekt på intäkterna.

På sträckan Umeå-Vindeln ser vi en positiv ökning med + 551 kkr. i intäkt mot prognos till följd av ett ökat resande med 8,8 % mot prognos. På totalen ser vi ett ökat resande mot prognos, främst på kortare sträckor som inte kompenserar för förlorade intäkter på längre sträckor i Norrbotten.

Trafikkostnad

Den totala trafikkostnaden uppgår till 343 940 kkr. jämfört med prognos 359 486 kkr., en avvikelse på – 15 546 kkr.

Den största avvikelsen mot prognos är elindex, en minskning med -4 101 kkr. till följd av lägre elpris och krediteringar för lägre kostnader för köp av ursprungsrätter för fossilfri el.

Fordonshyran avviker med – 2 303 kkr. vilket beror på en ny bedömning om att fordonet Itino kommer att vara uthyrt resterande del av året och att reserveringen för kostnaden därmed har återförts.

Operatörsersättningen är lägre än prognos på grund av en högre nedsättning under främst augusti månad för ej utförd trafik i samband med banarbete, en total avvikelse på 3 735 - kkr.

Det tekniska underhållet avviker med - 3 211 –kkr. mot prognos, vilket förklaras av att det finns kostnader för tekniskt underhåll som inte kunnat utföras under perioden och att vi ser de positiva effekterna av minskade kostnader för viltskador efter investeringar i fordonen.

Banavgifterna avviker med – 1 570 kkr., lägre än prognos vilket beror på färre utförda kilometer än beräknat under perioden.

De rörliga försäljningsomkostnaderna är – 2 231 kkr. lägre än budget.
Försäljningsomkostnaderna är i linje med prognos men avviker på totalen till följd av en kreditering av kostnader i samband med biljettsystemsbytet.

Under andra tertialet ser vi högre kostnader av ersättningstrafik, främst till följd av den omfattande kopparstölden som inträffade på Botniabanan under sommararen som medförde tågstopp mellan Umeå och Sundsvall. Totalt avviker kostnaden med 1 605 kkr. över prognos.

Bolagsförvaltning och större projekt

Bolagsförvaltning och projektkostnader uppgår till 6 514 kkr. totalt, en kraftig avvikelse mot prognos på – 15 800 kkr. Den stora avvikelsen beror på att kostnaden för anskaffningsprojektet för nya fordon kraftigt har sänkts efter en ny bedömning av leverantören. Bolaget har därmed återfört tidigare reserverat belopp per 31/8, vilket ger stor effekt på resultatet om – 11 388 kkr. mot prognos. Övrig avvikelse består bland annat av kostnader för biljettsystem och hemsida som inte hunnits upparbetats under perioden enligt prognos.

Resultaträkning per 2025-08-31

Intäkter	Utfall 2025	Budget 2025	Avvikelse mot prognos	Prognos 2025
Statlig medfinansiering	65 333	92 000	0	65 333
Botniebaneavtalet	3 817	2 000	0	3 817
Regionens medfinansiering	148 430	158 861	22 706	171 136
Biljettintäkter	130 378	140 193	7 470	137 848
Försäkringsersättning	1 875	0	1 458	3 333
Övriga intäkter	622	0	-289	333
Summa intäkter	**350 455**	**393 054**	**31 345**	**381 800**
Banavgifter	29 340	31 294	1 570	30 911
Operatörsersättning	211 688	218 619	3 735	215 423
Elindex	-3 203	9 114	4 101	899
Fordonshyra	80 203	86 150	2 303	82 506
Verkstadsdepå	11 900	11 733	0	11 900
Tekniskt underhåll	3 065	5 705	3 211	6 276
Rörliga försäljningsomkostnader	3 550	6 225	2 231	5 781
Bussersättning	7 397	5 552	-1 605	5 792
Summa Trafikkostnad	**343 940**	**374 392**	**15 546**	**359 486**
Bolagsförvaltning och administrativa kostnader	12 869	14 635	4 412	17 281
Större projekt	-6 354	4 027	11 388	5 033
Resultat	**0**	**0**	**0**	**0**

Finansiering

Statlig och regional medfinansiering

Sammantaget ger minskade intäkter och lägre kostnader för trafik och kraftigt sänkt kostnad för bolagsförvaltning och projekt under tertial 2 en medfinansiering som uppgår till 148 430 kkr., en nivå långt under prognos med – 22 706 kkr. och – 10 431 kkr. under budget. Fördelning av regionens medfinansiering framgår enligt nedan;

Regionens medfinanisering	Utfall 25	Budget 25	Prognos 25
Västernorrland	50 893	55 231	58 679
Jämtland	24 782	25 969	28 574
Västerbotten	42 116	44 674	48 559
Norrbotten	30 637	32 987	35 324
Regional medfinansiering	**148 430**	**158 861**	**171 136**

Utestående skuld till ägarna per 2025-08-31

Bolagets skuld till ägarna per 2025-08-31 uppgår till – 24 276 kkr.

Ägare	IB	Driftsbidrag	Medfinansiering	UB
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-5 655	-55 471	50 893	-10 233
Region Jämtland Härjedelen	-3 259	-26 082	24 782	-4 559
Region Västerbotten	-2 289	-44 868	42 116	-5 041
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-1 952	-33 130	30 637	-4 444
	-13 155	**-159 551**	**148 430**	**-24 276**

Årsprognos helår 2025

Mot bakgrund av utfallet per 31/8 har en ny årsprognos tagits fram med kommande kostnader för tekniskt underhåll, prognoser om elprisutvecklingen och bedömning av regulariteten på fordonen som genererar rörliga kostnader som el- och banavgifter. En ny bedömning har gjorts om kvarvarande kostnader för bolagsadministration, biljettförsäljning och projektkostnader för fordonsanskaffning och depåutredning. Vidare har en ny bedömning gjorts om intäkter av biljettförsäljning mot bakgrund av utfallet av minskade biljettintäkter i Norrbotten under andra tertialet.

Intäkter
Lägre intäkter på främst sträckorna Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna väntas fortsätta under hösten till följd av färre resenärer från anslutande tåg och det ökade resandet på kortare sträckor och pendlingsresor beräknas inte kompensera för minskade intäkter på sträckorna Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna.

Sammantaget innebär den nya bedömningen av totala biljettintäkter en avvikelse på - 8 562 kkr. lägre än föregående prognos.

Trafikkostnader
Den största avvikelsen på trafikkostnad mot föregående prognos är det tekniska fordonsunderhållet som är – 3 289 kkr. lägre än prognos på grund av att genomförandet av upprutning av luftkonditionering prioriterats ned till förmån för annat underhåll. Samtidigt ser vi en minskning av viltskadekostnader till följd av investeringar i fordonens robusthet.

Elpriserna har fortsatt gått ned sedan föregående prognos. Prognosen har därför justerats ned med – 3 259 kkr. baserat på utfallet av andra tertialet och prognos för resterande del av året.

Kostnaden för operatörsavtalet beräknas minska med – 3 269 kkr. till följd av en större kreditering under augusti månad och beräknade kommande krediteringar för det skadade fordonet och nedsättningar för trafik som inte kan genomföras.

Kostnaden för banavgifter är lägre än prognos per 2025- 08-31 till följd av lägre regularitet än prognos. En ny bedömning av utförda kilometer för resterande del av året ger en lägre kostnad för banavgifter om – 2 840 kkr.

Fordonshyran beräknas avvika mot prognos med – 1 542 kkr. på grund av den nya bedömningen om att fordonet Itino kommer att vara helt uthyrt resterande del av året.

Kostnaden för ersättningstrafik ökade under andra tertialet på grund av oförutsedda händelser, och i dagsläget pågår återställningen efter regnovädret på Ådalsbanan/Botniabanan, vilket sammantaget beräknas medföra en ökad kostnad om – 2 909 kkr. på helår.

Sammantaget beräknas trafikkostnader minska med – 11 590 kkr. mot föregående prognos.

Bolagsförvaltning och administrativa kostnader
Den största avvikelsen i årsprognosen mot föregående prognos är kostnaden för projektet om fordonsanskaffning. Uppgifterna från leverantören har kraftigt reviderats ned, vilket ger en avvikelse på – 7 484 kkr. lägre än prognos.

Sammantaget är de totala projekt- och administrationskostnaderna – 9 763 kkr. lägre än budget. Övrig avvikelse om -2 279 kkr. består av nya bedömningar om kostnader för

biljettsystem, marknadskostnader och hemsida. De reserveringar som återförts under augusti månad ger tillsammans med lägre trafikkostnad en medfinansiering på 8 177 kkr. över budgeterad nivå för 2025 och – 13 291 kkr. under föregående prognos. Att nivån på medfinansieringen beräknas överstiga den budgeterade nivå i årsprognosen jämfört med utfallet i andra tertialet beror främst på att projektkostnader och kostnader relaterade till biljettsystem, hemsida, ersättningstrafik samt tekniskt underhåll kommer att uppstå under kommande månader.

Det totala utfallet för regional medfinansiering uppgår i årsprognos till 247 504 kkr jämfört med prognos 260 795 kkr.

Intäkter	Ny årsprognos 2025	Budget 2025	Avvikelse	Årsprognos 2025
Statlig medfinansiering	98 000	138 000	0	98 000
Botniebaneavtalet	3 817	3 000	0	3 817
Regionens medfinansiering	247 504	239 327	13 291	260 795
Biljettintäkter	195 685	214 328	8 562	204 246
Försäkringsersättning	5 000	0	0	5 000
Övriga intäkter	1 000	0	-500	500
Summa intäkter	**551 005**	**594 656**	**21 353**	**572 358**
Banavgifter	44 404	47 628	2 840	47 244
Operatörsersättning	319 865	332 911	3 269	323 134
Elindex	-1 911	13 811	3 259	1 348
Fordonshyra	122 217	129 400	1 542	123 759
Verkstadsdepå	17 850	17 600	0	17 850
Tekniskt underhåll	6 125	8 458	3 289	9 413
Rörliga försäljningsomkostnader	8 371	9 425	300	8 671
Bussersättning	10 377	7 227	-2 909	7 467
Summa Trafikkostnad	**527 297**	**566 460**	**11 590**	**538 887**
Bolagsförvaltning och administrativa kostnader	22 663	22 155	2 279	24 941
Större projekt	1 046	6 040	7 484	8 530
Resultat	**0**	**0**	**0**	**0**

Resultaträkning efter ny helårsprognos 2025 mot budget

Regionens medfinanisering	Utfall Prognos 2025	Budget 2025	Differens i ökat driftsbidrag	Norrtåg AB Skuld	Driftsbidrag att reglera 2025
Västernorrland	84 553	83 207	1 346	-5 655	-4 309
Jämtland	41 391	39 123	2 269	-3 259	-991
Västerbotten	70 268	67 303	2 965	-2 289	676
Norrbotten	51 293	49 695	1 597	-1 952	-354
Regional medfinansiering	**247 504**	**239 327**	**8 177**	**-13 155**	**-4 977**

Specifikation över ökad medfinansiering per region samt Norrtåg AB skuld till respektive region

Osäkerhetsfaktorer vid budget och prognostisering

För att ge en översikt gällande osäkerhetsfaktorer och den påverkan de bedöms kunna ha för utfallet presenteras de osäkerhetsfaktorer som bedöms ha störst påverkan nedan.

Intäkter

Statlig finansiering
Med anledning av att Trafikverket inte har kunnat ge någon information om nivå på finansiering från 2026 och framåt utgör detta en stor osäkerhetsfaktor vid budgetering. Beslut om att finansiera 98 000 kkr. för året 2025 lämnades under hösten 2024 i samband med budgetpropositionen. För innevarande år är besked därmed klart och ingen ytterligare osäkerhet finns.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna ligger under prognos med -7 470 kkr. per utgången av tertial 1, till största del till följd av minskat resande i Norrbotten. Bedömningen är att biljettintäkterna inte kommer att nå upp till föregående prognos och avvika med – 8 562. Osäkerhetsspannet beräknas vara – 6 000 kkr. till följd av oförutsedda händelser som kan påverka resandet negativt.

Övriga intäkter
Bolaget har fått en utbetalning av försäkringsersättning för det skadade fordonet per 31/8. Ärendet är under granskning av försäkringsbolaget, vilket har försenat resterande utbetalningar. Bolaget har räknat med att erhålla resterande utbetalningar under året, men det finns en risk att processen drar ut på tiden och utbetalningen försenas. Kvarvarande utbetalning är – 3 125 kkr. som risken avser.

Trafikkostnader

Operatörsersättning/Trafikavtal
För innevarande år är den årliga indexuppräkningen i operatörsavtalet känd, vilket minskar osäkerhetsfaktorn betydligt då en procents upp- eller nedgång i inflationstakten ger stor resultatpåverkan.
Kvarvarande osäkerhetsfaktor relaterade till trafikavtalet är krediteringar kopplade till ej utförd trafik. Osäkerhetsspannet bedöms vara +- 3 000 kkr.

Elindex och banavgifter
Rörliga kostnader som el och banavgifter är relaterade till hur mycket trafik som utförs. Lägre kilometerantal ger lägre kostnader. Elpriset är rörligt och kan därför förändras mycket mellan budgetering och utfall. För innevarande år finns därmed en viss kvarvarande osäkerhet. Osäkerhetsspannet för innevarande år för de rörliga kostnaderna elindex och banavgifter beräknas vara +-2 000 kkr.

Bussersättning
Enligt trafikavtalet bekostar Norrtåg bussersättningar för sådant som trafikföretaget saknar rådighet över, exempelvis olyckor. Oväntade händelser relaterade till olyckor och klimat kan därför medföra extra oförutsedda kostnader. I dagsläget pågår översvämningar på Botniabanan/Ådalsbanan som orsakat stora trafikstopp. Prognosen är mycket osäker över när återställningsarbetet beräknas vara färdigt. Årsprognosen visar därför en extra ökning av ersättningstrafik för kommande månad och osäkerheten för innevarande år bedöms till +2 000 och – 1 000 kkr. beroende på hur länge återställningsarbetet pågår.

Tekniskt underhåll
I tekniskt underhåll ingår förbättringsåtgärder på fordon och reparationskostnader för viltskador. För innevarande år bedöms osäkerhetsspannet till +- 1 500 kkr.

Bolagsadministration och förvaltning
Estimeringar för kostnader av fordonsanskaffning och depåutredning är gjorda utifrån uppskattningar från AB Transitio och INAB. Bolaget för diskussioner om möjligheten att ackumulera projektkostnaderna för fordonsanskaffningen inom kommande ramupphandling. Genom att göra detta skulle kostnaden enklare kunna fördelas på fler aktörer som deltar i ramupphandlingen i framtiden, när kostnaden för nya fordon faller ut. Diskussionen pågår och det finns osäkerheter om kostnaden kan ackumuleras när borgensåtagande saknas. Osäkerheten bedöms vara +
- 5 000 kkr. beroende på vilket beslut som kan fattas.

Verksamhetsplan 2025 - Ansvar och uppföljning

Inkluderar insatser i VP och övriga åtgärdsplaner som tas fram under året och som ska följas upp.

Reviderat: 2025-09-09
Sign: LSÅ+HJO

Robust trafik							
Benämning	**Ansvarig**	**Målperiod**	**Målår**	**Status**	**Färg**	**Statusförklaring och åtgärd**	**Nytt datum**
Utreda gränsöverskridande trafik i Haparanda och Storlien med Trafikverket och deras motsvarighet i Finland och Norge.	MH	T2	2025	Pågående		Utredning påbörjad avseende trafik till Trondheim. Alternativ användning av fordon avstämt med RKM	T3
Optimera underhållet på X62 Coradia som Transitio ansvarar för	LA	T3	2025	Pågående		Utredning dörrevision genomförd. Samplaneras med mottagande av VT-Reginor och T-process T26	
Tillsammans med Transitio och trafikföretag bevaka reservdelsförsörjning med stort fokus på obselet material	LSÅ	T3	2027	Pågående		Ett kontinuerligt arbete, men särskillt stort fokus på projekten Coradia Midlife och Regina Livslängdssäkring	
Bevaka övertagandet för tillkommande fordon från Västtrafik	LSÅ	T1	2026	Pågående		Pågående dialog med Västtrafik och Transitio, innefattande detaljerad tidsplan för överlämning fordon	
Utveckla digitala lösningar för uppföljning av trafikavtal och fordons-underhåll	MF	T3	2025	Pågående		Ingår i uppstartsprojektet för nytt trafikföretag	
Skapa rätt förutsättningar för att följa upp undervägspunktlighet på viktiga stråk	MF	T2	2025	Pågående		Arbete pågår med tekniska lösningar	T3
Utveckla samverkan med Trafikverket och identifiera behoven av spårkapacitet och trimningsåtgärder i enlighet med den långsiktiga visionen	MH	T1	2025	Pågående		Samverkan pågår kopplat till kapacitetberäkningar och underlag för NBB, Mittbanan/Erikslund, Uå-Uåö, Uå - Vindeln	T3

Marknad och resenärsomhändertagande							
Benämning	**Ansvarig**	**Målperiod**	**Målår**	**Status**	**Färg**	**Statusförklaring och åtgärd**	**Nytt datum**
Skapa förutsättningar för att enkelt sälja och paketera vårt biljettutbud	TB	T2	2025	Pågående		Beslut val av system klart. Rekrytering av ansvarig genomförd. Arbete med uppsättning av system pågår.	
Utveckla digitala plattformar för försäljning och trafikinformation	TB	T3	2025	Pågående		Uppdrag påbörjat med byråstöd för webb.	
Utveckla och förtydligande av prispolicy	TB	T3	2025	Pågående		Arbete pågår för framtagande av prispolicy	
Utveckla digital uppföljning på resande, resandemönster och biljettintäkter samt uppföljning av Trafikavtalet	MF	T3	2025	Pågående		Arbetet påbörjat med Qlik och första möte med VR angående gemensam plattform.	
Tillsammans med trafikföretag följa upp trafikinformation och framförallt rätt information i stört läge, genom enkel, tydlig information.	TB	T3	2025	Pågående		Rekrytering klar. Utveckling av app och arbetssätt för uppföljning av trafikinformation pågår.	
Följa upp ej resenärsomhändertagna inställda avgångar	MH	T1	2026	Klar		Följs upp månadsvis.	
Utarbeta en marknadsplan som syftar till att identifiera målgrupper på olika sträckor, förstå målgruppens behov, beteenden och preferenser och identifiera de kanaler och budskap som passar bäst för respektive målgrupp	TB	T2	2025	Pågående		En första marknadsplan är framtagen och kommer revideras i takt med att marknadsavdelningen utvecklas	

Varumärke och kommunikation							
Benämning	**Ansvarig**	**Målperiod**	**Målår**	**Status**	**Färg**	**Statusförklaring och åtgärd**	**Nytt datum**
Utveckla varumärkesplattformen som inkluderar kärnvärden, språkbruk, grafisk profil och identifiera vilka kanler som når olika målgrupper.	ET	T2	2025	Pågående		Uppdrag påbörjat med byråstöd. WS genomförd.	T3
Förankring och utbildning av varumärkesplattformen inom Norrtågsfamiljen och trafikföretagets medarbetare	ET	T2	2025	Pågående		Infört som en del av uppstartsprojektet med nytt trafikföretag kopplat till separat milstolpe i projektet.	T3
Starta en långsiktig påverkanskampanj – "Tåget går bra!"	ET	T2	2025	Klart		Långsiktigt påverkansarbete pågår	
Berätta om Norrtågs resa mot vision 2040	ET	T2	2025	Klart		Aktiviteter pågår	
Utveckla återkommande forum för olika intressenter och skapa engagemang runt Norrtågs roll att förändra norra Sverige till en starkare region, tex Norrtågsdagen och andra webinarium	ET	T3	2026	Ej påbörjat			

Strategi och affär							
Benämning	**Ansvarig**	**Målperiod**	**Målår**	**Status**	**Färg**	**Statusförklaring och åtgärd**	**Nytt datum**
Förstärka vår IT-säkerhet till följd av utbyggnad av digitala plattformar	MF	T1	2026	Pågående		Utredning påbörjad kring potentiella sårbarheter och dess påverkan på rutiner och tekniska lösningar	
Påbörja framtagande av upphandlingsdokumentation för nya fordon och ta fram beslutsunderlag för borgensåttagande och uppdrag till AB Transitio att påbörja upphandling.	LSÅ	T2	2025	Pågående		Uppdrag att påbörja upphandlingsdokumentation lämnat till ABT, inom ramen för förstudien. Beslut i process hos Norrtågs ägare.	T3
Planera och övervaka övertagandeprocessen under 2025	LSÅ	T3	2025	Pågående		Arbetet pågår i enlighet med plan för uppstart och avveckling.	
Säkra upp organisatorisk redundans	JB	T3	2027	Pågående		Flertalet rekryteringar genomförda. Omorganisation inom ekonomi för ökad redundans och försärkt marknadsavdelning för kommande trafikavtal	
Utveckla samverkan med trafikföretaget som syftar till att öka resandet och ha en kostnadseffektiv trafik	MH	T3	2026	Pågående		Ingår i uppstartsprojektet, kommer att vidareutvecklas efter trafikstart.	
Utveckla nyckeltal och prognosverktyg för biljettintäkter och resande	HJ	T3	2025	Pågående		Utökade IT-stöd för att digitalisera framtagandet av uppgifterna har införts, framtagande av ytterligare nyckeltal pågår	
Utveckla nyckeltal för att följa kostnadsutvecklingen	HJ	T3	2025	Klart		Vidareutveckling pågår kontinuerligt	
Verka för en långsiktig medfinansiering för interregionalt resande och ny trafik hos Trafikverket	MH	T3	2027	Pågående		Pågående möten med TrV kopplat till finansiering T26, även diksussioner kopplat till deras nya tillgänglighetsmodell som ska presenteras H1 2025	
Utveckla en hållbarhetsrapport	HJ	T3	2026	Pågående			
Utveckla nyckeltal och mål för ökad energieffektivitet	LSÅ	T3	2026	Pågående			
Fortsatt arbete med strategi runt fordonanskaffning och depåutbyggnad enligt tågvisionen och de förutsättningar vi givit i avtal med trafikföretag	LSÅ	T3	2026	Pågående		Kontinuerligt arbete med hög prioritet i sammarbete med AB Transitio och INAB.	

Luleå - Kiruna

	7150 M-F, L P	7150 M-F, L Q	7150 M-F, L R	7152 M-F, S P	7152 M-F Q	7152 M-F R	7152 S Q	7152 S R	7154 D P	7154 D Q	7154 D R
Luleå	06:08	07:03	06:57	11:09			09:03	09:03	16:32	16:28	16:28
Notviken	06:14	07:09	07:03	11:15			09:09	09:10	16:38	16:34	16:34
Sunderbyns sjukhus	06:23	07:16	07:11	11:23			09:17	09:17	16:55	16:42	16:42
Boden central	06:36	07:29	07:26	11:41			09:31	09:30	17:14	16:59	17:00
Boden central	06:36	07:29	07:28	11:42	09:31	09:31	09:32	09:31	17:16	17:04	17:04
Murjek	07:40	08:43	08:55	12:42	10:29	10:57	10:29	10:57	18:36	17:59	18:19
Nattavaara	08:08	09:17	09:29	13:09	11:06	11:25	11:06	11:25	18:59	19:03	19:00
Gällivare	08:40	10:10	10:26	13:53	11:47	11:58	11:47	11:58	19:31	19:38	19:43
Gällivare	08:50	10:12	10:28	13:55	11:49	12:00	11:49	12:00	19:34	19:47	19:43
Fjällåsen	|	|	|	|	|	|	|	|	20:08	20:29	20:25
Kaitum	|	|	|	|	|	|	|	|	20:11	20:33	20:28
Sjisjka	|	|	|	|	|	|	|	|	20:18	20:40	20:36
Kiruna Malmbangård	09:49	11:22	11:53	15:02	13:10	13:10	13:10	13:10	20:41	21:01	21:01

	7151 M-F, L P	7151 M-F Q	7151 M-F R	7151 L Q	7151 L R	7153 D P	7153 D Q	7153 D R	7155 M-F, S P	7155 M-F, S Q	7155 M-F, S R
Kiruna	05:48	05:03	05:03	05:03	05:03	10:46	12:50	12:50	16:10	14:57	14:53
Sjisjka	06:11	05:26	05:25	05:26	05:25	|	|	|	|	|	|
Kaitum	06:18	05:33	05:32	05:33	05:32	|	|	|	|	|	|
Fjällåsen	06:22	05:37	05:36	05:37	05:36	|	|	|	|	|	|
Gällivare	07:05	06:15	06:15	06:15	06:15	11:51	13:59	13:59	17:20	16:21	16:22
Gällivare	07:13	06:17	06:17	06:17	06:17	11:54	14:00	14:02	17:22	16:24	16:32
Nattavaara	07:47	07:09	07:05	07:09	07:05	12:30	14:53	14:44	17:58	17:28	17:07
Murjek	08:10	07:56	07:59	07:56	07:59	13:01	15:21	15:13	18:23	18:18	17:51
Boden central	09:06	08:45	09:05	09:05	09:05	13:52	16:31	16:48	19:23	19:12	18:59
Boden central	09:10			09:06	09:06	13:54	16:31	16:48	19:32	19:12	18:59
Sunderbyns sjukhus	09:24			09:20	09:20	14:09	16:59	17:02	19:52	19:34	19:15
Notviken	09:31			09:27	09:27	14:16	17:07	17:15	20:00	19:43	19:22
Luleå	09:36			09:32	09:32	14:21	17:12	17:19	20:05	19:50	19:27

P Körs endast under P-period
Q Körs endast under Q-period
R Körs endast under R-period

Luleå - Haparanda

	7182	7182	7182	7184	7184	7184	7186	7186
	D	D	D	D	D	D	D	D
	P	Q	R	P	Q	R	P	S
Luleå	05:05	05:13	05:34	11:28	11:19	11:16	16:23	17:27
Notviken	05:11	05:19	05:40	11:34	11:34	11:22	16:29	17:33
Sunderbyns sjukhus	05:19	05:27	05:48	11:42	11:42	11:42	16:42	17:40
Boden central	05:32	05:41	06:02	12:01	12:01	12:01	17:00	18:01
Boden central	05:33	05:42	06:04	12:02	12:02	12:02	17:01	18:02
Kalix Västra	06:37	06:47	07:09	13:07	13:07	13:07	18:18	19:07
Haparanda	07:00	07:10	07:31	13:30	13:30	13:30	18:40	19:29

	7183	7183	7183	7185	7187	7187
	D	D	D	D	D	D
	P	Q	R		P	S
Haparanda	07:11	07:21	07:40	13:47	18:49	19:38
Kalix Västra	07:33	07:43	08:02	14:09	19:11	20:00
Boden central	08:38	08:48	09:08	15:18	20:15	21:05
Boden central	08:40	08:49	09:09	15:19	20:18	21:15
Sunderbyns sjukhus	09:07	09:05	09:35	15:37	20:33	21:39
Notviken	09:14	09:18	09:43	15:45	20:41	21:47
Luleå	09:19	09:23	09:48	15:52	20:46	21:52

P Körs endast under P-period
Q Körs endast under Q-period
R Körs endast under R-period
S Körs endast under S-period

Umeå Ö - Luleå

	7104	7108	7108	7110	7110
	M-F, L	D	D	M-F, S	S
		P	S	A	B
Umeå östra	08:07	13:23	13:23	18:25	18:25
Umeå central	08:13	13:30	13:30	18:32	18:32
Vännäsby	08:32	13:49	13:49	18:57	18:57
Vännäs	08:37	13:54	13:54	19:03	19:03
Vännäs	08:42	13:59	13:59	19:08	19:08
Tvärålund	|	14:15	14:15	19:24	19:24
Vindeln	09:04	14:24	14:24	19:33	19:33
Vindeln	09:04	14:24	14:24	19:33	19:33
Hällnäs	09:13	14:33	14:33	19:42	19:42
Hällnäs	09:13	14:33	14:33	19:42	19:42
Bastuträsk	09:55	15:11	15:11	20:25	20:25
Jörn	10:12	15:37	15:37	20:43	20:43
Älvsbyn	11:09	16:31	16:31	21:43	21:43
Boden central	11:35	16:57	16:57	22:09	22:09
Boden central	11:40	17:00	17:01	22:14	22:14
Sunderbyns sjukhus	12:01	17:16	17:16	22:29	22:29
Notviken	12:09	17:24	17:24	22:37	22:37

Luleå	12:14	17:29	17:29	22:42	22:42

	7103	7103	7107	7109	7109	7109
	M-F, L	M-F, L	D	M-F, S	M-F, S	S
	P	S		P	T	B
Luleå	08:26	08:32	13:29	18:54	18:52	18:52
Notviken	08:32	08:38	13:35	19:00	18:58	18:58
Sunderbyns sjukhus	08:46	08:46	13:42	19:08	19:06	19:06
Boden central	09:01	09:04	13:55	19:24	19:24	19:24
Boden central	09:11	09:11	14:05	19:38	19:38	19:38
Älvsbyn	09:38	09:38	14:32	20:06	20:05	20:05
Jörn	10:30	10:30	15:24	21:01	21:01	21:01
Bastuträsk	10:48	10:48	15:43	21:20	21:20	21:20
Hällnäs	11:25	11:25	16:20	22:01	22:01	22:01
Hällnäs	11:25	11:25	16:20	22:01	22:01	22:01
Vindeln	11:34	11:34	16:29	22:10	22:10	22:10
Vindeln	11:34	11:34	16:29	22:10	22:10	22:10
Tvärålund	11:45	11:45	16:38	|	|	|
Vännäs	11:58	11:58	|	22:36	22:36	22:36
Vännäs	12:03	12:03	|	22:41	22:41	22:41
Vännäsby	12:11	12:11	17:06	22:47	22:47	22:47
Umeå central	12:28	12:28	17:24	23:04	23:04	23:04
Umeå östra	12:33	12:33	17:30	23:10	23:10	23:10

A Körs endast under A-period
B Körs endast under B-period
P Körs endast under P-period
S Körs endast under S-period
T Körs endast under T-period

Umeå Ö - Vindeln - Hällnäs

	7460	7462	7464	7104	7468	7472	7474	7108	7478	7478	7480	7482	7484	7110	7110	7488	7492
	M-F	M-F	M-F, L	M-F, L	M-F, S	M-F, L	M-F	D	M-F, S	S	M-F	D	M-F	M-F, S	S	M-F	M-F
									A	B				A	B	A	
Umeå östra	04:59	06:30	07:32	08:07	09:08	11:25	12:25	13:23	13:48	13:48	15:13	16:12	17:28	18:25	18:25	19:11	21:46
Umeå central	05:04	06:35	07:37	08:13	09:16	11:30	12:30	13:30	13:53	13:53	15:18	16:17	17:33	18:32	18:32	19:16	21:52
Vännäsby	05:23	06:54	07:58	08:32	09:39	11:48	12:53	13:49	14:11	14:11	15:37	16:35	17:51	18:57	18:57	19:35	22:10
Vännäs	05:28	06:59	08:03	08:37	09:44	11:53	12:58	13:54	14:17	14:17	15:42	16:40	17:57	19:03	19:03	19:40	22:15
Vännäs	05:33	07:04	08:08	08:42	09:49	11:58	13:05	13:59	14:21	14:21	15:47	16:48	18:02	19:08	19:08	19:45	22:20
Tvärålund	05:52	07:20	08:27	|	10:07	12:13	13:22	14:15	14:38	14:38	16:03	17:05	18:17	19:24	19:24	20:01	22:37
Vindeln	06:01	07:29	08:35	09:04	10:15	12:22	13:31	14:24	14:46	14:46	16:11	17:13	18:26	19:33	19:33	20:10	22:46
Vindeln	06:01			09:04				14:24				17:13		19:33	19:33		
Hällnäs	06:10			09:13				14:33				17:22		19:42	19:42		

	7461	7463	7465	7467	7471	7103	7475	7477	7481	7481	7483	7107	7485	7487	7491	7109	7109	7495
	M-F	M-F	M-F	M-F, L	M-F, S	M-F, L	M-F, L	M-F	M-F, S	S	M-F	D	D	M-F	M-F	M-F, S	S	M-F
									A	B					A	A	B	
Hällnäs		06:19				11:25						16:20	17:30			22:01	22:01	

Vindeln		06:28				11:34						16:29	17:39			22:10	22:10		
Vindeln	05:25	06:28	07:54	08:44	10:21	11:34	12:45	13:40	14:54	14:54	16:21	16:29	17:39	18:33	20:24	22:10	22:10	22:53	
Tvärålund	05:34	06:38	08:03	08:53	10:31	11:45	12:55	13:50	15:04	15:04	16:31	16:38	17:49	18:43	20:33	|	|	23:03	
Vännäs	05:48	06:52	08:25	09:10	10:45	11:58	13:09	14:07	15:18	15:18	16:47	|	18:03	18:59	20:48	22:36	22:36	23:20	
Vännäs	05:53	06:57	08:32	09:15	10:50	12:03	13:13	14:15	15:23	15:23	16:52	|	18:11	19:04	21:02	22:41	22:41	23:25	
Vännäsby	06:00	07:04	08:42	09:22	10:56	12:11	13:19	14:22	15:29	15:29	17:00	17:06	18:18	19:12	21:09	22:47	22:47	23:31	
Umeå central	06:17	07:22	08:59	09:39	11:13	12:28	13:36	14:39	15:49	15:49	17:17	17:24	18:36	19:38	21:29	23:04	23:04	23:48	
Umeå östra	06:22	07:27	09:03	09:44	11:18	12:33	13:42	14:44	15:54	15:54	17:22	17:30	18:43	19:43	21:35	23:10	23:10	23:52	

A Körs endast under A-period

B Körs endast under B-period

Umeå - Sundsvall

	7401 M-F	7441 M-F	7403 M-F	7405 M-F	7443 M-F	7407 D A	7407 LS B	7427 M-F H	7409 M-F, S	7409 L	7447 M-F A	7411 D	7435 M-F H	7413 M-F, L	7415 M-F, S	7417 M-F, L A	7417 L B	7419 M-F	7419 S	7421 M-F, S A	7449 M-F
Umeå central	04:35	05:02	05:34	06:34	07:35	08:35	08:35	09:35	10:35	10:35	11:35	12:35	13:34	14:33	15:35	16:34	16:34	17:35	17:35	18:35	21:36
Umeå östra	04:40	05:07	05:39	06:39	07:40	08:40	08:40	09:40	10:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:38	15:40	16:39	16:39	17:40	17:40	18:40	21:41
Hörnefors	04:57	05:24	05:55	06:55	07:56	08:56	08:56	09:57	10:56	10:56	11:56	12:56	13:57	14:54	15:56	16:55	16:55	17:56	17:56	18:56	21:57
Nordmaling	05:08	05:36	06:09	07:06	08:07	09:08	09:08	10:08	11:07	11:07	12:07	13:07	14:08	15:06	16:07	17:06	17:06	18:07	18:07	19:07	22:14
Husum	05:23	05:56	06:23	07:20	08:21	09:22	09:22	10:22	11:21	11:21	12:21	13:21	14:22	15:20	16:21	17:20	17:20	18:21	18:21	19:22	22:28
Örnsköldsvik norra	05:35	06:08	06:33	07:35	08:33	09:34	09:34	10:33	11:36	11:40	12:32	13:33	14:36	15:32	16:33	17:31	17:31	18:32	18:35	19:35	22:44
Örnsköldsviks central	05:38	06:11	06:36	07:38	08:36	09:37	09:37	10:36	11:39	11:42	12:35	13:36	14:39	15:35	16:36	17:34	17:34	18:35	18:38	19:38	22:47
Örnsköldsviks central	05:38		06:36	07:38	08:36	09:37	09:37	10:36	11:42	11:42	12:35	13:36	14:39	15:35	16:37	17:34	17:34	18:44	18:44	19:38	
Västeraspby	06:12		|	|	|	|	|	|	12:12	12:12	|	|	|	|	17:13	|	|	|	|	|	
Kramfors	06:23		07:18	08:22	09:16	10:20	10:20	11:18	12:24	12:24	13:16	14:19	15:20	16:22	17:24	18:17	18:17	19:22	19:22	20:21	
Kramfors	06:23		07:18	08:22	09:16	10:20	10:20	11:19	12:24	12:24	13:16	14:19	15:20	16:22	17:24	18:19	18:19	19:22	19:22	20:21	
Härnösands central	06:44		07:42	08:43	09:45	10:42	10:42	11:43	12:46	12:46	13:42	14:41	15:45	16:45	17:47	18:41	18:41	19:48	19:48	20:44	
Härnösands central	06:44		07:42	08:43	09:45	10:42	10:42	11:43	12:46	12:46	13:42	14:41	15:45	16:45	17:47	18:42	18:42	19:48	19:48	20:46	
Timrå	07:20		08:22	09:31	10:27	11:21	11:21	12:20	13:20	13:20	14:22	15:21	16:30	17:27	18:20	19:30	19:30	20:24	20:24	21:29	
Sundsvalls västra	07:35		08:35	09:44	10:44	11:35	11:35	12:35	13:36	13:36	14:36	15:36	16:44	17:40	18:35	19:44	19:44	20:37	20:37	21:43	
Sundsvall C	07:39		08:39	09:48	10:48	11:39	11:39	12:39	13:40	13:40	14:40	15:40	16:48	17:44	18:39	19:48	19:48	20:41	20:41	21:47	

	7440 M-F	7442 M-F	7444 M-F	7402 M-F A	7422 M-F H	7404 M-F	7446 M-F A	7446 L	7406 M-F, S	7408 M-F, L A	7408 M-F B	7432 M-F H	7410 D A	7410 LS B	7448 M-F	7412 D	7414 M-F, S A	7414 S B	7416 M-F	7418 D	7452 M-F	7420 F	7454 M-F
Sundsvall C		04:13		05:14	06:06	07:13	08:13	08:13	09:13	10:12	10:12	11:13	12:13	12:13	13:13	14:13	15:13	15:13	16:13	18:13	19:13	20:15	
Sundsvalls västra		04:18		05:20	06:10	07:18	08:18	08:18	09:18	10:17	10:17	11:18	12:18	12:18	13:18	14:18	15:18	15:18	16:18	18:18	19:18	20:20	
Timrå		04:32		05:34	06:25	07:33	08:38	08:33	09:38	10:30	10:30	11:34	12:33	12:33	13:36	14:36	15:36	15:36	16:31	18:33	19:31	20:37	
Härnösands central		05:07		06:07	07:05	08:05	09:11	09:05	10:10	11:06	11:06	12:06	13:09	13:09	14:09	15:08	16:08	16:08	17:09	19:11	20:05	21:12	
Härnösands central		05:07		06:07	07:05	08:05	09:11	09:11	10:10	11:06	11:06	12:07	13:09	13:09	14:09	15:08	16:08	16:08	17:09	19:11	20:10	21:12	
Kramfors		05:31		06:33	07:29	08:31	09:35	09:35	10:36	11:29	11:29	12:33	13:34	13:34	14:36	15:31	16:31	16:31	17:33	19:34	20:37	21:35	
Kramfors		05:31		06:34	07:31	08:31	09:35	09:35	10:36	11:29	11:29	12:33	13:34	13:34	14:36	15:31	16:31	16:31	17:33	19:34	20:37	21:39	
Västeraspby		05:48		|	|	|	|	|	|	11:42	11:42	|	|	|	|	15:48	|	|	|	|	|	|	
Örnsköldsviks central		06:16		07:19	08:15	09:17	10:14	10:20	11:21	12:17	12:17	13:12	14:13	14:13	15:18	16:18	17:13	17:13	18:16	20:15	21:15	22:16	
Örnsköldsviks central	05:17	06:16	06:35	07:19	08:17	09:17	10:14	10:20	11:21	12:17	12:17	13:17	14:14	14:14	15:18	16:18	17:13	17:13	18:16	20:15	21:15	22:16	22:52
Örnsköldsvik norra	05:22	06:21	06:40	07:24	08:22	09:22	10:19	10:25	11:26	12:22	12:22	13:22	14:19	14:19	15:22	16:23	17:18	17:18	18:21	20:20	21:20	22:21	22:57

Husum	05:38	06:36	06:51	07:35	08:36	09:37	10:36	10:35	11:36	12:36	12:36	13:37	14:30	14:30	15:35	16:36	17:34	17:34	18:37	20:34	21:31	22:37	23:07
Nordmaling	05:53	06:50	07:13	07:50	08:50	09:51	10:50	10:50	11:50	12:50	12:50	13:51	14:46	14:46	15:50	16:50	17:49	17:49	18:51	20:48	21:46	22:54	23:21
Hörnefors	06:04	07:04	07:24	08:04	09:04	10:05	11:05	11:05	12:04	13:04	13:04	14:05	15:02	15:02	16:06	17:03	18:04	18:04	19:04	20:58	22:05	23:05	23:32
Umeå östra	06:20	07:20	07:40	08:20	09:20	10:20	11:21	11:21	12:21	13:20	13:20	14:22	15:18	15:18	16:22	17:23	18:20	18:20	19:20	21:14	22:21	23:20	23:53
Umeå central	06:25	07:24	07:45	08:25	09:26	10:24	11:25	11:25	12:26	13:24	13:24	14:27	15:24	15:24	16:26	17:27	18:24	18:24	19:25	21:19	22:26	23:25	23:58

A Körs endast under A-period

B Körs endast under B-period

H Körs endast under hösten

Storlien - Sundsvall

	7499	7501	7503	7505	7505	7505	7507	7509	7509	7509	7511	7513	7515	7517	7517	7517
	M-F	M-F	M-F	M-F	L	S	D	M-F	L	S	M-F	D	M-F	M-F, S	D	L
	A										A		A	A	B	A
Storlien							09:27							18:37	18:37	18:37
Enafors							09:40							18:47	18:47	18:47
Ånn							09:48							18:55	18:55	18:55
Duved							10:04							19:11	19:11	19:11
Duved			05:58		08:01		10:04		12:02			15:04		19:11	19:11	19:11
Åre			06:06		08:08		10:11		12:09			15:10		19:18	19:18	19:18
Åre			06:07		08:09		10:12	12:10	12:10			15:10		19:19	19:19	19:19
Undersåker			06:17		08:23		10:22	12:20	12:20			15:21		19:29	19:29	19:29
Järpen			06:27		08:33		10:32	12:30	12:30			15:31		19:39	19:39	19:39
Mörsil			06:35		08:41		10:40	12:38	12:38			15:39		19:47	19:47	19:47
Nälden			06:56		09:02		11:01	12:59	12:59			16:00		20:11	20:11	20:11
Krokom			07:05		09:10		11:09	13:07	13:07			16:08		20:19	20:19	20:19
Östersunds västra			07:18		09:24		11:23	13:21	13:21			16:21		20:32	20:32	20:32
Östersunds central			07:21		09:27		11:27	13:25	13:25			16:25		20:35	20:35	20:35
Östersunds central		05:11	07:27	09:27	09:27	09:27	11:27	13:25	13:25	13:25	15:24	16:30	19:25	20:35	20:35	20:35
Brunflo		05:23	07:38	09:37	09:37	09:37	11:38	13:36	13:36	13:36	15:35	16:40	19:36	20:45	20:45	20:45
Pilgrimstad		05:34	07:50	09:48	09:48	09:48	11:49	13:48	13:48	13:48	15:47	16:51	19:47	20:56	20:56	20:56
Gällö		05:45	08:01	10:00	10:00	10:00	12:00	13:59	13:59	13:59	15:58	17:02	19:58	21:07	21:07	21:07
Stavre		05:54	08:10	10:10	10:10	10:12	12:08	14:09	14:09	14:09	16:07	17:12	20:10	21:17	21:17	21:17
Bräcke		06:02	08:18	10:18	10:18	10:20	12:17	14:17	14:17	14:17	16:15	17:20	20:18	21:25	21:25	21:25
Bräcke		06:02	08:18	10:18	10:18	10:20	12:17	14:17	14:17	14:17	16:15	17:20	20:18	21:25	21:25	21:25
Ånge		06:23	08:35	10:34	10:34	10:37	12:33	14:34	14:34	14:34	16:31	17:36	20:35	21:43	21:43	21:43
Ånge	04:38	06:23	08:35	10:34	10:34	10:37	12:33	14:35	14:35	14:34	16:31	17:36	20:35	21:43	21:43	
Erikslund	04:48	06:34	08:46	10:48	10:48	10:48	12:44	14:46	14:46	14:46	16:41	17:47	20:46	21:54	21:54	
Ljungaverk	05:00	06:42	08:53	10:55	10:55	10:55	12:51	14:53	14:53	14:53	16:52	17:54	20:55	22:01	22:01	
Fränsta	05:05	06:47	08:59	11:02	11:02	11:02	12:57	14:59	14:59	14:59	16:57	18:00	21:00	22:06	22:06	
Torpshammar	05:12	06:54	09:09	11:09	11:09	11:09	13:07	15:09	15:09	15:09	17:03	18:08	21:07	22:13	22:13	
Stöde	05:24	07:06	09:21	11:21	11:21	11:21	13:18	15:21	15:21	15:21	17:14	18:19	21:20	22:25	22:25	
Sundsvalls västra	05:54	07:34	09:50	11:49	11:49	11:49	13:49	15:49	15:49	15:49	17:49	18:47	21:48	22:53	22:53	
Sundsvall C	05:57	07:38	09:54	11:53	11:53	11:53	13:53	15:53	15:53	15:53	17:53	18:51	21:52	22:57	22:57	

	7500	7500	7502	7502	7504	7504	7506	7508	7508	7510	7512	7532	7532	7514	7534	7516	7518
	M-F	LS	M-F	L	M-F	S	D	M-F, L	L	D	M-F	L	S	M-F	S	M-F	M-To
								A	B							A	A

Sundsvall C	04:54		06:08	06:08	08:08	08:08	10:08	12:08	12:08	14:08	16:37	16:07	16:01	18:08	19:08	20:07	22:12
Sundsvalls västra	04:58		06:12	06:12	08:13	08:13	10:12	12:12	12:12	14:12	16:41	16:11	16:05	18:12	19:13	20:11	22:17
Stöde	05:26		06:40	06:40	08:40	08:40	10:40	12:41	12:41	14:43	17:09	16:38	16:33	18:43	19:41	20:38	22:49
Torpshammar	05:38		06:52	06:52	08:54	08:54	10:52	12:53	12:53	14:55	17:24	16:50	16:44	18:57	19:53	20:49	23:01
Fränsta	05:45		07:00	07:00	09:01	09:01	10:59	13:00	13:00	15:02	17:31	16:58	16:51	19:04	20:00	20:57	23:08
Ljungaverk	05:50		07:05	07:05	09:06	09:06	11:07	13:05	13:05	15:07	17:36	17:04	16:56	19:09	20:05	21:04	23:13
Erikslund	05:57		07:12	07:12	09:13	09:13	11:14	13:12	13:12	15:14	17:43	17:11	17:03	19:16	20:12	21:11	23:20
Ånge	06:07		07:23	07:23	09:23	09:23	11:24	13:22	13:22	15:24	17:56	17:22	17:13	19:26	20:22	21:21	23:30
Ånge	06:07		07:23	07:23	09:23	09:23	11:24	13:22	13:22	15:24	17:56	17:22	17:13	19:26	20:22	21:21	
Bräcke	06:26		07:41	07:41	09:42	09:42	11:42	13:41	13:41	15:42	18:14	17:40	17:31	19:44	20:40	21:39	
Bräcke	06:26		07:41	07:41	09:42	09:42	11:42	13:41	13:41	15:42	18:14	17:40	17:31	19:44	20:40	21:39	
Stavre	06:40		07:49	07:49	09:50	09:55	11:50	13:49	13:49	15:50	18:22	17:55	17:39	19:52	20:56	21:47	
Gällö	06:49		07:58	07:58	09:59	10:04	11:59	13:58	13:58	15:59	18:31	18:04	17:47	20:02	21:04	21:56	
Pilgrimstad	07:01		08:12	08:12	10:12	10:16	12:13	14:12	14:12	16:10	18:43	18:15	18:02	20:13	21:18	22:10	
Brunflo	07:12		08:23	08:23	10:24	10:27	12:24	14:23	14:23	16:21	18:56	18:26	18:13	20:25	21:29	22:22	
Östersunds central	07:22		08:37	08:37	10:34	10:37	12:37	14:33	14:33	16:31	19:05	18:35	18:22	20:35	21:38	22:32	
Östersunds central	07:22	07:16		08:42	10:38		12:38			16:31			18:22	20:35			
Östersunds västra	07:26	07:20		08:46	10:42		12:42			16:35			18:26	20:39			
Krokom	07:39	07:33		08:59	10:56		12:56			16:48			18:39	20:53			
Nälden	07:47	07:41		09:12	11:11		13:11			16:56			18:47	21:11			
Mörsil	08:08	08:02		09:33	11:32		13:32			17:17			19:08	21:32			
Järpen	08:16	08:10		09:41	11:40		13:40			17:25			19:16	21:40			
Undersåker	08:26	08:20		09:51	11:50		13:50			17:35			19:26	21:50			
Åre	08:35	08:33		10:01	11:59		13:59			17:45			19:38	22:00			
Åre	08:36	08:34		10:11			14:00			17:45			19:41	22:01			
Duved	08:44	08:42		10:19			14:08			17:54			19:50	22:09			
Duved	08:44	08:42								17:54							
Ånn	09:00	08:58								18:10							
Enafors	09:08	09:06								18:18							
Storlien	09:17	09:17								18:27							

A Körs endast under A-period

B Körs endast under B-period

Utfall månad: Ack Augusti

Regularitet - Tåg hel och del av sträcka				
	Utfall 2025 ack AUG		Mål helår 2025	
Sträcka	Regularitet ex planerade reduceringar	Ej resenärs-omhändertagen inställd trafik	Regularitet ex planerade reduceringar	Ej resenärs-omhändertagen inställd trafik
Norrtåg totalt	**97%**	**0,03%**	**99%**	**0%**
Kiruna-Luleå	97%		100%	
Haparanda-Luleå	87%		95%	
Luleå-Umeå	99%		100%	
Umeå-Sundsvall	98%		99%	
Hällnäs-Vännäs-Umeå	98%		100%	
Sundsvall-Östersund-Storlien	99%		98%	

Punktlighet				
	Utfall 2025 ack AUG		Mål helår 2025	
Sträcka	Punktlighet RT + 5 min	Punktlighet RT + 15 min	Punktlighet RT + 5 min	Punktlighet RT + 15 min
Norrtåg totalt		**93%**		**96%**
Kiruna-Luleå		81%		86%
Haparanda-Luleå		92%		97%
Luleå-Umeå		75%		92%
Umeå-Sundsvall		95%		97%
Hällnäs-Vännäs-Umeå		97%		98%
Sundsvall-Östersund-Storlien		94%		97%
Pendlarpunktlighet viktiga relationer	**Punktlighet RT + 5 min**	**Punktlighet RT + 15 min**	**Punktlighet RT + 5 min**	**Punktlighet RT + 15 min**
Umeå-Örnsköldsvik	94%		95%	
Nordmaling-Umeå	94%		95%	
Bräcke-Östersund	92%		92%	
Vännäs-Umeå	94%		98%	

Underhåll fordon		
	2025	
Fordonstillgänglighet	Utfall ack AUG	Teknisk regularitet mål
X62	99,4%	99%
X52	94,4%	96%
X11	98,1%	97%

Marknad				
	Utfall 2025 ack AUG		Budget helår 2025	
Sträcka	Antal resor	Biljettintäkter	Antal resor	Biljettintäkter
Norrtåg total	**1 088 497**	**129 368 170**	**1 620 503**	**204 173 014**
Kiruna-Luleå	58 997	14 027 136	95 626	25 327 071
Haparanda-Luleå	16 023	1 833 988	23 848	2 962 637
Luleå-Umeå	69 021	15 474 250	111 248	27 488 430
Umeå-Sundsvall	520 707	60 556 490	753 028	94 183 725
Hällnäs-Vännäs-Umeå	115 503	3 794 219	174 082	5 254 849
Sundsvall-Östersund-Storlien	308 187	32 585 293	462 671	48 956 302
Ej hänförligt till sträcka	59	1 096 794		

Resenärsomhändertagande		
	Utfall 2025	Mål 2025
Helhetsintrycket NKI	Under framtagande	94

Varumärke		
	Utfall 2025	Mål 2025
Andel som känner till varumärket Norrtåg hos allmänheten	Under framtagande	93%
Motsv NKI - allmänhet (intrycket av)	Under framtagande	46%

Ekonomi		
	Utfall ack AUG	Mål 2025
Trafikkostnad per tågkm*Inkl index	93	98
Kostnadstäckningsgrad (biljettintäkter/trafikkostnad)	38%	37%