

Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 1 februari 2023 kl. 16-17.30

Digitalt möte

§ 970–976

Närvarande

Stig-Lennart Karlsson	Region Västerbotten
Thommy Bäckström	Region Västerbotten
Anders Öberg	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Birgitta Larsson	Region Norrbotten (ersättare)
Elvy Söderström	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Jonny Lundin	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen
Johannes Andersson	Region Jämtland Härjedalen (ersättare)

Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

Maria Högländer	Norrtåg AB
Olle Tiderman	Norrtåg AB
Linus Åkerlind	Norrtåg AB
Annika Garpefjäll	Norrtåg AB

Förhinder

Nils-Olov Lindfors	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Richard Carstedt	Region Västerbotten (ersättare)
Anton Hammar	Region Jämtland Härjedalen
Per Wahlberg	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland (ersättare)

Umeå 2023 det datum som framgår av elektronisk underskrift

Ordförande Elvy Söderström

Sekreterare Maria Högländer

Justerare Johannes Andersson

Styrelsemöte Norrtåg AB 2023-02-01

§ 970 Mötet öppnade

Ordförande Elvy Söderström förklarar mötet öppet och påminner ledamöterna om att deras uppdrag i Norrtågs styrelse sträcker sig till och med årsstämman, även om det har gjorts nya val av ledamöter till styrelsen i respektive region.

§ 971 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Johannes Andersson till justerare

§ 972 Tjänstgörande ersättare

Tjänstgörande ersättare för Anton Hammar är Johannes Andersson samt Birgitta Larsson för Nils-Olov Lindfors

§ 973 Föregående mötesprotokoll

Protokollet läggs till handlingarna

§ 974 Återrapportering Tågstrategi, Bilaga 1

Processen kring tågstrategin är inne i en slutfas och huvuddragen presenterades för styrelsen enligt tidigare beslut. Tågstrategin ska utgöra en långsiktig plan för persontågstrafiken i norr. Beslut om trafikbeställning inför upphandling ska fattas av RKM 2023 och beslut om volym på trafikering ca 2030 måste fattas 2024 för att kommande fordonsupphandling ska hinna göras i tid. Ett av de svåraste strategiska valen att göra är om hur stora utvecklingssteg som ska tas för respektive sträcka, antingen gå mot den fulla målbilden eller välja en etappvis utbyggnad. En etappvis utbyggnad ger inte givet en lägre skattefinansiering eftersom vissa effekter inte uppnås.

Fokus för Norrtågstrafiken blir att utveckla utbudet i denna bas med fler turer på ett ekonomiskt balanserat sätt utifrån de tekniska och marknadsmässiga förutsättningar som ges där målbilden är:

- Trafik i takt varje timme Luleå–Sundsvall–Östersund, Vindeln–Vännäs–Umeå
- Trafik i takt varannan timme Duved–Östersund, Haparanda–Luleå, Kiruna–Luleå
- Trafik i takt var fjärde timme Trondheim–Duved

Ren pendlingstrafik runt framför allt Luleå, Umeå och Sundsvall kan bli aktuell i framtiden. Pendlingstrafik kan utvecklas, men då ska utbudet dels vara frekvent och i takt, dels att ett val om buss- och tågtrafik måste göras. Möjliga framtida nya stråk är Storuman–Vindeln, Narvik–Riksgränsen–Kiruna, Bräcke–Nyland och Ånge–Ljusdal som alla kan bli aktuella för trafik i framtiden. Skattefinansieringen bedöms dock bli hög (otillräcklig marknad/hög produktionskostnad) och/eller att de tekniska förutsättningarna just nu saknas/är otillräckliga (fordon/infrastruktur). Även frågan om reguljär trafik på Inlandsbanan har utretts.

Tågstrategin kommer att slutbehandlas av styrelsen vid kommande styrelsemöte den 2 mars.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

§ 975 Fordonsstrategi

Styrelsen informerades om behovet av framtagandet av en fordonsstrategi. Arbetet med fordonsstrategin kommer att påbörjas under 2023 och ska under 2024 leda till beslut kring fordonsflottans utveckling de kommande 20 åren. Beslut i regionerna måste minst tas vad gäller ersättning av fordon vars tekniska livslängd är fullgången, men också för fordon till den kommande Norrbotniabanan samt eventuellt övriga linjers behov av ytterligare fordon. Ett annat stort strategiskt val är om Norrtåg ska skaffa fordon för den nya banstandarden 250 km/h som är aktuell för trafik vid norrlandskusten. Tidsaspekten är viktig eftersom behoven kommer att uppstå 2030 eller strax därefter. Anskaffningsprocessen är omfattande och tar cirka sju år, vilket gör att arbetet måste komma i gång omgående.

En processplan för arbetet samt beslut om start av förstudie kommer att föreläggas styrelsen vid mötet den 2 mars.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

§ 976 Ekonomi, Bilaga 2

Bolaget presenterade utfall för helåret 2022.

Det mest positiva för 2022 är att resandeutvecklingen är nästan i kapp 2019 års volymer och ger en omsättningsökning med, i runda tal, 40 msek jämfört med tilläggsbudget. Den stora mängden av banarbeten och andra störningar i infrastrukturen under året har inneburit inställd tågtrafik, vilket medför att operatörsersättningen ej utgår för inställd trafik där beställaren ansvarar för bussersättning. Detta ger en positiv effekt på cirka 6 milj kronor. Vidare har Trafikverkets upphandlade priser på el inte följt den prisutveckling vi ser i övriga sektorer, vilket gör att 2022 en positiv effekt på cirka 7,6 msek. och vidare har bolaget räknat med upplösning av reserver för pandemin från 2021. Under året har vi fått ökat statlig ersättning dels för förlorade intäkter för första halvåret, dels ersättning för SJ uteblivna avgångar under pandemin på Botniabanan. Sammanfattningsvis innebär det att bolagets utfall för helåret 2022 ger en minskad regional medfinansiering med 67 msek jämfört med tilläggsbudget.

Prognos 2023

Bolaget har under januari reviderat budget för 2023 med anledning av pausad trafik på dieselsträckan från T23, vilket har inneburit omförhandlad operatörsersättning och ett avyttrat dieselfordon som en konsekvens vilket ger en kostnadsreducering på 16 msek. Vidare har bolaget tagit höjd för den kostnadsutveckling som sker under 2023 i form av ökade elpriser, ökade kapitalkostnader på Reginafordonen, vilket betyder ökning av fordonshyror. Den ökade inflationen påverkar även operatörsersättning och andra kostnader.

Resandeutvecklingen fortsätter positivt vilket ger ökade intäkter jämfört med budget 2022, från 155 msek till 180 msek. Trafikverket har ännu inte meddelat besked om utlösande av optionsåren från och med T24 i enligt Samverkansavtalet, bolaget har i denna prognos tagit höjd för en minskad statlig medfinansiering på -3,7 msek 2023. Sammantaget så klarar Norrtåg budget för 2023 med en minskad regional medfinansiering på 14,5 msek.

Styrelsen godkänner rapporteringen

Ordförande avslutar mötet och meddelar att nästa möte den 2 mars är digitalt.

Elvy Söderström

Elvy Söderström

E-mail: elvy.soderstrom@norrtag.se

Role: Ordförande

Verified by Mobile BankID

2023-02-10 09:18 CET

Maria Högländer

Maria Högländer

E-mail: maria.hoglander@norrtag.se

Role: VD

Verified by Mobile BankID

2023-02-13 09:32 CET

Johannes Andersson

Johannes Andersson

E-mail: johannes.andersson@ostersund.se

Verified by Mobile BankID

2023-02-14 14:26 CET

TÅGSTRATEGI NORRTÅG



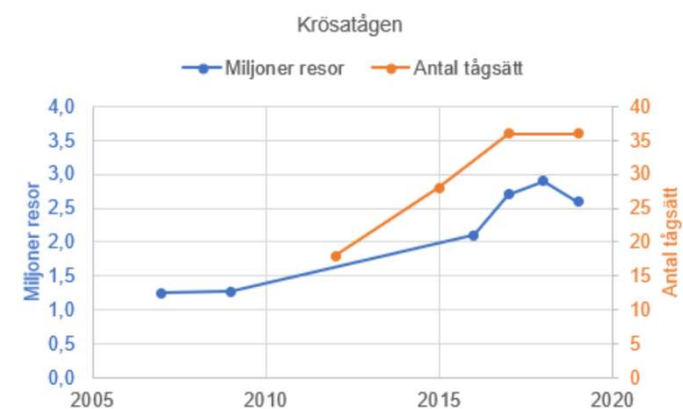
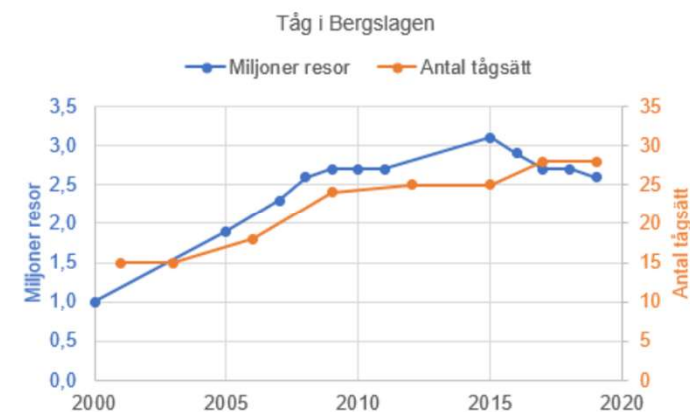
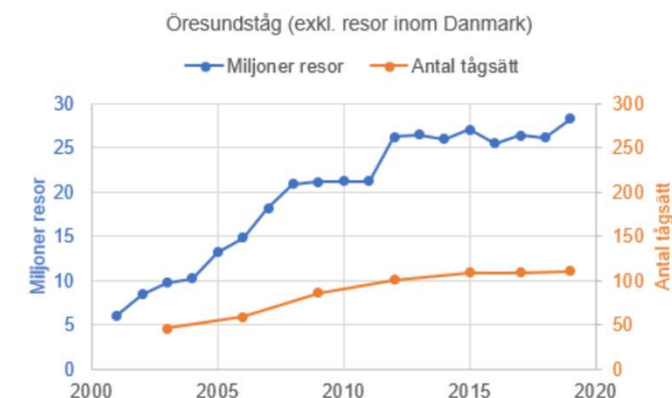
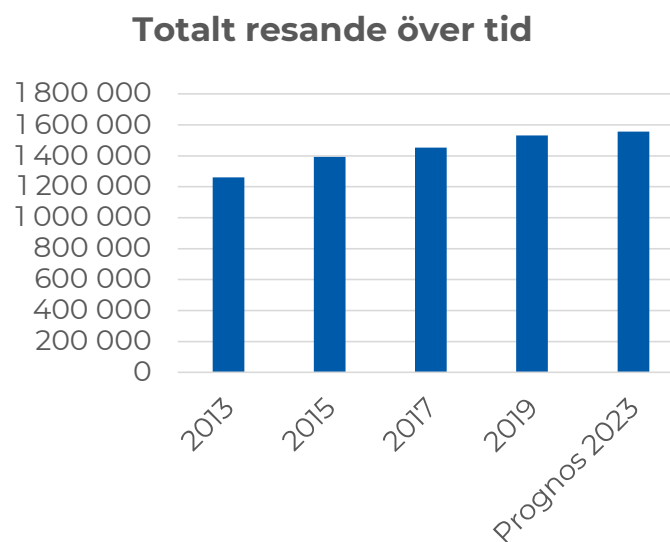
Tågstrategi

- En politisk vision och inriktningsplan för framtidens persontågstrafik i norr
- Ett samlat trafiksystem för Norrlandskusten och de tre tvärstråken
- Tågtrafik bidrar till regional utveckling samt en hållbar och klimatsmart samhällsbyggnad
- Botniabanan var startskottet, nu nästa steg
- Viktigt att våga satsa och att satsa på rätt trafik



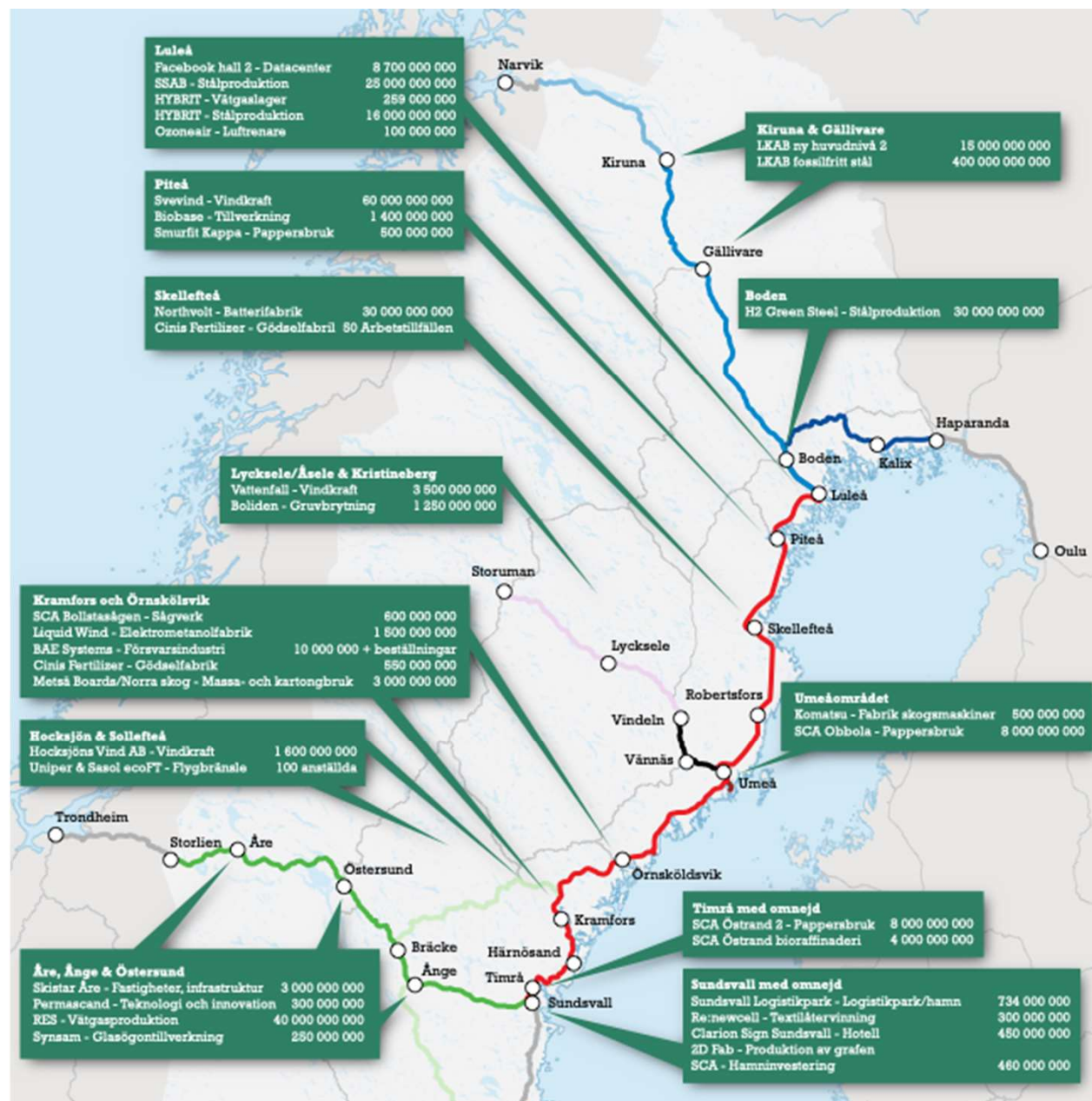
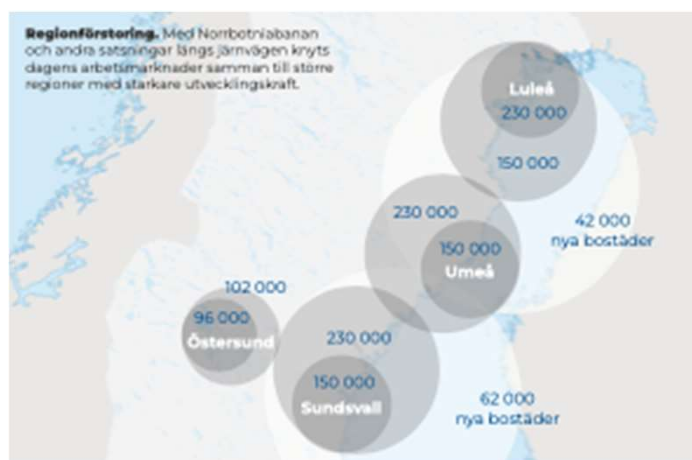
Tågutveckling Sverige

- Tågresandet har mer än dubblats 1995-2020
- Norrtåg ökade med 28 % från 2018 till corona
- Nu behövs strategiska ställningstaganden och beslut om framtiden

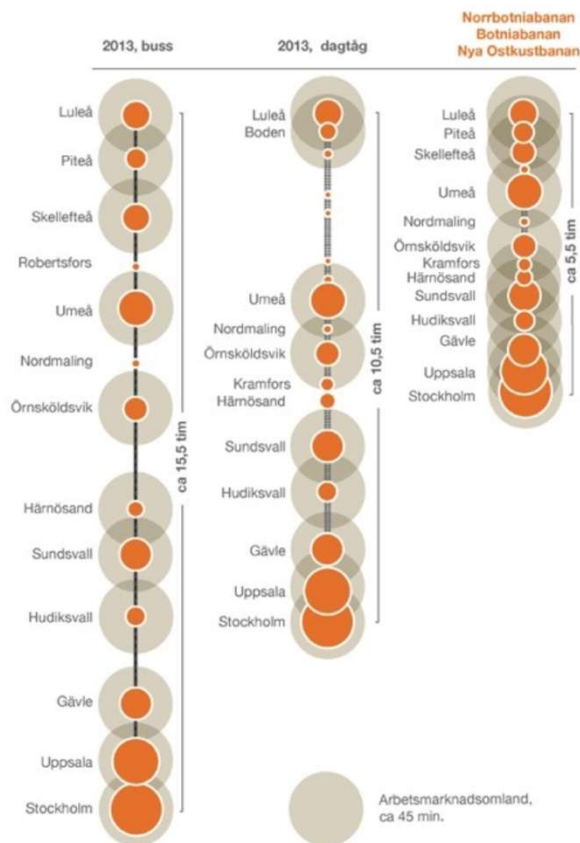


Omvärld

- Fyra stora trender påverkar Norrtåg
 - Miljö- och klimatförändringar
 - Demografiska förändringar
 - Digitalisering och teknisk utveckling
 - Globalisering
- Tre genomgripande förändringar
 - Industrins satsningar
 - Den gröna omställningen
 - Ökad tillgänglighet och regionförstoring



Norrbotniabanan/Ådalsbanan

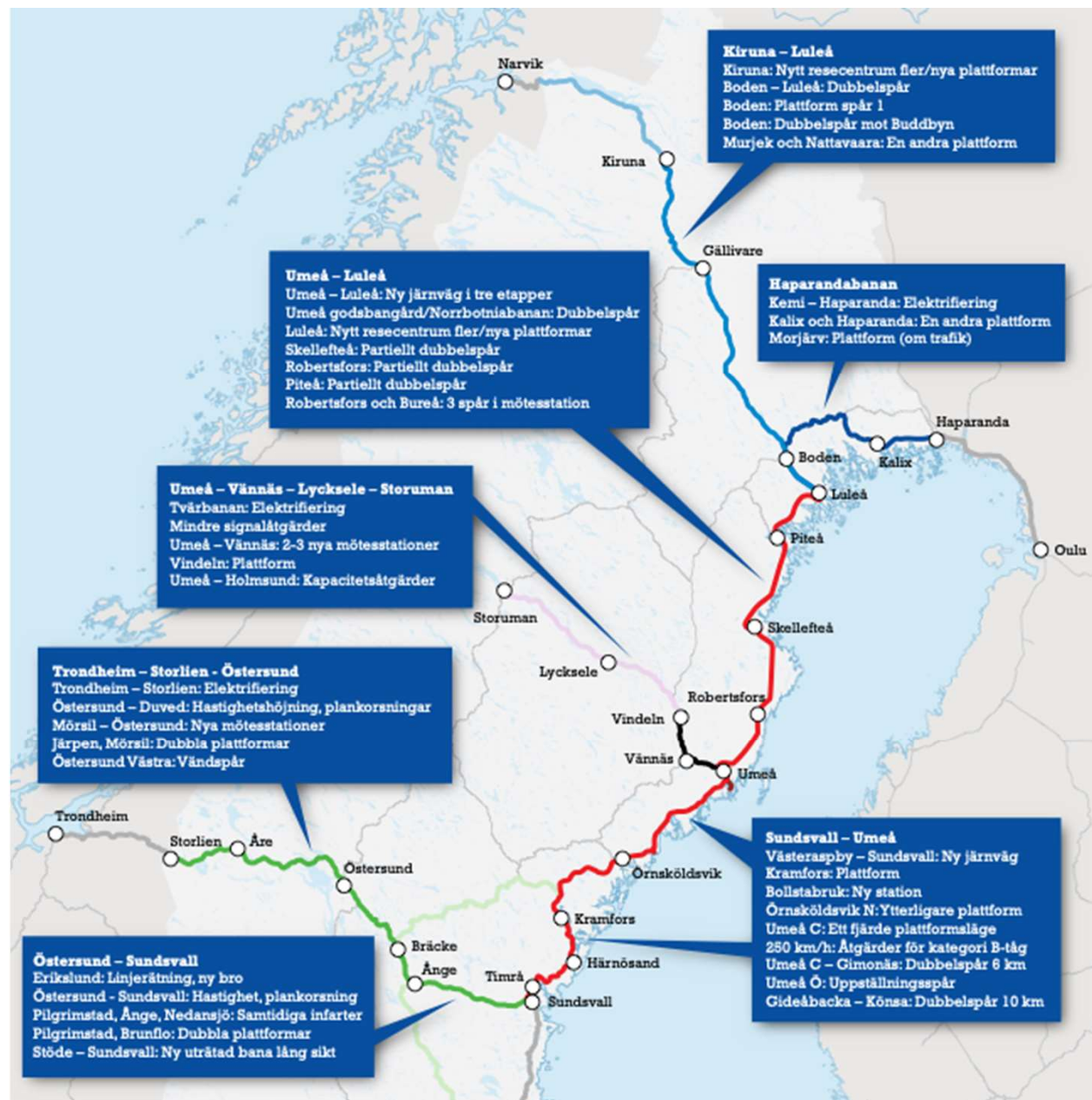
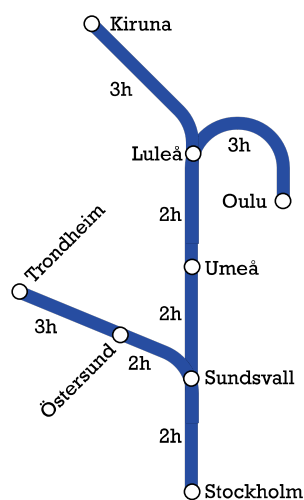


- Restiden 7 > 4 h
- Tre etapper Norrbotniabanan
 - Dåva-Umeå 2024?
 - Skellefteå-Umeå 2030?
 - Luleå-Umeå 2035?
- Möjliga etapper Ådalsbanan
 - Prio 2/5 Härnösand-Sundsvall
 - Prio 5/5 Västerasby-Härnösand
- 250 km/h



Infrastruktur

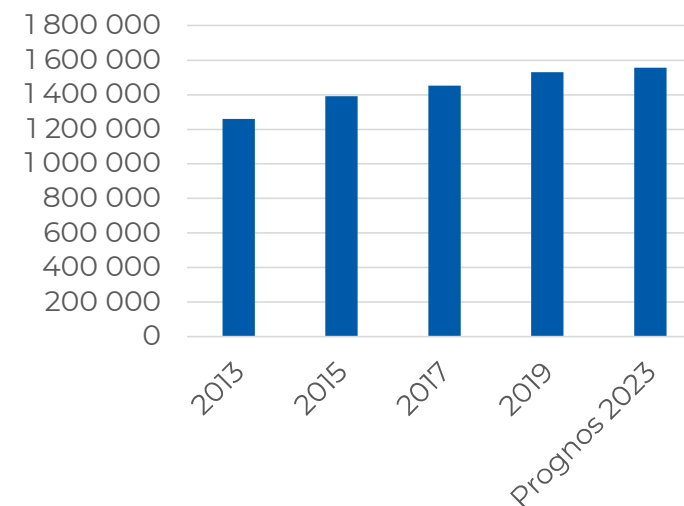
- Stora satsningar på Malmbanan
- Dubbelspår Boden-Luleå
- Nya stora stationer Kiruna/Luleå
- Elektrifiering Finland/Norge
- Mittstråkets restid minskar 30 min
- Kvalitetsbrister i norr
- Tydlig målbild



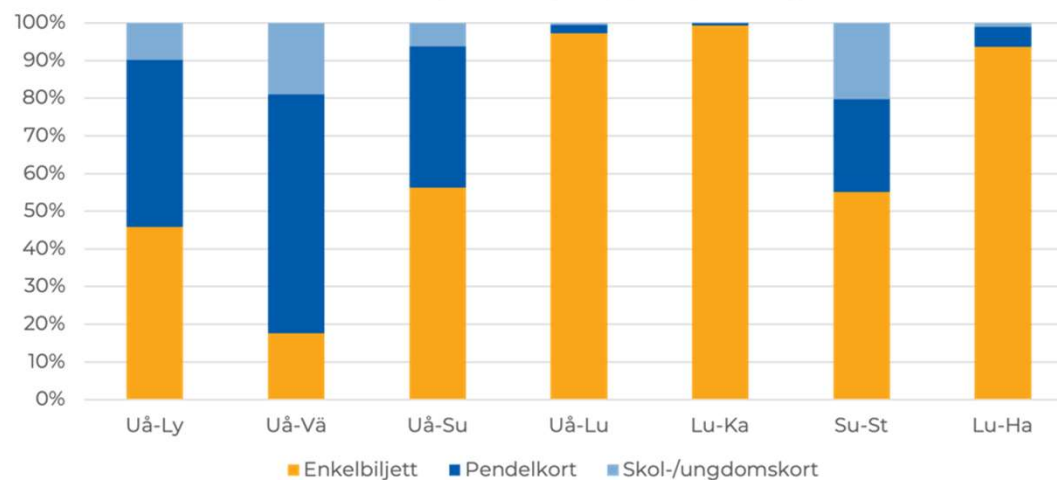
Marknad och resande

- Resandeutveckling tåg och generellt i samhället
- Förändrat resande > fördel för Norrtåg
- Låg marknadsandel > stark resandeutveckling
- Norrtåglänningen – vem är resenären?
- En konkurrensutsatt marknad
- Bilen är den största konkurrenten
- 87 % av resenärerna är nöjda med Norrtåg

Totalt resande över tid

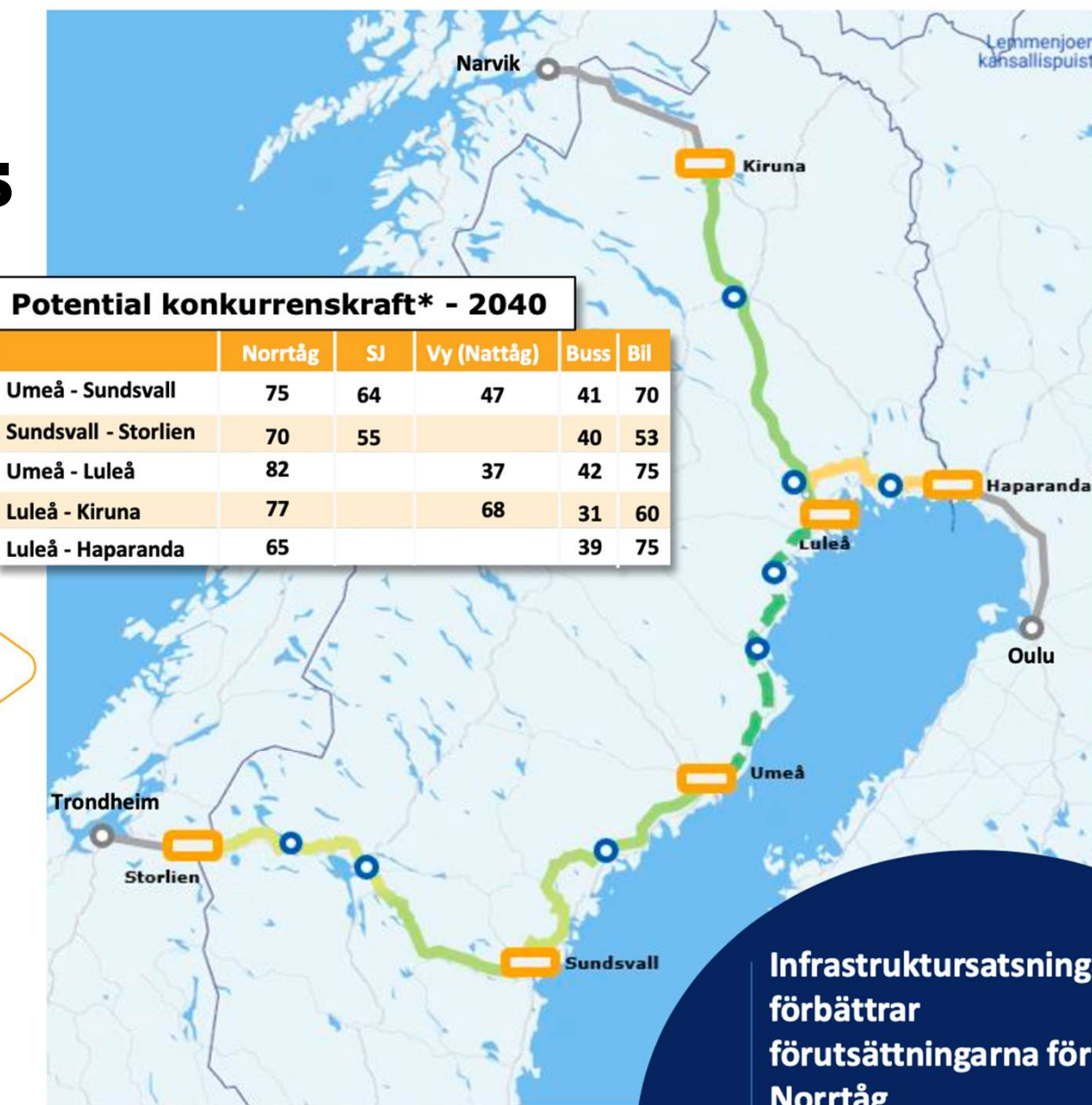


Fördelning av biljettyper per linje



Marknadsanalys

- Resor längre än 40 minuter eller 7 mil är tågets kärnmarknad
- Tågets primära konkurrent är bilen
- Halverade restider stärker Norrtågs konkurrenskraft kraftigt
- Tre olika tillväxtscenarier
 - Uppskattat resande 2040 är 3.5-5 miljoner
- Ökad marknadsstorlek, nya marknader och bättre konkurrenskraft
- Marknaden för resande förväntas växa i olika takt beroende på trafikens frekvens, restider och prisets utveckling
 - Mittstråket/Norrlandskusten ökar kraftigt
 - Norrbotniabanan genererar söder och norr
 - Det gränsöverskridande resandet ökar



Norrtåg 2023

- Basutbud 7 linjer
 - Två linjer pausade 2021-22
- Två linjer dominerar i resande
 - Umeå-Sundsvall 45 %
 - Storlien-Sundsvall 32 %
- Stora intäkter Kiruna-Luleå-Umeå
 - 10 % av resandet med 25 % av intäkterna
- Stor produktionsapparat
 - 24 000 avgångar, 1.6 miljoner resor, +200 årsarbeten, två depåer , 5.1 miljon tågkm
- 2040 är Norrtågs sträckor snabbare än bil



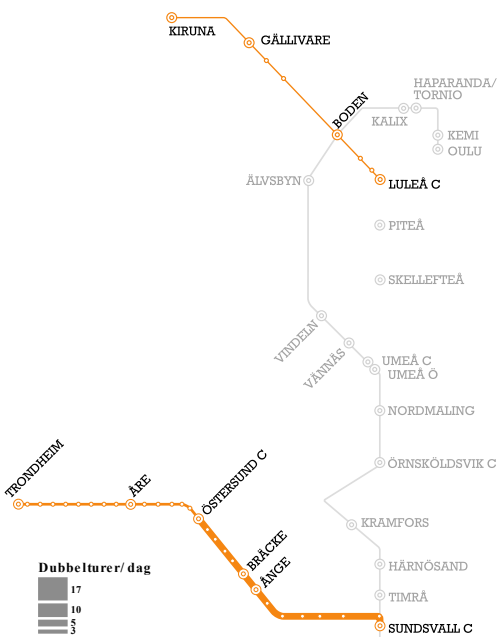
Norrtåg 2040

1. Basen för Norrtågs trafik är Norrlandskusten (Haparanda-Luleå-Umeå-Sundsvall) och tre tvärstråken (Storlien-Sundsvall, Vindeln-Umeå, Riksgränsen-Kiruna-Luleå)
2. Ren pendlingstrafik runt framför allt Luleå, Umeå och Sundsvall kan bli aktuell i framtiden.
3. Stråken Storuman-Vindeln, Narvik-Riksgränsen-Kiruna, Bräcke-Nyland och Ånge-Ljusdal kan bli aktuella för trafik i framtiden men skattefinansieringen bedöms bli hög, marknaderna begränsade och/eller de tekniska förutsättningarna saknas

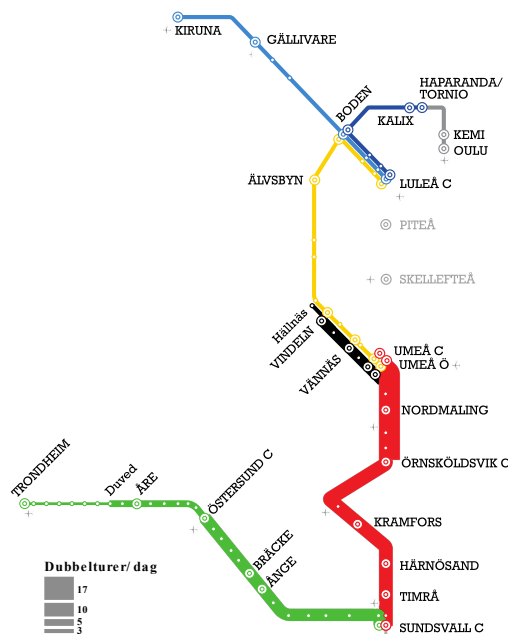
Trafikutveckling								
	År	Resande	Tågkm	MF dt	LS dt	Fordon	Skattefinans	KTG
Luleå-Boden-Kiruna	2019	85 000	580 000	3	2	2	22 000 000	
Luleå-Boden-Kiruna	2040	281 000	900 000	5	4	4	4 000 000	95%
Luleå-Haparanda	2019	24 000	370 000	3	3	1	15 000 000	
Luleå-Haparanda	2040	262 000	892 000	8	7	2	28 000 000	55%
Umeå-Luleå	2019	60 000	545 000	3	2	2	24 000 000	
Umeå-Luleå	2040	2 200 000	3 100 000	17	11	8	33 000 000	87%
Umeå-Örnsköldsvik-Sundsvall	2019	689 000	1 890 000	10 / 5	5 / 0	6		
Umeå-Örnsköldsvik-Sundsvall	2040	1 900 000	3 900 000	17	11	10	106 000 000	67%
Umeå-Vindeln	2019	72 000	270 000	6	3	1	19 000 000	
Umeå-Vännäs	2019	120 000	140 000	8	0	1		
Umeå-Vännäs-Vindeln	2040	500 000	750 000	18	11	2	38 000 000	34%
Sundsvall-Östersund	2019	492 000	1 360 000	9	5	4	66 000 000	
Sundsvall-Östersund	2040	1 286 000	2 300 000	18	12	12	39 000 000	77%
Östersund-Åre/Duved-Storlien	2019			5 / 2	5 / 2			
Östersund-Åre/Duved-Storlien	2040	543 000	896 000	9	8	3	23 000 000	69%
TOTALT	2019	1 542 000	5 155 000	32	15	17	146 000 000	
TOTALT	2040	6 972 000	12 738 000	92	64	41	271 000 000	

Trafikutveckling 2009-2040

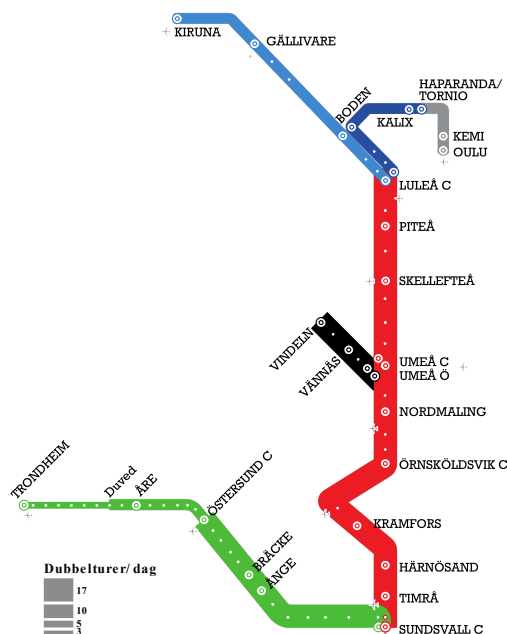
2009



2023



2040 basutbud

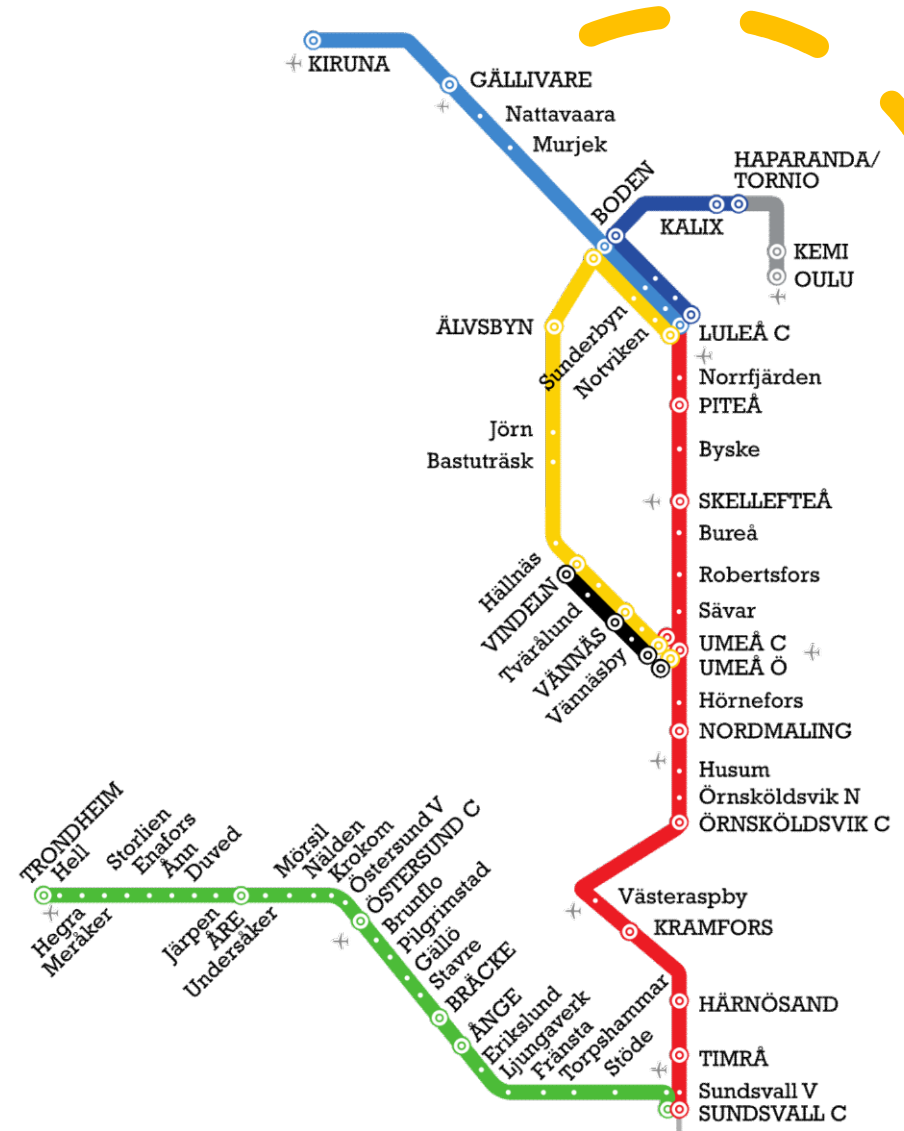


2040 bas + nya stråk



1. Basutbudet

- Fokus för Norrtågstrafiken blir att utveckla utbudet i denna bas med fler turer på ett ekonomiskt balanserat sätt utifrån de tekniska och marknadsmässiga förutsättningar som ges.
- Målbilden är:
 - Trafik i takt varje timme Luleå-Sundsvall-Östersund, Vindeln-Vännäs-Umeå
 - Trafik i takt varannan timme Duved-Östersund, Haparanda-Luleå, Kiruna-Luleå
 - Trafik i takt var fjärde timme Trondheim-Duved
- Utbudet anpassas till och kompletterar parallell nattågstrafik/kommersiell trafik
- Sammankoppling mot internationell trafik mot Norge (Trondheim) och Finland (Oulu)



2. Pendling och övriga sträckor

Möjlig pendlingstrafik i framtiden

Ren pendlingstrafik runt framför allt Luleå, Umeå och Sundsvall kan bli aktuell i framtiden. Pendlingstrafik kan utvecklas men då ska utbudet dels vara frekvent och i takt samt ett val om buss- och tågtrafik måste göras.

De pendlingsupplägg som kan bedömas vara aktuella i framtiden är:

- Älvsbyn-Boden-Luleå-Piteå när det finns dubbelspår Boden-Luleå och för Piteå när Norrbotniabanan är klar
- Gällivare-Boden bedöms inte vara en attraktiv pendlingsrelation beroende på flera parametrar
- Robertsfors-Nordmaling runt Umeå där insatståg behövas för att klara kapacitet i stråket
- Vännäs-Umeå som idag har ett pendelupplägg men detta kan behöva byggas ut i framtiden.
- Holmsund-Umeå är en svårbedömt och har flera utmaningar kring konkurrens, kostnader och infrastruktur
- Sundsvall-Kramfors/Sollefteå kan bli attraktivt för pendling när Ådalsbanan är byggd

3. Övriga sträckor

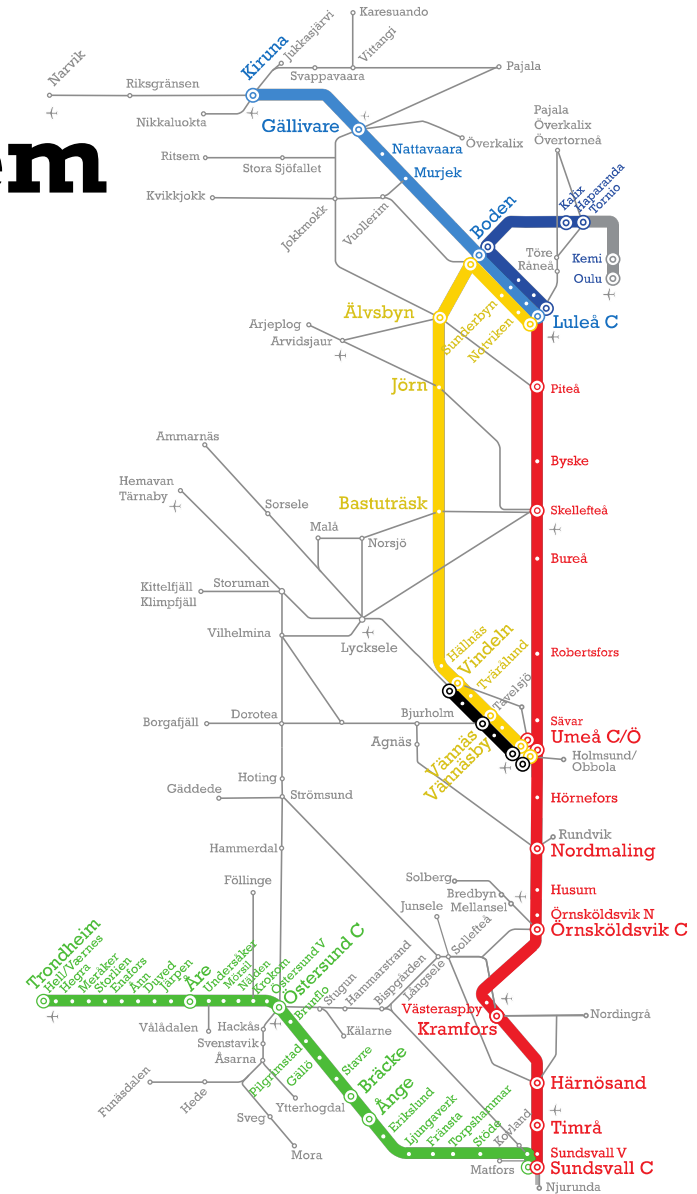
Möjliga nya linjer i framtiden

Möjliga framtida stråk är Storuman-Vindeln, Narvik-Riksgränsen-Kiruna, Bräcke-Nyland och Ånge-Ljusdal som kan bli aktuella för trafik. Just nu är skattefinansieringen hög (otillräcklig marknad/hög produktionskostnad) och/eller att de tekniska förutsättningarna saknas/otillräckliga (fordon/infrastruktur)

Frågan om reguljär trafik på Inlandsbanan har utretts. Trafik bedöms positiv för den regionala utvecklingen å ena sidan och å andra sidan är hög skattefinansiering, begränsat marknadsunderlag och konkurrensförmåga samt problematiken kring ett val om det parallella bussutbudet som delvis täcker olika marknader

Buss + tåg = ett trafiksystem

- En tydlig ambition att kollektivtrafik med buss och tåg ska fungera som ett gemensamt trafiksystem
- Utvecklade knutpunkter ger stor tillgänglighet
 - Svaga men många kopplingar idag som behöver utvecklas
- Parallell buss och tågtrafik kan motiveras men är ofta kostsamt och ger dåligt resande för båda parter
 - Beställaren måste våga ta ställning
 - Inte alltid bättre med tåg



Narvik-Kiruna-Luleå

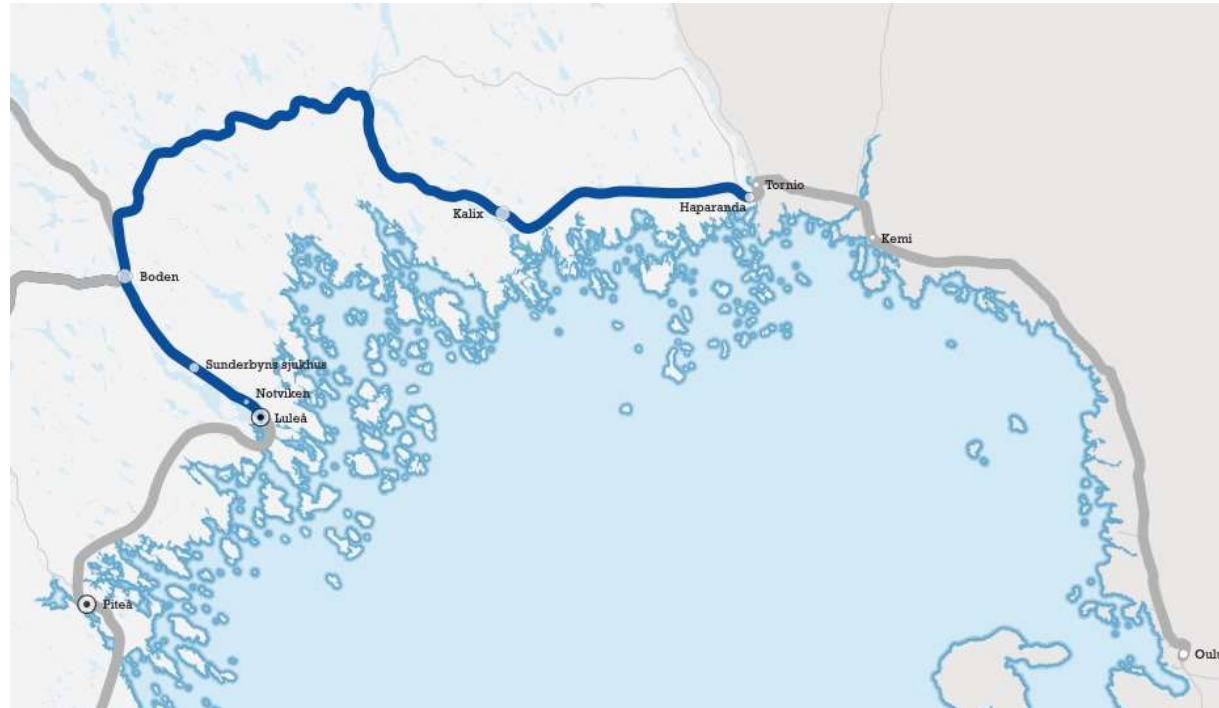
- Målbilden 2040 är trafik varannan timme
- Stora investeringar på Malmbanan och dubbelspår Boden-Luleå samt nya stora stationer i Kiruna och Luleå planeras
- När Norrbotniabanan når Luleå förstärks banans konkurrenskraft
- Skattefinansieringen bedöms bli relativt låg



Kiruna		6.10	8.10	10.10	12.10	14.10	16.10	18.10	20.10
Gällivare	5.15	7.15	9.15	11.15	13.15	15.15	17.15	19.15	21.15
Boden	7.30	9.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30	21.30	
Luleå	7.50	9.50	11.50	13.50	15.50	17.50	19.50	21.50	
Luleå		6.10	8.10	10.10	12.10	14.10	16.10	18.10	20.10
Boden		6.33	8.33	10.33	12.33	14.33	16.33	18.33	20.33
Gällivare	6.55	8.55	10.55	12.55	14.55	16.55	18.55	20.55	22.55
Kiruna	8.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00	22.00	

Luleå-Haparanda-Oulu

- Målbilden 2040 är trafik varannan timme
- Elektrifiering i Finland fram till Haparanda 2024 öppnar upp för gränsöverskridande trafik regionalt mot Kemi och Oulu samt interregionalt mot Tampere/Helsinki
- När Norrbotniabanan når Luleå förstärks banans konkurrenskraft
- Skattefinansieringen bedöms bli relativt hög och en viktig positiv faktor är att det gränsöverskridande resandet utvecklas



Haparanda	5.35	7.35	9.35	11.35	13.35	15.35	17.35	19.35
Kalix	5.56	7.56	9.56	11.56	13.56	15.56	17.56	19.56
Boden	7.01	9.01	11.01	13.01	15.01	17.01	19.01	21.01
Luleå C	7.27	9.27	11.27	13.27	15.27	17.27	19.27	21.27

Luleå-Umeå-Sundsvall

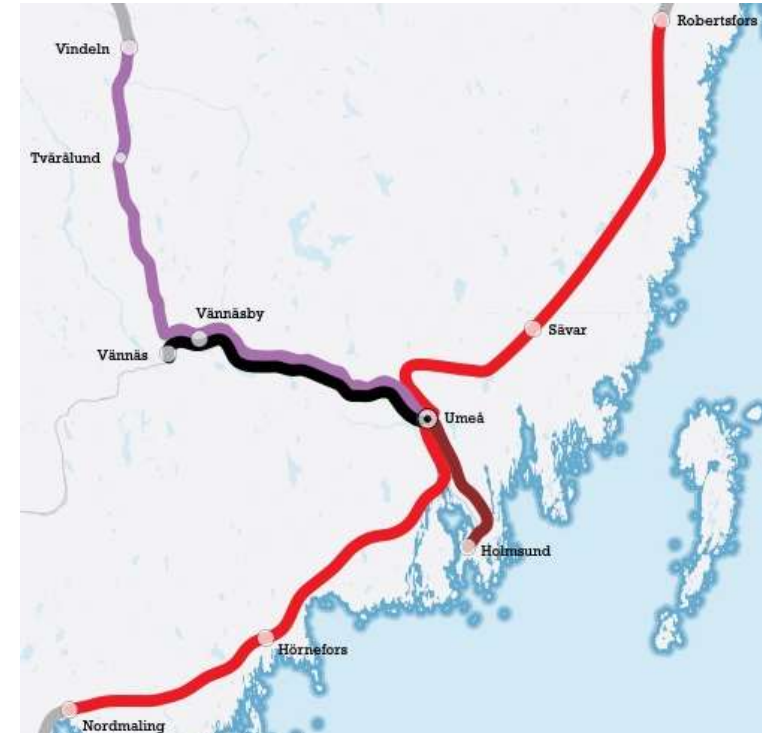
- Målbilden 2040 är trafik i takt varje timme
- Norrbottenbanan kan vara klar tidigast 2030 Umeå-Skellefteå och runt 2035 Luleå-Skellefteå. När Ådalsbanan är färdig är oklart. Tillsammans sänks restiden från 7 till 4 timmar då dessa objekt är klara
- Sträckan kommer att ha aktiva kommersiella konkurrenter, sannolikt på hela sträckan
- I flera delsträckor bedöms ett behov av insatståg för att klara kapacitetstoppar
- Skattefinansieringen bedöms bli relativt hög i reella tal men KTG förväntas hög då produktionen är omfattande med totalt 7 miljoner tågkilometer jämfört med 2.4 idag

Luleå	12.02	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	19.02	20.02
Skellefteå	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	19.02	20.02	21.02
Umeå Ö	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	19.08	20.08	21.08	22.08
Sundsvall C	16.15	17.15	18.15	19.15	20.15	21.15	22.15		



Storuman-Lycksele-Vindelns-Vännäs

- Målbilden 2040 är trafik i takt varje timme Vindelns-Vännäs-Umeå
- Elektrifiering av Tvärbanan Storuman-Hällnäs är avgörande för om trafik kan återetableras på denna sträcka som inte heller har uppenbara konkurrensfördelar jämfört med buss
- Pendeltrafik Vännäs-Umeå bedöms utvecklas av kapacitetsskäl
- Utbyggd trafik kräver kapacitetsförbättringar
- Skattefinansieringen förväntas öka jämfört med idag men bedöms bli medelhög



Vindelns	5.33	6.33	7.33	8.33	9.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33	20.33	21.33	22.33
Tvärålund	5.42	6.42	7.42	8.42	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42	22.42
Vännäs	5.56	6.56	7.56	8.56	9.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56	19.56	20.56	21.56	22.56
Vännäs	6.00	7.00	8.00	9.00	9.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00
Vännäsby	6.04	7.04	8.04	9.04	10.04	11.04	12.04	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04	20.04	21.04	22.04	23.04
Umeå C	6.21	7.21	8.21	9.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	19.21	20.21	21.21	22.21	23.21
Umeå C	6.22	7.22	8.22	9.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22	20.22	21.22	22.22	23.22
Umeå Ö	6.25	7.25	8.25	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25	20.25	21.25	22.25	23.25

Trondheim-Östersund-Sundsvall

- Målbilden 2040 är trafik i takt varje timme Östersund-Sundsvall, varannan timme Duved-Östersund samt var fjärde timme Trondheim-Storlien-Duved
- Elektrifiering i Norge öppnar för direkttåg där att trafiken antingen kan bli helt interregional eller regional. Gränssnitt Sverige-Norge är under dialog.
- Restiden kan förkortas ca 30 minuter med direkttåg och planerade investeringar
- Sträckan kommer att ha aktiva kommersiella konkurrenter,
- Skattefinansieringen bedöms bli relativt låg med hög KTG

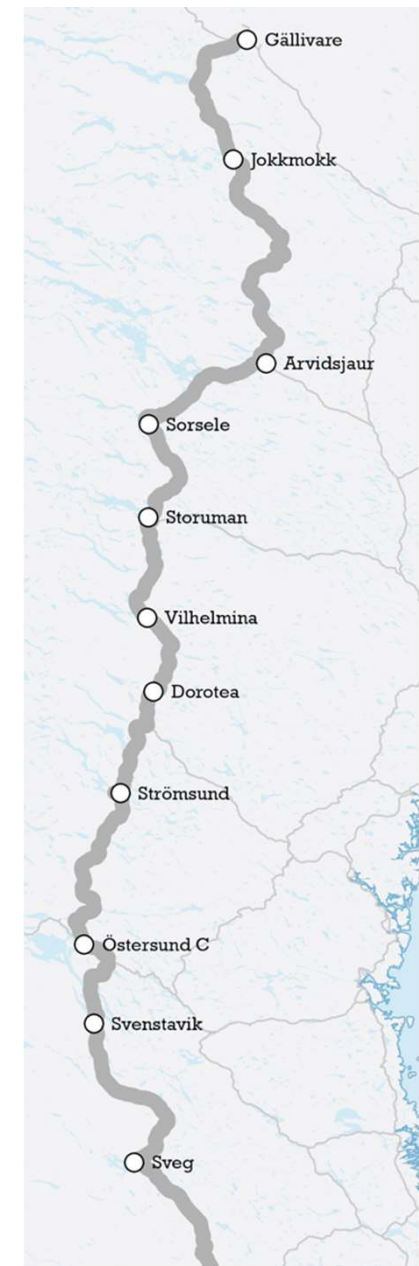


Östersund	5.39	6.39	7.39	8.39	9.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39	Etc.
Ånge	6.40	7.40	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	Etc.
Sundsvall	7.51	8.51	9.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	Etc.

Östersund		6.40	8.40	10.40	12.40	14.40	16.40	17.40	18.40	20.40
Duved	5.56	7.56	9.56	11.56	13.56	15.56	17.56	18.56	19.56	21.56
Trondheim	7.57	9.57		13.57		17.57			21.57	

Inlandsbanan

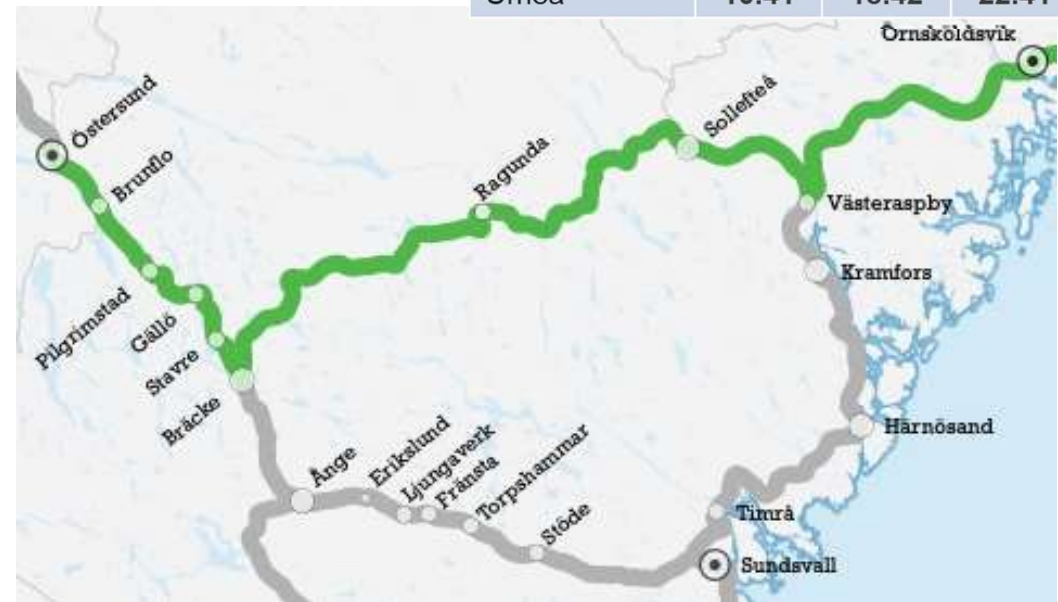
- Frågan om reguljär trafik på Inlandsbanan har utretts och är komplicerad. Dieseldrift är dyrt, marknaden är relativt begränsad och konkurrensfördelarna små
- Inlandsbanan är 129 mil lång och löper från Gällivare i norr till Kristinehamn i söder. Banan är inte elektrifierad och kräver dieseltrafik. Vätgasdrift är ett alternativ som har utvecklats och prövas men som ännu upplevs som en lösning som ligger ett antal år bort
- Stora delar av banan är i behov av hastighetshöjningar som kan åstadkommas genom infrastrukturinvesteringar
- Ekonomin för hela trafiken har jämförts med dagens nivå (skattebidrag 65–72 mkr) och två alternativ dels med dagens och dels med förbättrad infrastruktur (skattebidrag 97–115 mkr). De ekonomiska förutsättningarna för olika delsträckor finns beräknade. Delen söder om Östersund har bäst trafikekonomi.
- I beräkningarna finns minskade kostnader för samt intäkter från busstrafiken medräknat. Om inte detta räknas med ökar kostnaden kraftigt. Frågan är kontroversiell eftersom tåg inte täcker upp samma marknad.
- Skattefinansieringen bedöms bli hög och med en låg KTG



Östersund-Sollefteå-Umeå

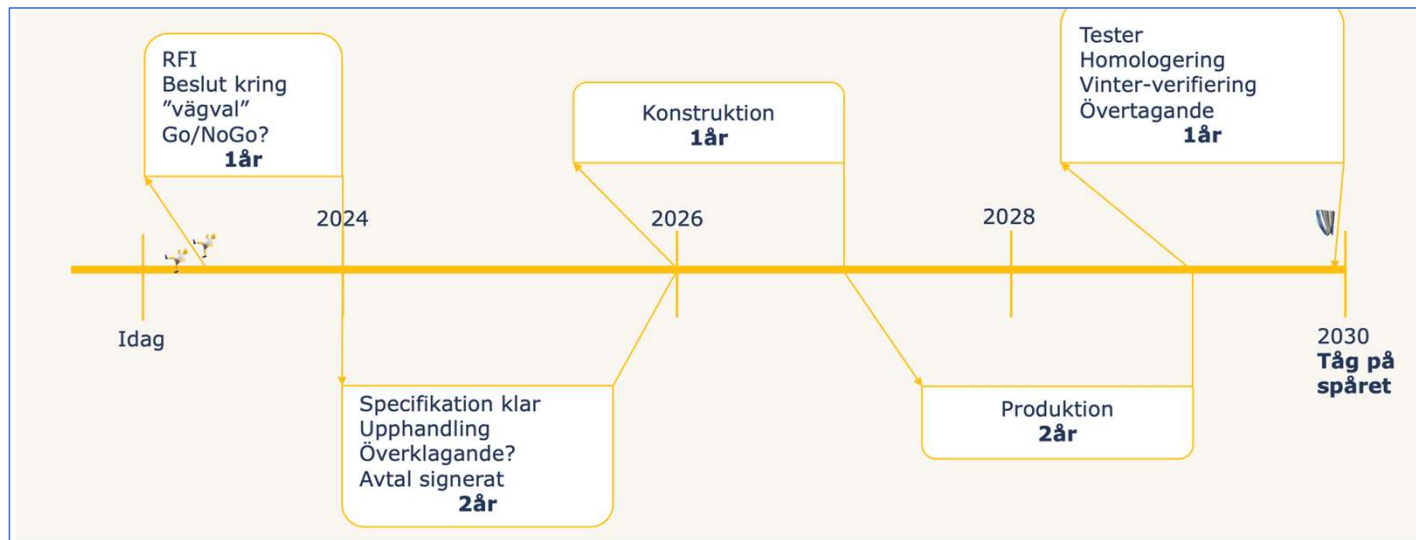
- Ett trafikupplägg Umeå-Jämtland är en intressant regional satsning som berör tre regioner och som kan få en viktig regional funktion för ett område som idag saknar tågtrafik. Trafiken kan också länka samman viktiga funktioner och målpunkter.
- Bedömningen är att trafiken kräver en hög skattefinansiering och låg KTG och att det finns det betydande begränsningar i sträckan Långsele-Västeraspby.
- Tillgång till fordon finns i bästa fall 2028 men sannolikt inte förrän i början på 2030-talet

Åre		13.21	17.20
Östersund	6.35	14.36	18.35
Bräcke	I	I	I
Bräcke	I	I	I
Kälarne	7.51	15.52	19.51
Ragunda	8.08	16.09	20.08
Bispgården	8.19	16.20	20.19
Långsele	8.44	16.45	20.44
Sollefteå	8.55	16.56	20.55
Västeraspby	9.21	17.22	21.21
Västeraspby	9.21	17.22	21.21
Örnsköldsvik	9.53	17.54	21.53
Umeå	10.41	18.42	22.41



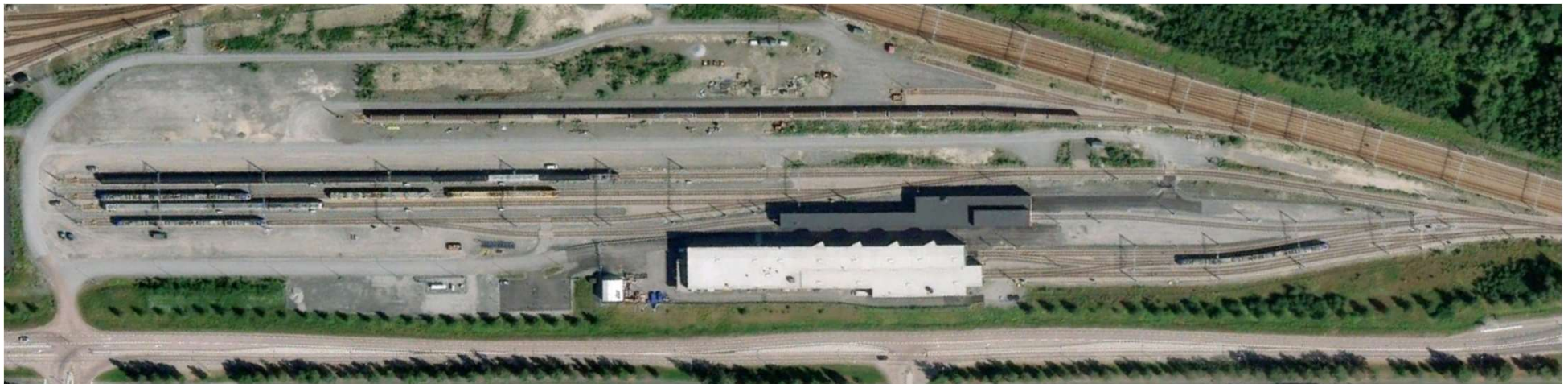
Fordonsstrategi

- Fordonsbehovet
 - Idag har Norrtåg 17 är trafiksatta fordon plus 4 reservfordon
 - Den tekniska livslängden är nådd för X11 (3) runt 2030 och för X52 (6) runt 2032-34 men för X52 diskuteras en livstidsförlängning. De som skrotas (3-9) måste ersättas med nya fordon.
 - Om basutbudet byggs ut maximalt krävs 34 trafiksatta fordon plus reservfordon (5-6) varav 18 Luleå-Sundsvall
- Fordonsanskaffning
 - Nya fordon kan finnas på plats tidigast 2030
 - Hela Norrlandskusten får en järnväg för 250 km/h > aktuellt med fordon 250
 - Begagnade fordon kan möjligen anskaffas 2026-28
 - Leveranstiden är 7-8 år från beställning till leverans d v s 2030 kräver beställning senast 2024



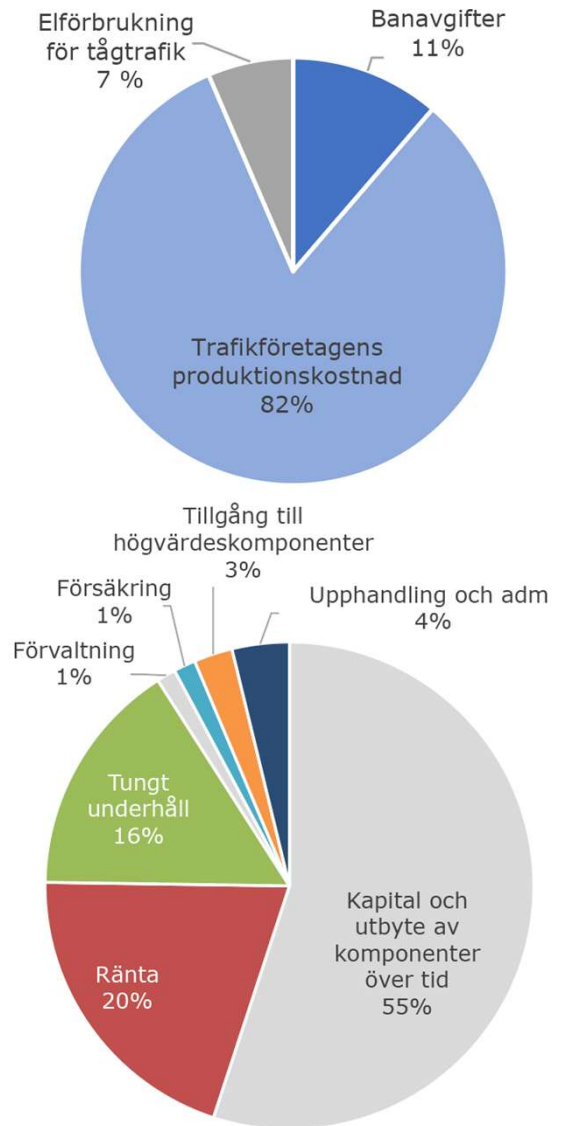
Fordonskostnader och depå

- Fordonskostnader
 - Nytt fordon kostar ca 100 mkr i inköp
 - LCC-kostnaden är 3 gånger högre
 - Kostnad för fordon med hastighet 250 km/h uppges vara 30-50 % högre än för 200 km/h men det kan också finnas effektiviseringsvinster som minskar kostnader
- Depåinfrastruktur
 - Utvecklingsbehov i depå Umeå
 - Eventuellt behov av trafiknära satellitdepå, framför allt i norr
 - Eventuellt behov av uppställningsskydd samt mindre satellitdepå i söder



Ekonomi

- Ett fullt utbyggt basutbud beräknas öka resandet från 1.6 (2023) till maximalt 6.9 miljoner resor
 - Trafiken kan utvecklas från 5.1 till 12.7 miljoner tågkilometer
 - Rimlighetsbedömningen av resandeökningen bygger på utgångsvärdet $1.6 + 0.7$ Norrbotniabanan + generell resandeökning på 2 % /år (0.9) + ett dubblerat trafikutbud och andra fördelar (frekvens, restid)
- I de analyser som gjorts noteras en del ekonomiska förutsättningar:
 - Utveckling av trafik på Mittstråket och längs Norrlandskusten pekar på en relativt konstant offentlig nettokostnad även om trafiken byggs ut
 - Ny trafik på nya Norrbotniabanan kräver ny offentlig finansiering men stor oklarhet kring den statliga delen
 - Nya sträckor bedöms kräva hög skattefinansiering och låg KTG
- Den statliga finansieringen är idag knappt 100 mkr/år men det finns stora oklarheter hur denna finansiering ser ut i framtiden



Risikanalys - känslighetsanalys

Det finns ett antal risker/känsligheter som utredningen just nu analyserar. De viktigaste är:

- Kostnadsutveckling är kraftig nu där ökade räntor, el, drift och underhåll samt index för operatörskostnad har lett till att km-kostnaden har ökat från 55>65 kr/km sedan 2019
- Intäktsutvecklingen är beroende av inflation, konkurrens och marknadsprisets utveckling
- Intäkter från pendlare respektive sällanresenärer skiljer sig kraftigt åt. Pendlingsintäkter har hittills stått för 10 % av intäkterna men närmare 50 % av resandet.
- Förväntat dyrare fordon jämfört med dagens fordonsflotta. Beräkningarna har gjorts för fordon med 250 km/h men osäkert hur fordonskostnaderna kommer att utvecklas
- Resandeutvecklingen i sig har varit starkare än 2 % hittills men beteendeförändringar kan förändra förutsättningarna både till det bättre och sämre. Bilkulturen är stark i norra Sverige. Resandet når, efter trafikförändring mogen marknad efter 3-4 år, därefter 2% årlig ökning.
- Pendling längs norrlandskusten bedöms ge stora volymer – Sveriges snabbaste pendlingstrafik

Genomförande - utvecklingsplan

- Tågstrategin ska utgöra en långsiktig plan för persontågstrafiken i norr
 - Beslut om trafikbeställning inför upphandling behöver fattas 2023 och beslut om volym på trafikering ca 2030 måste fattas 2024 för att fordonsupphandling ska hinna göras i tid
 - I båda dessa beslut finns visst utrymme för optioner
- Det finns många osäkerheter kring ekonomi och finansiering men beslut måste tas åtminstone vad gäller ersättning av fordon vars tekniska livslängd är fullgången men också för fordon till Norrbotniabanan
- Ett svårt strategiskt val är om hur stora utvecklingssteg som ska tas för respektive sträcka, antingen den fulla målbilden eller en successiv utbyggnadstakt. En etappvis utbyggnad ger inte givet en lägre skattefinansiering eftersom vissa effekter inte uppnås. Beslut om ambitionsnivå för 2030-talet måste fattas 2024.
- Ett annat stort strategiskt val är fordon för 200 eller 250 km/h där utbudet för regionala fordon med 250 km standard är mindre och dyrare men det finns positivt motverkande scenarier som talar för 250 km/h

VI GÖR DET MÖJLIGT
FÖR DIG ATT RESA OCH
BO I *Norrtågland*

The logo for Norrtåg, featuring the word "NORRTÅG" in a bold, sans-serif font. The "TÅG" part is orange, while "NORR" is white. A blue swoosh underline is positioned beneath the text.

1,3
milj

Resande ack 2022
92 % av 2019
resandevolymer

95
av 100

Operatörsberoende
regularitet

97
av 100

Operatörsberoende
punctlighet
inom RT + 5min



Norrtåg totalt

Resande
ack 2022

-8 %

Jämfört med 2019
(borträknat förlorade omloppet)





Norrtåg totalt

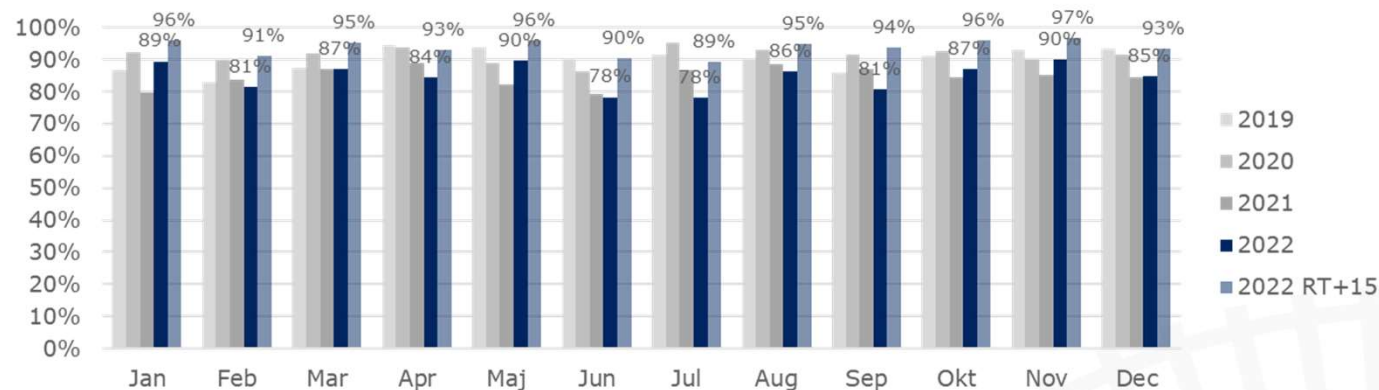
Punktlighet RT + 5min i Norrtågland

Brister i infrastrukturen påverkar
förutsättningarna att uppnå en hög
punktlighet.

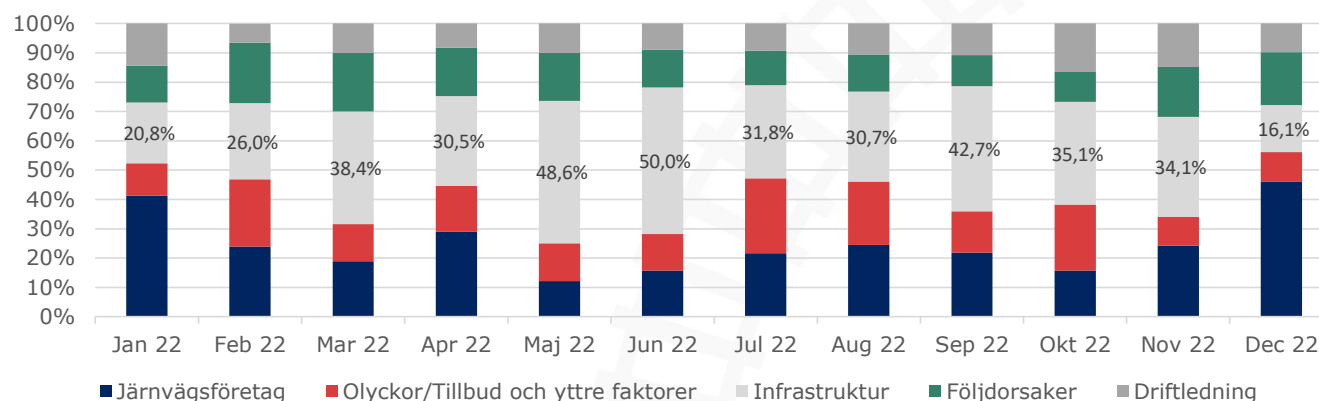
Nationellt mått för punktlighet:

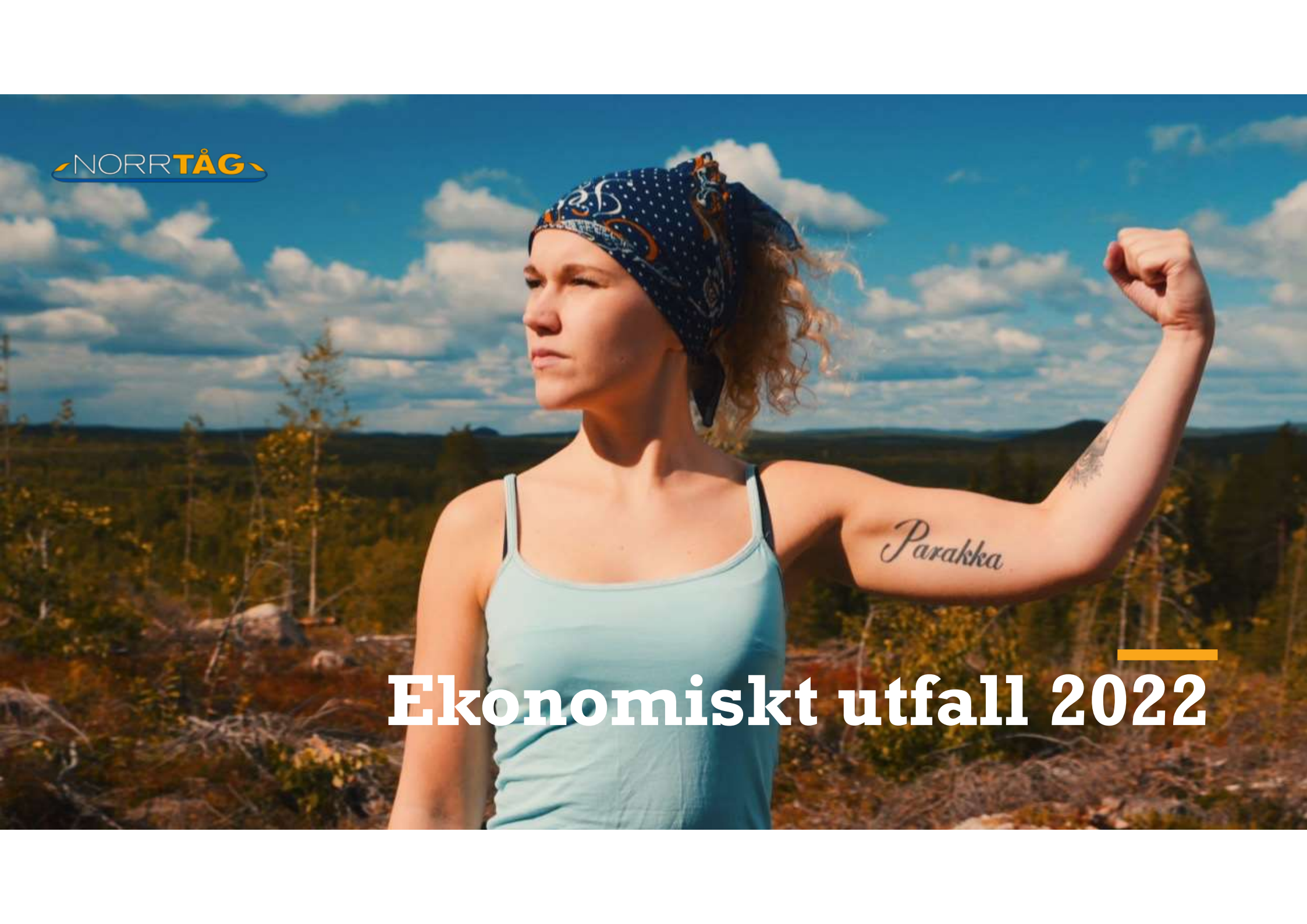
Rätt Tid + 5 minuter (RT+5) innebär att ett tåg måste nå sin
slutstation senast 5 minuter och 59 sekunder efter
tidtabellen för att räknas som punktligt.

Norrtåg – punktlighet per månad



Fördelning förseningsminuter över tid



A woman with curly hair, wearing a blue bandana and a light blue tank top, stands in a forest. She has a tattoo on her right arm that says "Parakka". She is looking off to the side with a serious expression, and her right arm is raised in a fist. The background shows a dense forest of evergreen trees under a blue sky with scattered white clouds.

Ekonomiskt utfall 2022

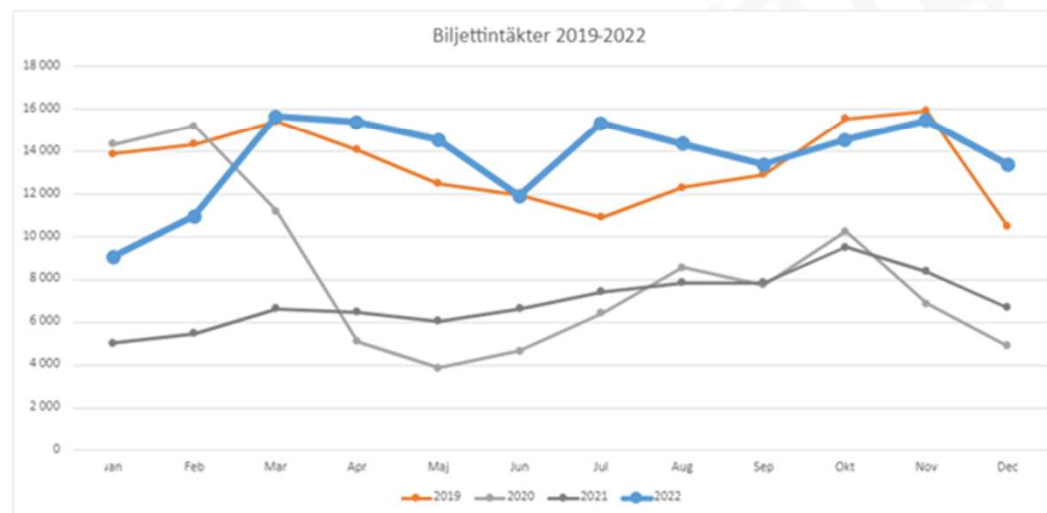
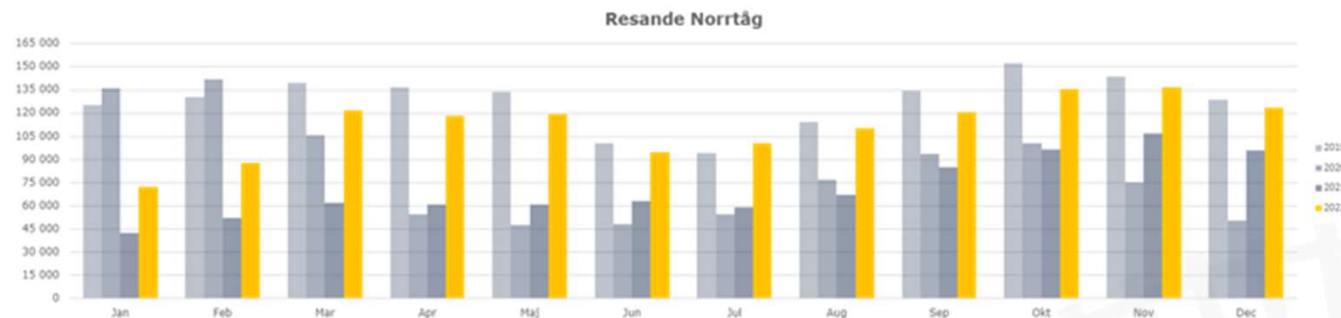


Norrtåg totalt

Biljettintäkterna på samma nivå som 2019 –
163 msek

Juli 2022 bästa julimånaden både i resande
och intäkter sedan trafikstart

Stora banarbeten under juni och september
påverkar resande och intäkter





Norrtåg totalt

Vad hände 2022

- 2021 – ökad statlig medfinansiering
– avsättning 27 msek för pandemi
- Förhandling dec 21-maj 2022
- Biljettintäkter och risken till Norrtåg AB
- Ökade osäkerhet i världen



Nytt tilläggsavtal from 2022-06

Från tjänstekoncession till produktionsavtal Norrtåg äger intäkterna from 1 juni

Större avvikelser

- TrV ersättning för förlorade biljettintäkter jan-jun + 7 579
- SJ uteblivna avgångar Umeå-Sundsvall + 2 390
- Ökad upplösning av 2021 reservering + 6 000
- Minskade elkostnader + 7 734
- Ökade biljettintäkter jmf budget +39 029

Summa större avvikelser mot budget 62 732
Avvikelse av regional medfinansiering 67 683

Norrtåg AB Resultaträkning 2022-12-31

Resultaträkning	2022	Budget	Avvik.
Biljettintäkter from 1 juni	98 309	90 000	8 309
Statlig medfinansiering	98 060	97 800	260
Statlig ersättning för förlorade intäkter	7 579		7 579
SJ uteblivna avgångar	2 390		2 390
Regionens medfinansiering	176 906	244 589	-67 683
Summa intäkter	383 244	432 389	-49 145
Banavgifter	32 615	33 890	-1 275
Operatörsersättning	201 340	238 942	-37 602
Drift el	-4 513	3 221	-7 734
Fordonshyra	122 584	121 800	784
Verkstadsdepå	15 944	15 927	17
Tekniskt underhåll	10 523	11 036	-513
Bussersättning	11 016	7 658	3 358
Trafikkostnad	389 509	432 474	-42 965
Bolagsförvaltning och administrativa kostnader	13 736	13 915	-179
Återföring reservering årsbokslut	-20 000	-14 000	-6 000
Summa kostnader	383 244	432 389	-49 144
Resultat	0	0	

Regionens medfinansiering	2022	Budget	Avvik.
Västernorrland	59 957	83 331	-23 374
Jämtland	28 739	41 112	-12 373
Västerbotten	50 846	70 215	-19 369
Norrbotten	37 364	49 932	-12 568
Regional medfinansiering	176 906	244 589	-67 683

PROGNOS 2023



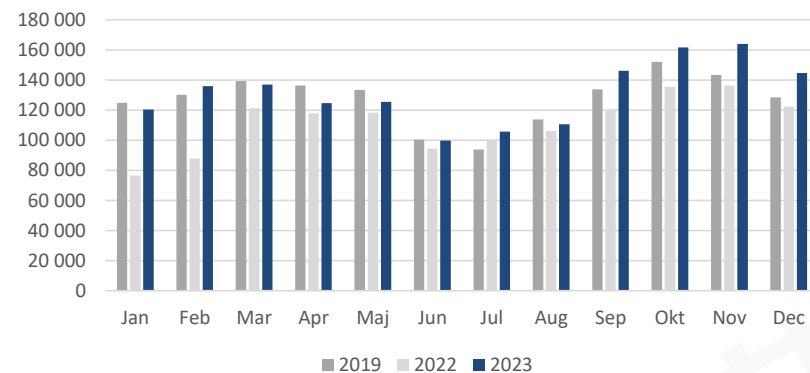


- **Prognos 2023**

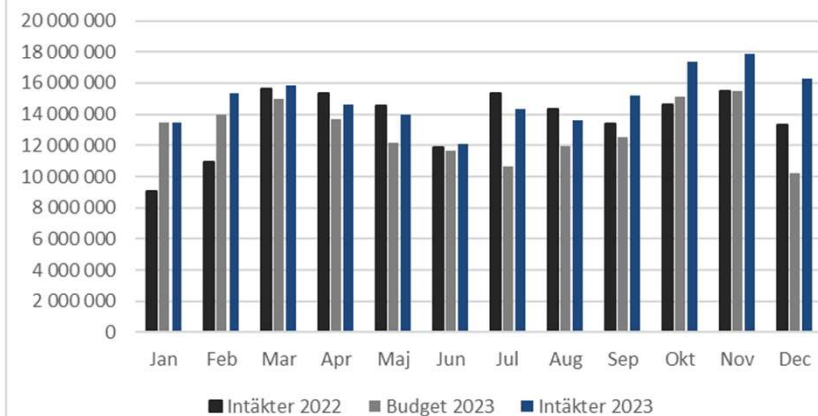
Resandeutveckling
fortsätter...

Budget 2023 Intäkterna msek	155
Utfall 2022 msek	163
Prognos 2023 msek	180

Ökat resande 2023



Intäkter 2023 - 180 msek



**Många osäkerhetsfaktorer
som elpriser och fordonshyror men**

**Ökade intäkter och
Pausad trafik Lycksele- dieselsträckan**

➤ **ger utrymme
att hantera kostnadsökningar**

	Jämf med budget 2023	
Regionens medfinansiering 2023	255 800	Enligt budget maj 2022
Statlig medfinansiering	3 751	Inget besked om utlösande av option
Ökad omsättning	-25 000	
Ökade elkostnader	8 010	Elpris
Förhandlat operatörsers	-2 026	Viltskador och bussersättningar vid olycka
Lyckseletrafiken	-10 277	Omförhandlat avtal
Index KPI och AKI	4 034	
Itino hyra	-5 300	
Hyreshöjning Regina	8 000	ABT Ränteökningar och upprustning
Merkostnader marknad	1 230	Rörliga och biljettsystem
Förstudie anskaffning fordon	3 500	Transitio
	-14 078	
	241 722	



15 msek bättre än budget 2023

Regionens medfinansiering	2023 Prognos	2023 Budget	Avvikelse
Västernorrland	82 557	87 219	-4 662
Jämtland	40 472	43 058	-2 586
Västerbotten	68 751	73 941	-5 190
Norrbotten	49 942	51 662	-1 720
Regional medfinansiering	241 722	255 880	-14 158