Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 25 maj 2023 kl. 11.15–12.00

Skolgatan 76, Umeå och digitalt via Teams

§ 1017–1022

Närvarande

Richard Carstedt	Region Västerbotten
Thommy Bäckström	Region Västerbotten
Anders Öberg	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Robert Thunfors	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Jonny Lundin	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen
Lilly Bäcklund	Region Västerbotten (ersättare)
Sonny Hoffman	Region Jämtland Härjedalen (ersättare)
Hans Å Strandberg	Region Norrbotten (ersättare)

Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

Maria Höglander	Norrtåg AB
Annika Garpefjäll	Norrtåg AB
Joakim Berg	Norrtåg AB

Förhinder

Helena Öhlund	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Sara Nylund	Region Västernorrland (ersättare)
Jenny Sellsve	Region Jämtland Härjedalen

Umeå 2023 det datum som framgår av elektronisk underskrift

Ordförande	Jonny Lundin
Sekreterare	Maria Höglander
Justerare	Anders Öberg

Styrelsemöte Norrtåg AB 2023-05-25

§ 1017 Mötet öppnade

Ordförande förklarar mötet öppet.

§ 1018 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Anders Öberg till justerare

§ 1019 Tjänstgörande ersättare

Styrelsen beslutar att Sonny Hoffman tjänstgör för Jenny Sellsve och Hans Å Strandberg tjänstgör för Helena Öhlund.

§ 1020 Vd rapport

Vd presenterade huvuddragen i Norrtåg AB verksamhet och uppdrag samt gränsdragning mellan övriga intressenter. Även gränsdragningen i operatörsavtalet med Vy Tåg AB gicks igenom. En fördjupad utbildning är planerad till den 22 augusti för nya styrelseledamöter.

Styrelsen godkände informationen.

§ 1021 Budget 2024, bilaga 1

Ekonomichef Annika Garpefjäll föredrog de förändringar som gjorts från de budgetramar som beslutades den 2 mars. Den slutliga trafikbeställningen har kompletterats på beställning av RKM Västerbotten och Västernorrland med en förtätning på sträckan Umeå–Sundsvall med tre dubbelturer. Samtidigt har trafiken mellan Umeå–Örnsköldsvik minskat med hälften av turerna jämfört med innevarande tågplaneperiod. Vidare har helgtrafiken mellan Östersund–Duved fått en översyn och en utökad trafik med en dubbeltur mellan Sundsvall–Ånge har lämnats i trafikbeställning. Sammantaget är intäktsökningen större och kostnadsförändringen mindre än förväntat i slutlig budget, och därmed är medfinansiering från regionen mindre än i budgetramarna, trots utökad trafik.

Styrelsen godkänner budget för 2024 samt förslag till finansiering mellan ägarna i enlighet med tidigare beslutad procentfördelning av grundbeställning. Tillkommande trafik finansieras av respektive beställare. Styrelsen ger vd i uppdrag att informera samtliga ägare och regioner om budget 2024.

§ 1022 Styrelsens enskilda överläggningar

Ordförande återrapporterade om status avseende arbetet med att rekrytera ny vd.

Ordförande avslutade mötet

Jonny Lundin
Jonny Lundin
E-mail: jonny.lundin@rvn.se
Role: Ordförande
Verified by Mobile BankID
2023-06-02 17:02 CEST

Maria Höglander
Maria Höglander
E-mail: maria.hoglander@norrtag.se
Role: VD
Verified by Mobile BankID
2023-06-05 15:23 CEST

Anders Öberg
Anders Öberg
E-mail: anders.oberg@norrbotten.se
Verified by Mobile BankID
2023-06-07 18:26 CEST

NORRTÅG

I SAMARBETE MED VY

Budgetramar 2024

Innehållsförteckning

Trafikbeställning avseende Tågplaneperiod T24 2
Budgeterad resultaträkning jämfört med prognos 2023 3
Fordonsflotta 3
Depå och Multifunktionshall 4
Banavgifter och elkostnader 4
Operatörsersättning 5
Administration och bolagsförvaltning 5
Trafikkostnad per sträcka och avtal ..... **Fel! Bokmärket är inte definierat.**
Finansiering 5
Resandeutveckling och biljettintäkter 5
Statens medfinansiering av Norrtågstrafiken 6
Regionens medfinansiering 7

TRAFIKBESTÄLLNING AVSEENDE TÅGPLANEPERIOD T24

Budget har lämnats utifrån preliminär tågbeställning som har arbetats fram tillsammans med RKM i resp. län.

Inför tågplaneperioden har det skett lite trafikförändringar. Förutom omloppet som var borttaget under 2022/2023, (på grund av tungt underhåll på fordonstypen X62) som nu är återställt T24 har även förtätningar gjorts på Umeå-Sundsvall och samtidigt har trafiken reducerats på Umeå-Örnsköldsvik. Vidare har bolaget arbetat fram en optimerad tidtabell för sträckan Umeå-Vännäs-Vindeln-Hällnäs. Då det uppstått kapacitetsbrist på Sundsvall central har vi kommit överens med Vy Tåg att ett tjänstetåg Sundsvall-Ånge blir ett resandetåg.

I budget har bolaget beräknat att SJ fortsätter med sin trafikering av 4 dubbelturer och därmed ”köper” Trafikverket två dubbelturer av Norrtåg på Botniabanan.

Trafikutbudet är markerad i olika färger utifrån vilken medfinansieringsavtal som gäller.

Sträcka	**A**	**B**	**L**	**S**
Umeå-Övik	2,5	2,5	0	0
Sundsvall-Umeå	7,1	4,6	3	3
Umeå-Sundsvall	2	2	2	2
Umeå-Sundsvall äldre best.	2	2	0	0
Umeå-Sundsvall NY	2	0,5	0	0,5
Umeå-Luleå	2	2	2	2
Umeå-Luleå	1	0	0	0
Luleå-Haparanda	3	3	1	2
Umeå-Hällnäs	2	2	1	1
Umeå-Vindeln	10,5	8,5	3	2
Luleå-Kiruna TrV	2	2	2	2
Luleå-Kiruna	1	1	0	0
Sundsvall-Östersund	1	1	1	1
Sundsvall-Östersund	6	4	2	2
Östersund-Duved	3	3	0,5	1,5
Östersund-Duved	0	0	1	0
Sundsvall-Storlien	2	2	2	2

Grundbeställning finansieras av konsortiet
Upphandlad trafikverket
Beställning utöver grundbeställning

*A-period Måndag-Fredag normala veckor

**B-period Måndag-Fredag sommar- och jullovtidtabell

BUDGETERAD RESULTATRÄKNING JÄMFÖRT MED PROGNOS 2023

Intäkter	Budget	Prognos 2023	Budgetram
Statlig medfinansiering	97 980	92 100	97 980
Regionens medfinansiering	257 673	241 722	258 370
Biljettintäkter	200 438	180 000	190 000
Summa intäkter	**556 091**	**513 822**	**546 350**
Banavgifter	43 538	35 965	40 501
Operatörsersättning	308 473	291 068	306 114
Elindex	12 500	12 054	12 379
Fordonshyra	122 421	117 300	119 506
Verkstadsdepå	16 950	16 150	16 950
Tekniskt underhåll	8 715	9 858	8 715
Rörliga försäljningsomkostnader	7 866	5 516	6 893
Bussersättning	7 100	7 100	7 100
Summa Trafikkostnad	**527 564**	**495 011**	**518 158**
Bolagsförvaltning och administrativa	16 078	15 311	16 942
Förstudie och upphandling	12 450	3 500	11 250
Resultat	**0**	**0**	**0**

FORDONSFLOTTA

Under 2024 har bolaget 21 fordon för trafik. Under 2024 kommer fyra av Reginorna vara hos uthyrararen för tungt underhåll och upprustning enligt MIDLIFE. Efter upprustningen tillkommer en hyresökning per fordon på cirka 370 kkr per fordon. Vidare kommer uppdatering av WIFI göras ombord på samtliga tåg. Detta innebär en hyreskostnadsökning med cirka 37 tsek/fordon. En engångsnedskrivning av gammalt WIFI kommer att belasta året med cirka 1,4 msek. Den totala hyreskostnaden hos bolaget är beräknat till 122 421 kkr varav 3 300 kkr är hyreshöjningar kopplat till tungt underhåll/upprustning hos fordonsägaren.

- 12 st. X62- Coradia fordon samtliga ERTMS
- 6 st. X52- Reginafordon ERTMS
- 3 st. X11

	Q1 2023	*2023*	*2024*
Coradia Nordic	81 227 100	82 415 100	82 800 000
Regina	27 420 000	28 156 000	31 071 000
x11	7 800 000	8 551 000	8 551 000
	116 447 100	**119 122 100**	**122 422 000**

DEPÅ OCH MULTIFUNKTIONSHALL

Kostnaderna för depå och multifunktionshall uppgår till 16 950 kkr uppräknat till 2024 års kostnadsnivå.

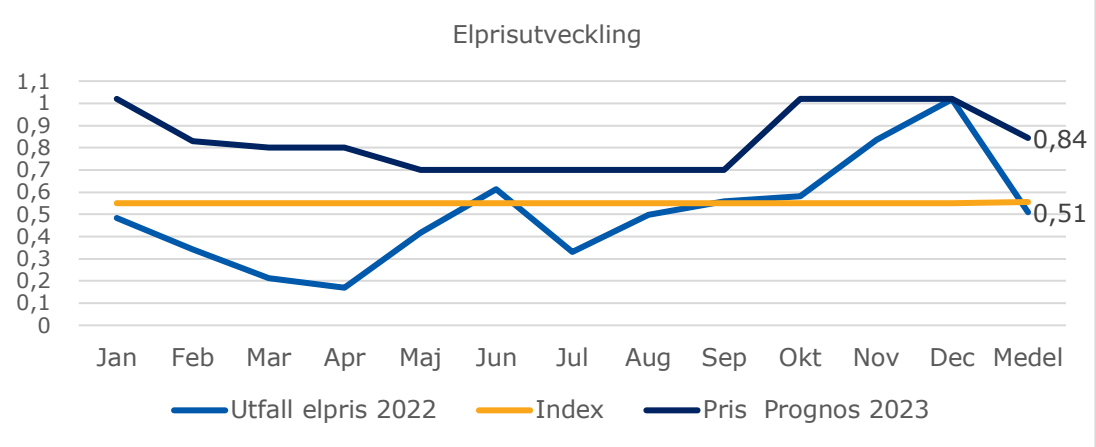
BANAVGIFTER OCH ELKOSTNADER

Trafikverkets långsiktiga plan för banavgifter ligger fast dvs minimikrav på kostnadstäckning (direkta kostnader). Banavgifter har en direkt koppling av tågtrafik och slitage samt kapacitetsutnyttjande. Banavgifterna har varierat över åren men det är en årlig uppräkning. Årets ökade avgifter ger en resultateffekt på cirka 4 msek jämfört med fg.år på den trafikvolym som vi har T24. Den totala kostnaden för banavgifter uppgår till 43 538 kkr.

Banavgifter	**JnB 2018**	**JNB 2019**	**JNB 2020**	**JNB 2021**	**JNB 2022**	**JNB 2023**	**JNB 2024**
Tåglägesavgift låg	0,50	0,55	1,90	Utgår	Utgår	Utgår	Utgår
Tåglägesavgift bas	2,30	2,40	3,40	3,50	3,50	3,94	4,45
Spåravgift	0,0146	0,0155	0,0155	0,0171	0,0170	0,0180	0,0188

Trafikverket upphandlar drivmotorström med hjälp av en portföljförvaltare och elen köps in till spotpris, timme för timme. Förutom det, köper Trafikverket även finansiella prissäkringskontrakt för att låsa priset och dämpa prisvariationerna över åren och även under innevarande år. Dessa prissäkringar tecknas upp till fem år i förväg och Trafikverket köper då cirka 20 procent av sin årsförbrukning från år ett till fyra framåt i tiden. Trafikverket debiterar, i enlighet med Järnvägsnätsbeskrivningen, drivmotorström per timme och prisområde för de fordon som har Trafikverkets elmätare. Övriga fordon får ett medelpris som beräknas på den kvarvarande volymen/kostnader efter att timmätt volym/kostnad räknats av.

Under 2022 har elpriset ökat kraftigt, men vi ser en stabilisering av priserna, samtidigt har Trafikverket ökat elpriset med ursprungsgarantier för förnyelsebar energi från 1 öre till 9 öre per kwh. Bolaget har budgeterad med en ökad kostnad för indexreglering tillsammans med ursprungsgarantierna, vilket ger ett utfall på 12 500 kkr, utifrån planerad trafik för resandetåg, och är ung. samma nivå som 2023.



OPERATÖRSERSÄTTNING

Förhandling av operatörsersättning utifrån förtätning av trafik, minskade turer Umeå-Örnsköldsvik och ändrade tidtabeller på Mittbanan har medfört minskade personalkostnader hos Vy Tåg. Vidare ser vi också en effektiv nyttjande av fordon vilket minskar stillestånd och bättre tillgång för underhåll under dygnet. Sammantaget har detta medfört en minskad operatörsersättning utifrån en ökad produktion.

ADMINISTRATION OCH BOLAGSFÖRVALTNING

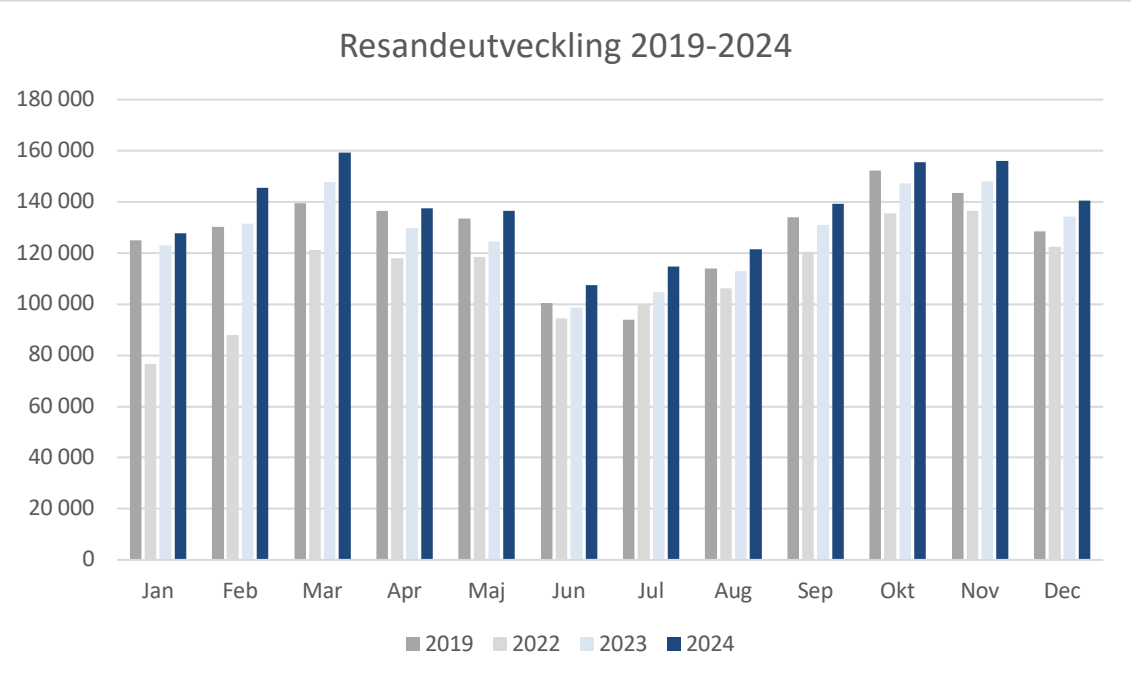
Bemanning i bolaget har, i budget, utökats med 1 helårstjänst som ska jobba med Marknad- och biljettsystem inför framtiden. Vidare har bolaget tagit höjd för en hyresökning då nuvarande kontorsytor är för små, en ökning på 500 tsek.

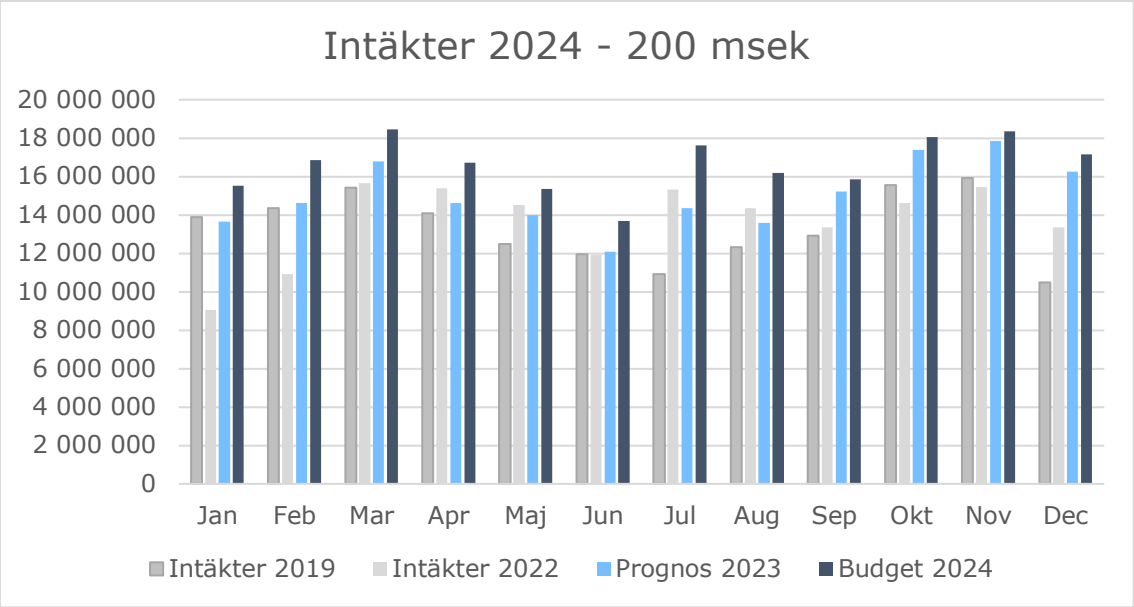
Under 2023 påbörjas arbetet med upphandling av nytt trafikavtal from 2025-12. En förstudie av framtida fordonsstrategi tillsammans med AB Transitio har också påbörjats. Som en konsekvens av förstudien behöver bolaget även påbörja arbetet med att undersöka förutsättningarna för utökning av depåkapaciteten. I budget har vi tagit höjd för dessa kostnader totalt en kostnadsökning från 2023 med 7 750 kkr. Samtidigt har vi tagit höjd för förstudie av biljettdistribution och konsultstöd för pris och produktstrategin med 1 000 kkr.

Finansiering

RESANDEUTVECKLING OCH BILJETTINTÄKTER

Under 2024 har bolaget budgeterad med en fortsatt resandeutveckling med 5 % jämfört med 2023. Resande på Mitt- och Botniabanan ökar då vi har helårseffekten av ett förlorat omlopp, och vidare resande kopplat till förtätning på Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Ånge samt att marknaden på Umeå-Luleå tredje tur mognar och ger ett ökat resande. Kampanjer och andra aktiviteter ska bidra till ökat resande. Vi kommer under 2024 ha ett nytt biljettsystem som ökar möjligheterna till marknadsanpassning och snabbare analys av resande och förändringar i biljettintäkter vilket skapar bättre förutsättningar för analys och prognoser av biljettintäkter och resande. Redan under 2023 har vi utvecklat systemet för att öka merförsäljningen på varje fordon, särskilt vid trafiktoppar, något som får full effekt 2024. Intäkterna är beräknade till 200 msk, en ökning på 37 msek från 2022.





STATENS MEDFINANSIERING AV NORRTÅGSTRAFIKEN

Statens medfinansiering består av tre delar;

1. **Botniabanans trafikering** - staten och regionerna bekostar 6 dubbelturer vardera. Staten får tillgodoräkna sig de kommersiella turerna. För 2024 beräknar vi att SJ trafikerar med fyra dubbelturer, vilket medför att Trafikverket ”köper” två dubbelturer från Norrtåg. Årets finansiering uppgår till **22 200** kkr. Reglering av SJ verkligt utförda turer sker i efterhand enligt överenskommelse med Trafikverket, om utrymme finns ”köper” Trafikverket de avgångar som SJ ej kört till avtalad nettokostnad/km av Norrtåg
2. **Upphandlad trafik av Trafikverket** –Nuvarande avtal sträcker sig till 2023-12-10. Trafikverket har ställt sig positiva till att förlänga ett optionsår, 2024 och samtidigt påbörja en förnyad förhandling för ett nytt avtal. Kollektivtrafikmyndighetscheferna i resp. län ska påbörja dialog med Trafikverket.

Upphandlat trafik	**Kkr**	**Upphandlat**
Haparanda	8 200	3 dt
Luleå-Kiruna	18 400	2 dt
Sundsvall-Storlien	31 400	2 dt, Su-Ös 1dt
Umeå-Luleå	17 800	2 dt
	75 800	
Botniabanan	**22 500**	2 dt

Statens medfinansiering av trafiken för 2024 är budgeterad till 97 980 kkr.

REGIONENS MEDFINANSIERING

Regionens medfinansiering av Norrtåg kostnader uppgår totalt till 257 475 kkr. Fördelning av regionens finansierings bygger på konsortialavtalets grunder som är baserad dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet. Tillkommande trafik efter grundbeställning 2016 finansieras av beställande region med tillkommande trafikkostnad. Andelen av medfinansiering som bygger på konsortialavtalets grunder uppgår till 233 751 kkr. Tillkommande trafik beställd av regionerna uppgår till 23 921 kkr. Haparandatrafiken för Norrbottens andel efter avräkning av Trafikverkets anslag är 10 540 kkr.

	Finansiering enligt konsortialavtal	Tillkommande trafik	Summa
Regional medfinansiering	**233 751 295**	**23 921 514**	**257 672 809**
Västernorrland	79 475 440	9 852 853	89 328 293
Jämtland Härjedalen	42 075 233	388 462	42 463 695
Västerbotten	70 125 389	2 943 060	73 068 449
Norrbotten	42 075 233	10 539 717	52 614 950
	233 751 295	**23 724 092**	**257 475 387**

Finansiering jämfört med 2023 års prognos

Regionens medfinanisering	Budget 24	Prognos 2023	Budgetram 2024
Västernorrland	89 328	82 557	89 563
Jämtland	42 464	40 472	42 495
Västerbotten	73 068	68 751	73 501
Norrbotten	52 615	49 942	52 811
Regional medfinansiering	**257 475**	**241 722**	**258 370**