

## Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 29 januari 2024 kl. 13.00-14.00

Digitalt via Teams

§ 1076 - 1084

### Närvarande

Jonny Lundin	Region Västernorrland
Jenny Sellsve	Region Jämtland Härjedalen
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen
Anders Öberg	Region Norrbotten
Helena Öhlund	Region Norrbotten
Richard Carstedt	Region Västerbotten
Thommy Bäckström	Region Västerbotten
Robert Thunfors	Region Västernorrland
Lilly Bäcklund	Region Västerbotten (ersättare)
Sara Nylund	Region Västernorrland (ersättare)

### Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

Joakim Berg Norrtåg AB

### Förhinder

Hans Å Strandberg Region Norrbotten (ersättare)

### Avsagt sig uppdraget

Sonny Hoffman Region Jämtland Härjedalen (ersättare)

*Umeå 2024 det datum som framgår av elektronisk underskrift*

Ordförande Jonny Lundin

Sekreterare Joakim Berg

Justerare Anders Öberg

## Styrelsemöte Norrtåg AB 2024-01-29

### § 1076 Mötet öppnade

Ordförande förklarar mötet öppet.

### § 1077 Val av sekreterare

Styrelsen beslutar att utse Joakim Berg till sekreterare.

### § 1078 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Anders Öberg till justerare.

### § 1079 Tjänstgörande ersättare

Ingen ersättare tjänstgör.

### § 1080 Föregående mötesprotokoll

Styrelsen beslutar att lägga det föregående mötesprotokollet till handlingarna.

### § 1081 Vd information

#### Vd återrapporter kring övergången till nytt biljettsystem

Övergången till det nya systemet är förskjutet till den 4 juni för att det ska ske samtidigt som Samtrafiken och SJ. Resor som säljs efter 8 april säljs i nya systemet om avresa är efter 4 juni.

### § 1082 Justerad intresseanmälan Västtrafiks fem Regina-fordon, bilaga 1, 2, 3

Region Jämtland Härjedalen har meddelat att de inte kommer att kunna borga för ett fordon och inte heller kan skriva upp sig på den tänkta trafikutökningen på Mittbanan. Regionen är fortsatt positiv till avsiktsförklaringen och avser ta ställning för den i början av februari, i likhet med övriga regioner, men kan i dagsläget inte fatta ett beslut som innebär en säker ökad kostnad.

Efter diskussion mellan Norrtågs ordförande och regionstyrelsens ordförande i Jämtland Härjedalen, Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland har de kommit överens om ett uppdaterat förslag som gör att samtliga fyra kan ta avsiktsförklaringen till respektive organ för beslut, i linje med nuvarande planering i början av februari, och stå bakom att Norrtåg lämnar in en intresseanmälan.

Det uppdaterade förslaget innebär att trafikutökningen på Mittbanan läggs som en option för fordon 4 och 5. Om optionen inte utlöses så kommer fordon 4–5 användas för att ersätta de två äldsta X1 lorna som har tekniskt och ekonomiskt slutår 2026. Trafikutökning Sundsvall–Umeå blir då prioriterad för start redan 2027. En option utlöses genom att respektive RKM lägger till det i sin beställning inför kommande år efter en förnyad överenskommelse där samtliga parter behöver vara överens om starten.

Samtidigt övertar Västernorrland borgensåtagandet för ytterligare ett fordon. Ny fördelning blir då två fordon vardera till Norrbotten och Västernorrland och ett (1) fordon till Västerbotten.

Kostnadsökningen minskar med detta från 63 till 49 miljoner som då ska fördelas mellan de tre regionerna Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland.

Trots omfördelning minskar kostnaderna för er tre med ca 1 miljon per part till 11 miljoner för Norrbotten, 18 miljoner för Västerbotten och 20 miljoner för Västernorrland. Kostnadsökningen för Jämtland Härjedalen blir 0 kr. Fördelningen av kostnader mellan parterna kommer sedan att ses över senast inför start av trafik på Norrbotniabanan.

Detta innebär att kommande upphandling utgår från fem ytterligare Regina-fordon och att trafikering på Norrbotniabanan motsvarar den utökade trafiken på Sundsvall–Umeå på 15 dt. Det innebär även ett framtida behov av ytterligare fordonsresurser inför trafikstart 2033 på Norrbotniabanan.

*Styrelsen godkänner rapporteringen och uppdrar åt vd att lämna in intresseanmälan för fem fordon till AB Transitio enligt bifogade underlag.*

### **§ 1083 Styrelsens enskilda överläggningar**

*Inga frågor att diskutera.*

### **§ 1084 Övriga frågor**

Förslag att justera kommande möten till att mötet i februari blir öppet för digital medverkan, samt att mötet i mars blir fysiskt möte för att kunna diskutera större frågor kring fordonsanskaffningen.

*Styrelsen fastställer mötet i februari öppnas för digital medverkan och att mötet i mars blir ett fysiskt möte.*

### **Ordförande avslutade mötet**

*Jonny Lundin*

Jonny Lundin

Date: 2024-02-08 16:19 CET

Signed with Swedish BankID

Role: Ordförande

Signed via account: jonny.lundin@rvn.se

*Joakim Berg*

Joakim Berg

Date: 2024-02-09 13:34 CET

Signed with Swedish BankID

Role: Vd

Signed via account: joakim.berg@norrtag.se

*Anders Öberg*

Anders Öberg

Date: 2024-02-09 13:51 CET

Signed with Swedish BankID

Signed via account: anders.oberg@norrboten.se

## Bilaga 1 – Svaromål på frågeformulär för intresseanmälan

### Kriteriet (i) § 9.4 Aktieägaravtal

---

*1. Beskriv hur tidskritiskt utökat fordonsbehov är för er samt orsak till behov av fler fordon. Meddela även hur ni ser på möjligheten att överta fordonen i maj 2026 enligt Västtrafiks önskemål i stället för i december 2025.*

Norra Sverige är mitt inne i en historiskt stor expansionsfas. Industrins satsningar innebär att minst 100 000 fler invånare krävs, bara för att klara industrins och näringslivets kompetensförsörjning. Investeringar, ökad produktion och fler invånare ökar samtidigt efterfrågan på varor och tjänster och stärker regionens näringsliv. Bostäder måste byggas och goda kommunikationer skapas. Norrbotten är under byggnation och kommer att kraftigt förbättra förutsättningarna för regional tågtrafik mellan Umeå och Luleå.

Mot bakgrund av denna historiska utveckling ser vi ett starkt behov av utökad trafik för att möta den utveckling som sker i vårt trafikområde. Då vår nyttjandegrad av våra befintliga fordonsflottor är hög samt en eventuell kommande anskaffning av nya fordon är en långdragen process, är en förhyrning av ytterligare Reginafordon attraktivt för att möjliggöra en trafikökning som matchar den regionala utvecklingen.

De fem regionerna skulle räcka för en nödvändig förstärkning av reservfordonskapaciteten i våra norra omlopp, då det inte är ovanligt med längre ställtider på grund av problem med reservdelsförsörjningen av regionerna. Därutöver kan Norrtåg nå en för trafiken avgörande ny nivå på trafikutbudet vår största linje, genom att bygga ut till timestrafik i takt mellan Sundsvall–Umeå. I T25 startar dessutom Finland trafik till Haparanda, vilket kräver en utvecklad trafik för att knyta ihop Sveriges och Finlands tågtrafiksystem men enkla byten vid gränsen. Norrtåg avser att göra denna utbyggnad senast när nya fordon kan tillföras verksamheten. Med dessa Regioner kan utbyggnaden ske mycket tidigare och mer i takt med den starka efterfrågan som nu finns.

Mest fördelaktigt för våra trafikala behov vore ett övertagande i december 2025, men vi kan tänka oss ett övertagande i maj 2026 under förutsättning att fordonen redan är utrustade med ERTMS. Är fordonen inte utrustade med ERTMS och detta behöver ske under tiden vi hyr fordonen kommer fordonen endast vara tillgängliga i mindre omfattning för trafik i vårt trafiksystem. Detta då endast ett fåtal banor kvarstår med ATC i vårt trafiksystem och dels för att fordonen behöver ställas av under året för ombyggnation till ERTMS.

---

---

*2. Vilka konkreta konsekvenser får det för er verksamhet om ni inte tilldelas de fordon ni önskar eller färre?*

De fem reginafordonen skulle, om de tilldelades Norrtåg, prioriteras enligt följande:

1. Utökad Fordonsreserv i Norrbotten – Förhöjd trafikqualité
2. Fordonsreserv för X62 Coradia då dessa fordon går in för tungt underhåll och midlife under 2026-2027
3. Trafikutökning på Haparandabanan eller Botnia-/Ådalsbanan
4. Trafikutökning på Haparandabanan, Botnia-/Ådalsbanan, eller Mittbanan
5. Trafikutökning på Haparandabanan, Botnia-/Ådalsbanan, eller Mittbanan

Om endast två fordon tilldelas Norrtåg kommer trafikökningarna utebli. Det minskar även Norrtågs möjlighet att bygga upp marknaden inför tillförseln av nya fordon.

Om endast ett fordon tilldelas behöver Norrtåg reducera nuvarande trafik för att möjliggöra tungt underhåll på X62 Coradia-flottan. Vi får i båda dessa scenarier svårt att möta det nuvarande resandet och regionerna får svårt att klara kompetensförsörjningen som krävs i den snabba omställning som nu sker.

---

*3. Hur många av de tillgängliga fordonen önskar ni överta och när?*

Samtliga fem fordon önskas att övertas. Se punkt 1 ovan ang. vårt resonemang ang. övertagandetid.

---

*4. Vilket är det minsta antalet fordon ni kan överta och när?*

Ett fordon. Se punkt 1 ovan ang. vårt resonemang ang. övertagandetid.

---

*5. När (datum) kan ni formellt förbinda er och fatta beslut samt ingå övertagande-avtal om att överta fordon inklusive erforderligt borgensåtagande och i förekommande fall regressavtal med ursprunglig borgenär (avser fordon i US- lease)? Ange tidplan.*

---

### **Region Norrbotten/RKM Norrbotten**

*Intresseanmälan: 7 februari*

*Borgensåtagande eller motsvarande: 24 april / 19-20 juni*

### **Region Jämtland Härjedalen**

*Intresseanmälan: 13 februari*

*Borgensåtagande eller motsvarande: ej aktuellt*

### **Region Västerbotten**

*Intresseanmälan: 6 februari*

*Borgensåtagande eller motsvarande: 18 juni*

### **Region Västernorrland**

*Intresseanmälan: 8 februari*

*Borgensåtagande eller motsvarande: 24-25 april*

---

*6. Om ni tilldelas fordon, får ni överskott av andra fordon? I så fall vilka och hur många?*

Vi ser inget överskott av andra fordon i dagsläget vid en tilldelning av de fem reginafordonen.

---

### **Kriteriet (ii) § 9.4 Aktieägaravtal**

*1. Varför är just denna fordonstyp intressant för er?*

Då vi redan använder Reginafordon i vår trafik och vårt trafikföretag har befintliga förarbehörigheter på fordonstypen och underhållsleverantören har underhållskompetens och erfarenheter av fordonstypen ser vi inga större utmaningar med att ta emot fler Reginafordon.

*2. Förutser ni någon anpassning/ombyggnation av de fordon som finns tillgängliga för att kunna användas i er trafik?*

Ja, ERTMS behövs för att fordonet skall kunna användas i vår trafik.

---

### **Kriteriet (iii) § 9.4 Aktieägaravtal**

---

*1. Accepterar ni standardhyresavtal samt en första hyresperiod om c:a 7 år med automatisk förlängning om 5 år?*

Ja, vi accepterar standardhyresavtal. Vi ser i första hand ett behov av dessa fordon i 7 år och har för avsikt att därefter ersätta samtliga regina-fordon med nyanskaffade fordon.

---

*2. Accepterar ni att påta er borgensansvaret för tilldelade fordon inklusive i förekommande fall regressavtal med ursprunglig borgenär (avser fordon i US-lease)?*

Ja

---

*3. Vem kommer vara hyrestagare om ni tilldelas fordon?*

I samtliga fall i samma ordning som nuvarande fordon som förhyrs via AB Transitio. Två av dessa fordon kommer att hyras av Region Norrbotten/RKM Norrbotten, Två av KTM Västernorrland – DinTur/Region Västernorrland och ett av Region Västerbotten.

---



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

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

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

### Bakgrund

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

### Fordonen

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

### Användandet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Alternativ till trafikutökning

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

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

## Alternativ till option trafikutökning Mittbanan:

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

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

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

## Effekt på resande och intäkter

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

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

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

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

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

## Kostnad

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

Kostnadsfördelning kommer att förändras när trafikering på Norrbottenbanan är klar.

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

Region Norrbotten: 11 miljoner kronor

Region Västerbotten: 18 miljoner kronor

Region Västernorrland: 20 miljoner kronor

Region Jämtland Härjedalen: 0 kr

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

Kostnaden för trafikutökningen har beräknats på kilometerkostnad i nuvarande operatörsavtal.

### **Borgensåtagande**

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

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

### **Beslutsprocess**

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

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

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

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

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

#### **Januari 2024**

Norrtåg AB beslutar om att lämna intresseanmälan till AB Transitio.

#### **Februari 2024**

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

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

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

#### **Mars 2025**

Norrtåg AB och RKM/finansiärer lämnar trafikbeställning inklusive tillägg utifrån fordonstillgången.

## Trafikbeställning trafik med tillkommande fordon 2027 och 2033

Norrtåg avser att upphandla trafikoperatör för perioden från och med december 2025 då nuvarande trafikavtal upphör. Under 2026 avser Norrtåg att förhyra ytterligare fem fordon för trafik från T27. När Norrbotniabanan öppnar för trafik T33 tillkommer trafik motsvarande trafiken på Sundsvall-Umeå upp till Skellefteå i ett första steg.

Med A-period avses perioder av högtrafik och med B-period avses lågtrafik. Parterna är överens om att nedanstående trafik ska utgöra grund för tillkommande fordon.

### 1. BASUTBUD

#### 2.1 UMEÅ C – SUNDSVALL C

##### 2.1.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag - Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Umeå C – Sundsvall C	15	10	7	7
Umeå C – Örnsköldsviks C	2,5	2,5	0	0

#### 1.2 LULEÅ – UMEÅ C

##### 1.2.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Luleå – Umeå Ö	3	2	2	2

#### 1.3 HÄLLNÄS – VINDELN – UMEÅ

##### 1.3.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Hällnäs – Umeå Ö	2	2	1	1
Vindeln – Umeå Ö	10,5	8,5	3	2

#### 1.4 KIRUNA – LULEÅ

##### 1.4.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Kiruna – Luleå	3	3	2	2

## 1.5 STORLIEN – SUNDSVALL C

### 1.5.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Storlien – Duved	2	2	2	2
Duved – Östersund C	5	5	3,5	3,5
Östersund V – Sundsvall C	9	7	5	5

Processen kring den framtida trafiken Norge-Sverige pågår. Olika trafikalternativ utreds och beslut kommer att fattas av berörda parter i särskild ordning under 2024. De två alternativ som ställs mot varandra är antingen att den gränsöverskridande trafiken sker med interregional tågtrafik eller att svensk och norsk regional operatör kör den gränsöverskridande trafiken. En särskild process pågår också för att nattågen ska dras till Trondheim och därmed också skapa nya rese möjligheter under dagtid på sträckan. Trafikbeställningen kan därför behöva justeras utifrån de beslut som tas så att Norrtågs utbud kan optimeras.

### 1.5.2 OPTION ÖSTERSUND V – SUNDSVALL C

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Östersund V – Sundsvall C	6	3	2	2

Option ska avropas senast i samband med kapacitetsansökan för kommande tidtabellsår.

## 1.6 HAPARANDA-LULEÅ

### 1.6.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag - Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Haparanda – Luleå	6	6	3	3

## 2. Tillkommande trafik Norrbotniabanan 2033

Tillkommande trafik på Norrbotniabanan, delen Skellefteå-Umeå, utöver basutbudet samt justering av trafiken Luleå-Umeå som konsekvens. Trafiken ska samordnas med trafiken Umeå C – Sundsvall C som en linje. Trafiken Luleå C – Umeå C ska samordnas med trafiken till och från Skellefteå och kan utgöra en del av nedstående trafik.

## 2.2 SKELLEFTEÅ C – UMEÅ Ö

### 2.2.1 Antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag - Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Skellefteå C – Umeå Ö	15	10	7	7

## 2.3 LULEÅ C – UMEÅ Ö

### 1.2.1 Minskat antal dubbelturer per dag

Delsträcka	Måndag – Fredag		Lördag	Sön- och helgdag
	A-period	B-period		
Luleå – Umeå Ö	1	1	2	1