Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 28 maj 2024, kl 11,15-14,00

via Teams

§ 1131-1141

Närvarande

Närvarande

Richard Carstedt	Region Västerbotten
Thommy Bäckström	Region Västerbotten
Anders Öberg	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Jonny Lundin	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Robert Thunfors	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Jenny Sellsve	Region Jämtland Härjedalen
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen
Lilly Bäcklund	Region Västerbotten (ersättare) avvek kl 12.00
Hans Å Strandberg	Region Norrbotten (ersättare)
Sara Nylund	Region Västernorrland (ersättare)
Hanne Krogfjord	Region Jämtland Härjedalen (ersättare)

Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

Joakim Berg	Norrtåg AB
Annika Garpefjäll	Norrtåg AB
Martin Högqvist	Norrtåg AB
Linus Sedlacek Åkerlind	Norrtåg AB

Förhinder

Helena Öhlund	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten

Umeå 2024 det datum som framgår av elektronisk underskrift

Ordförande	Jonny Lundin
Sekreterare	Joakim Berg
Justerare	Jenny Sellsve

Styrelsemöte Norrtåg AB 2024-05-28

§ 1131 Mötet öppnade

Ordförande förklarar mötet öppet.

§ 1132 Val av sekreterare

Styrelsen beslutar att utse Joakim Berg till sekreterare.

§ 1133 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Jenny Sellsve till justerare.

§ 1134 Tjänstgörande ersättare

Styrelsen beslutar att Hans Å Strandberg tjänstgör för Helena Öhlund

§ 1135 Föregående mötesprotokoll

Hans Strandberg meddelar att det blivit felaktigheter i punkt § 1114 avseende Tjänstgörande ersättare, då Hans tjänstgjorde för Helena Öhlund.

Styrelsen beslutar att lägga det föregående mötesprotokollet till handlingarna och att komplettera tidigare protokoll gällande tjänstgörande ersättare.

§ 1136 Vd information

Övergång till nytt biljettsystem
Vd återrapporterade om status och tidsplanen. Start av visering av biljetter börjar den 4 juni i den nya biljettsystemet Turnit. Försäljning av biljetter i vårt gamla system Silverrail pågår tom sista juni då övergång sker i sin helhet i Turnit. Tredjepart försäljningen är inte säkrad, dvs den försäljning som görs av resebyråer mm. Biljetter är släppta fram till sista juli och därefter är just nu målsättningen att allt ska vara på plats så att höstens biljetter enbart hanteras i de nya systemen.

Status upphandling tågoperatör
Annika Garpefjäll, projektledare för upphandlingen, återrapporterade om status avseende upphandling av tågoperatör för avtalstiden 2025-12-14 – 2035-12-08. Nu pågår tiden för anbudsräkning med frågor och svar. Anbudstiden går ut den 9 juni 2024. I nuläget bedömer bolaget att tidsplanen håller. Om allt går enligt planerna så kommer bolaget att kalla styrelsen för tilldelningsbeslut runt 9 juli.

Översyn av styrdokument
Arbetet pågår mellan tjänstemän hos ägarna. Pågår en beredning av samtliga styrdokument, och vilka parter som ska finnas i styrdokumenten. Målet är att skapa en tydlighet och en klar gränsdragning mellan identifierade parter. Avtalstiden föreslås att vara tills vidare med 18 månaderna uppsägning.

Medfinansiering från Trafikverket avseende Norrbotniabanan
Beredning av ärendet har studsat tillbaka till bolaget Norrtåg. Norrtåg sammankallar en tjänstemannagrupp för att göra en planering, identifiera frågeställningar och göra en projektplan.

Likviditetsfrågan
Efter föregående styrelsemöte har bolaget erhållit en utförlig rapport från våra revisorer och risker för ett villkorat aktieägartillskott. I diskussion med KPMG har det framkommit att bolagets förslag om villkorat

aktieägartillskott kommer att innebära en årlig hantering som gör det alternativet mindre attraktivt, samt osäkerheter om skatteeffekter.

Revisorerna föreslår istället att bolaget tar ett lån från ägarna/finansiärerna och betalar ränta för detta. Konsortialavtalet kräver då att vi tar ett lån av alla fyra ägare.

Lånet skulle då vara på motsvarande summa, 7,5 MSEK, per region (eller kommunalförbund i Norrbotten och Västernorrland). Efter återkoppling från samtliga regioner bifaller samtliga regioner nu ett borgensåtagande för en checkkredit från banken på motsvarande summa i första hand ska undersökas.

Styrelsen ger VD i uppdrag att efterfråga en förnyad offert från Svenska Handelsbanken och bereda ett ärende till fullmäktige i samtliga regioner.

§ 1137 Trafik och Trafikkvalitet, bilaga 1

Martin Högqvist redogjorde för den trafikkvalitet avseende punktlighet och regularitet för tertial 1. Vinterns utmaningar med stark kyla, stora snömängder på en redan utsatt bana har medfört påfrestningar både på fordon och infrastruktur och har påverkat trafikkvalitet stort de två första månaderna under året. Det är främst trafiken norr om Umeå som uppvisar en låg punktlighet. Vinterns påfrestningar har medfört större hastighetnedsättningar på flera av våra banor vilket gör att det är svårt att nå målet 95 % punktlighet inom 5 minuter.

Det redogjordes även för statusen gällande den kommande trafiken under T25 och i synnerhet trafiken längs Haparandabanan. För kommande trafikår så kommer trafiken på Haparandabanan att ändra upplägg, dock inte omfattningen. Trafiken kommer fortfarande att bestå av tre dubbelturer per dag under vardagar och Norrtåg har beslutat att flytta den första morgonavgången från Haparanda till Luleå till förmån för en ny avgång vid kl.20.30. Anledningen till denna flytt är för att finsk trafik från operatören VR har indikerat att de kommer att trafikera Haparanda med ett nattåg från Helsingfors som väntas vara framme i Haparanda efter kl.20.00. Från finskt håll har dock inte de erforderliga besluten tagits för att garantera trafikstart direkt i samband med T25, men Norrtåg arbetar tillsammans med RKM Norrbotten för att skynda på detta.

I samband med förhandlingar gällande den medfinansiering som Norrtåg erhåller från Trafikverket har, sedan trafikansökan, kravet från Trafikverket tydliggjorts ytterligare gällande trafiken mellan Haparanda och Umeå. Det krav som Norrtåg inte uppfyllt vid grundansökan till T25 och som man från Trafikverkets håll nu ställer som krav är att skapa er resmöjlighet från Haparanda till Umeå tur och retur över dagen med ett uppehåll från ca. kl.12.00 till kl.18.00 i Umeå. Då denna medfinansiering på aktuell sträcka handlar om närmare 50 miljoner har Norrtåg valt att presentera ytterligare en förändring av trafiken för T25, som Trafikverket godkänt. Denna förändring innebär en inställelse av det första morgontåg från Luleå till Haparanda till förmån för en avgång på kvällen mellan Boden och Haparanda.

Slutligen redogjorde VD och trafikchef för statusen på trafiken längs Malmbanan och de senaste tidens mediarapportering gällande förseningar och gruvbolagens önskemål om att minska persontrafik längs banan. Trafikverket har nyligen meddelat att de kommer att skjuta upp inkopplingen av ERTMS längs Malmbanan. Någon ny prognos är inte presenterad i nuläget. Norrtågs operatör Vy har dock veckovisa avstämningar med Trafikverket och följer detta. Norrtåg bedömer att Malmbanans utmaningar beräknas pågå ytterligare några år då det planeras för flertalet större banarbeten med spårbyten, ombyggnationer, inkoppling av ERTMS samt nedsättningar. I ljuset av den kapacitetsbrist som detta kan medföra så letar bl.a. LKAB möjligheter som skulle innebära möjlighet till ökad trafik för dem. Däribland förslaget att frigöra kapacitet genom att flytta viss tågtrafik till ersättningsbussar. I nuläget finns dock inget konkret förslag, men Norrtåg arbetar tillsammans med Trafikverket och de andra operatörerna för att ta planera dessa arbeten och kapacitetsbegränsningar så bra som möjligt utifrån givna förutsättningar.

Styrelsen godkänner rapporteringen

§ 1138 Teknik och Fordon

Tekniska chefen, Linus Sedlacek Åkerlind, presenterade aktuell status avseende förstudierna i fordons- och depåstrategin. Fordonsförstudien av AB Transitio presenterades för bolaget i sin helhet den 20 maj i Umeå, vilket var mycket uppskattat. ABT redovisade för- och nackdelar med manövervagnståg (moderna lok och vagn) respektive motorvagnar med tanke på osäkerheten om resandevolymerna. Norrtåg ser dock stora utmaningar med manövervagnståg då detta ställer högre krav på depå och växling av vagnar, samt att konkurrensen avseende att leverera manövervagnståg är svagare än för motorvagnståg.

Det som bolaget inväntar är gångtidsberäkningar av TRV för olika fordonsvarianter inkl. ”boost”. Efter sommaren påbörjas framtagning av upphandlingsdokumentation och kravställning. Bolaget ska även upphandla en designledare för de nya fordonen som bekostas i sin helhet av bolaget. Depåförstudien är i slutfasen och en kostnadsestimering är under framtagande.

VD redogjorde för status avseende borgensåtagande. VD och ordförande har under maj månad också träffat ordförande i respektive region för att förankra processen och fört dialog kring när erforderliga beslut behöver fattas för att hålla tidsplanen. Diskussion fördes om antal fordon för det antagandet att NBB etapp 1 blir fortsatt försenat och trafikstart sker först runt 2036. Osäkerheten om antal fordon kan hanteras i viss mån genom optioner, dock behöver en miniminivå avseende fordonkvantiteter bestämmas utifrån behovet av att ersätta fordon som når sitt tekniska slutår, hur region Jämtland Härjedalen avser att utöka trafik på Mittbanan samt vilken minsta möjliga beställningsvolym som krävs för att få in attraktiva anbud. Små volymer i anskaffningen driver inköpspriset och kan göra affären ointressant för fordonsleverantörerna.

<u>Regina livstidsförlängning</u>
Linus redogjorde för livstidsförlängning av Regina utifrån den utredning som AB Transitio har presenterat. Norrtåg är fortsatt tveksam kring genomförbarhet och dess risker. Bolaget har initierat dialog med övriga närliggande hyrestagare (Tåg i Bergslagen, X-trafik och Mälab), då samtliga aktörer står inför vägval i frågan. Beslut avseende Regina livslängdsförlängning behöver ej fattas förrän 2026, vilket passar bolaget väl, då ett eventuellt beslut om nya fordon kommer fattas i god tid innan dess.

Styrelsen godkänner rapporteringen

§ 1139 Ekonomi – tertialbokslut 2024-04-30, bilaga 2

Ekonomichef Annika Garpefjäll redogjorde för utfallet av det ekonomiska utfallet per 30 april 2024. Trafikkostnaden är cirka 2 MSEK högre än budgeterad men på samma gång är biljettintäkterna 1,7 MSEK högre än budget och med lägre bolagsförvaltningskostnader blir regionens medfinansiering 1,7 MSEK lägre än budgeterad nivå.

Styrelsen godkänner rapporteringen

§ 1140 Analys om Norrtåg omfattas av säkerhetsskyddslagen

Vd Joakim Berg redogjorde för Transportstyrelsens tillsynsärende angående säkerhetsskyddslagen och frågan om Norrtåg omfattas av den lagen eller inte. Bolaget har utifrån den av SÄPO framtagna metodiken undersökt om bolagets verksamhet omfattas. Svaret har därefter lämnats till Transportstyrelsen som svar på deras tillsynsärende. I nuläget är bedömningen att bolaget inte omfattas. Styrelsen föreslås att lämna ärendet utan vidare åtgärd i väntan på beslut av Transportstyrelsen.

Styrelsen godkänner rapporteringen och den föreslagna hanteringen

§ 1140 Kommunikation och varumärke

Joakim Berg redogjorde för Norrtågs olika aktiviteter och kampanjer för att öka resandet. Under den årliga ”Penionärsveckan”, där Norrtåg erbjuder gratis resor för alla pensionärer, har resandet varit väldigt stort i hela trafiksystemet med ett flertal fullsatta tåg. Syftet, att fler ska upptäcka tåget, anses vara väl tillgodosett. Vidare presenterade den framtagna maskoten ” Loki”. En pysselbok har framtagits som delas ut till de yngre barnen på resan vilket har varit mycket uppskattat.

Styrelsen godkänner rapporteringen

§ 1141 Riskanalys

Genomgång och uppdatering av gällande riskanalys.

2024-05-28	Risk	Effekt
1. Utbud		
1.1 Trafikkvalitet	2	3
1.2 Större trafikala störningar	2	4
1.3 Olyckor och evakuering	1	5
1.4 Störningar kopplat till spårfordon	1	3
1.5 Störningar kopplat till depå och underhåll	2	3
2. Marknad och varumärke		
2.1 Marknad och ökat resande	1	2
2.2 Biljettdistribution	4	4
2.3 Varumärke	2	3
2.4 Dataintrång eller påverkan på IT-system	4	5
3. Styrning och finansiering		
3.1 Minskad statlig medfinansiering	4	4
3.2 Ägarnas finansiering	4	4
3.3 Stabiliteten hos operatören	2	3
3.4 Förändrade kostnader för infrastruktur	4	2
4. Organisation		
4.1 Organisation	2	3

Styrelsen beslutar att inte revidera aktuell riskanalys.

§ 1141 Styrelsens enskilda överläggningar

Ordförande redogör för styrelsen för uppföljningen med vd med anledning av vd-utvärderingen och resultatet av årets lönerevision. Ordförande redogör även för de bisysslor som godkänts i och med överenskommelsen.

Ordförande avslutade mötet

Joakim Berg
Joakim Berg
Date: 2024-07-01 10:56 CEST
Signed with Swedish BankID
Role: Vd
Signed via account: joakim.berg@norrtag.se

Jonny Lundin
Jonny Lundin
Date: 2024-07-01 10:58 CEST
Signed with Swedish BankID
Role: Ordförande
Signed via account: jonny.lundin@rvn.se

Jenny Sellsve
Jenny Sellsve
Date: 2024-07-01 14:45 CEST
Signed with Swedish BankID
Role: Ledamot
Signed via account: jenny.sellsve@regionjh.se

NORRTÅG

I SAMARBETE MED VY

Kvalitetsrapport Trafik T1 2024

Innehållsförteckning

Resande **2**
Ökat resande trots en hård vinter 2
Punktlighet **4**
Hastighetsbegränsningar och minskad kapacitet 4
Ständiga förbättringar 6
Regularitet **7**
Svåra väderförhållanden, olycka och fordonsbrist 7
Sundsvall–Storlien **10**
Försiktig ökning av resandet 10
Punktlighet 11
Regularitet 11
Sundsvall–Umeå **12**
Fortsatt starkt resande på största linjen 12
Punktlighet 13
Regularitet 13
Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs **14**
Fler turer och ökat resande på linjen 14
Punktlighet 15
Regularitet 15
Umeå–Luleå **16**
Från stark tillväxt till stabil resandenivå 16
Punktlighet 17
Regularitet 17
Luleå–Kiruna **18**
Stor efterfrågan på tågresor längs Malmbanan 18
Punktlighet 19
Regularitet 19
Luleå–Haparanda **20**
Betydande minskning av resande på linjen 20

Punktlighet 21
Regularitet 21

Resande

552
tusen resor
Tertial 1 2024

+3%
resande 2024
jmf 2023

55%
reser med enkelbiljett
Tertial 1 2024

Ökat resande trots en hård vinter

Snösmockor, vindrekord, röda vädervarningar och sträng kyla kännetecknar vintern 2023/2024 i Norrtågland. I början av året var det ovanligt kallt väder och på vissa ställen väldigt mycket snö. Kylan medförde att Trafikverket stängde banorna norr om Umeå under några dagar, vilket inte har hänt tidigare i Norrtågs historia. Den stränga vintern till trots, har Norrtåg upprätthållit trafiken för att möjliggöra resor för våra arbets- och studiependlare. Efter olyckan i Järpen i oktober 2023 reducerades trafiken på linjerna Sundsvall-Umeå och Sundsvall-Storlien, vilket har påverkat resandet, men inte i den grad som vi befarat.

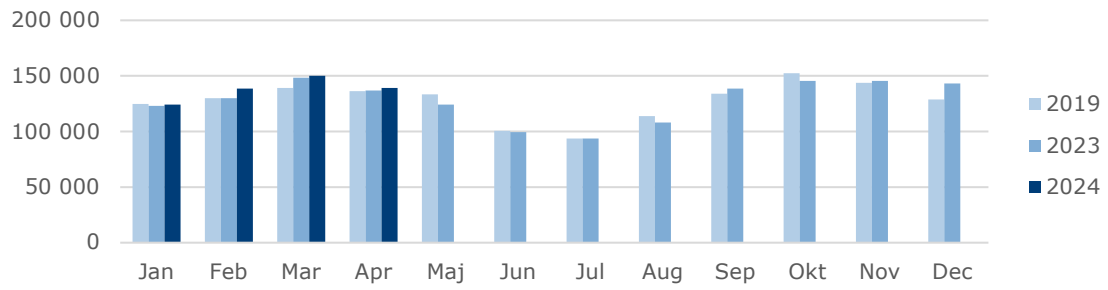
Under det första tertialet 2024 har totalt 551 923 resor gjorts med Norrtåg, vilket är 3 procent högre resande än föregående år. Fyra av sex linjer har ett ökat resande på mellan 3 och 9 procent. Umeå-Luleå har något lägre resande (-2 procent) jämfört med förra årets höga resandesiffror och Luleå-Haparanda har 22 procent lägre resande.

Efter den svåra vinterperioden har trafiken flutit på bra, och resandet har ökat varje månad jämfört med föregående år. Totalt för första tertialet är resandet 3 procent högre än föregående år, men 3 procent lägre än budget. För att öka resandet planeras olika marknadsaktiviteter, bland annat fria pensionärsresor under några dagar i maj samt extra satsning på Tågsemester-kampanjen inför sommaren.

Banarbetsperioden har påbörjats. Mellan Vännäs och Hällnäs inleddes i april ett arbete som påverkar resenärer från Vindeln och Hällnäs, vilka hänvisas till ersättningsbussar och Länstrafikbussar. Trots den långa banarbetsperioden, som sträcker sig till midsommar, med något förändrade tider för resenärer att anpassa sig till, har resandet fortsatt att hålla en ganska hög nivå.

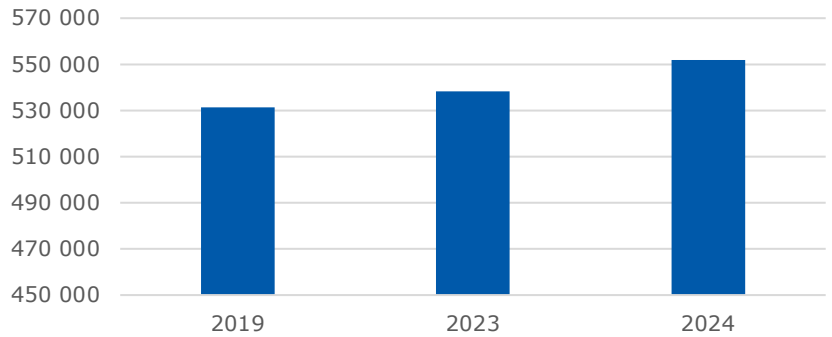
> *Med ett förbättrat utbud och mer kunskap om Norrtågsprodukten finns stora möjligheter att öka resandet och Norrtågs marknadsandel.*

Resande månadsvis



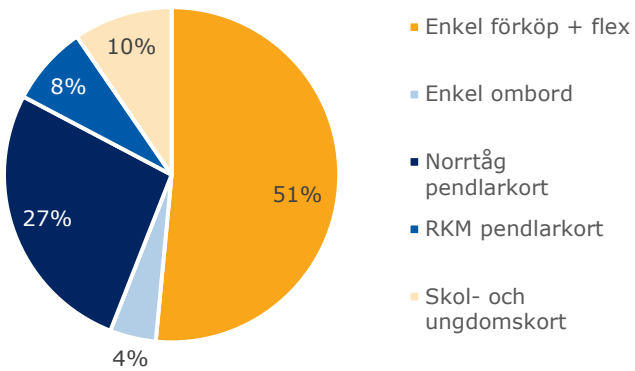
Resandet under T1 2024 är 3 procent högre än samma period 2023.

Resande totalt



Ackumulerat 2024

Biljettyp



Den största andelen (55 %), av Norrtågs resor görs med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort (45 %).

Punktlighet

72%
ankommer inom 5 min
under T1 2024
(87% T1 2023)

87%
ankommer inom 15 min
under T1 2024
(94% T1 2023)

Hastighetsbegränsningar och minskad kapacitet

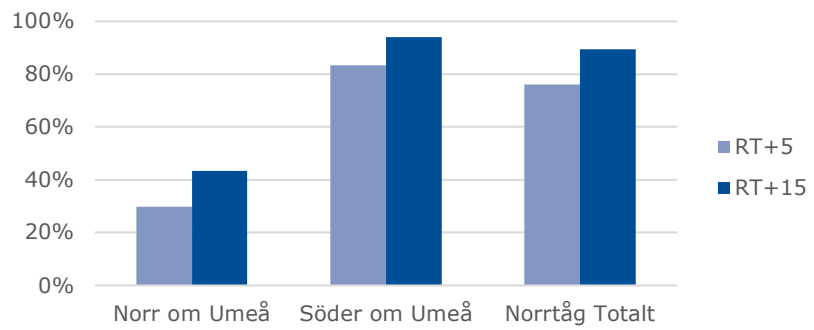
Statistiken över punktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation eller en viktig bytespunkt i rätt tid. Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter och 59 sekunder efter ankomsttiden enligt tidtabellen. Eftersom Norrtåg kör både korta och långa sträckor, mellan 3 och 47 mil, mäter vi även punktligheten inom 15 minuter (RT+15). De flesta tåg som är försenade mer än sex minuter ankommer till slutstationen inom 15 minuter.

Under T1 2024 var punktligheten 76 procent RT+5 och 89 procent RT+15. Det är fortsatt en bra bit under det nationella punktlighetsmålet (95 procent RT+5). Punktligheten varierar också mellan olika sträckor. Våra linjer i Norrbotten har normalt sett lägre punktlighet än i övriga trafiknätet. Detta beror oftast på utmaningar i infrastrukturen.

> *Problem med uppställda godsvagnar, kapacitetsbegränsningar på kritiska bandelar och problem med infrastrukturen påverkar kraftigt punktligheten i trafiken norr om Umeå.*

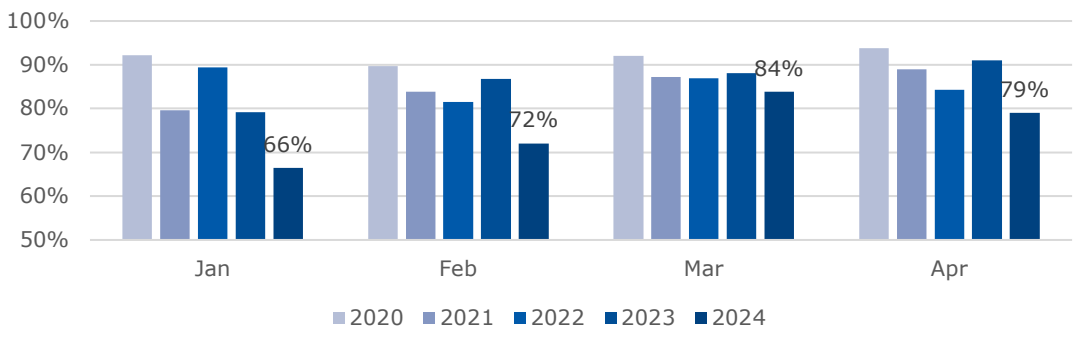
Under det första tertialen 2024 har Norrtågs punktlighet påverkats av en rad olika faktorer, huvudsakligen kopplat till den snörika vintern och den stränga kylan i januari. Vi har under första tertialet också sett en tydlig ökning av hastighetsnedsättningar till följd av problem med infrastrukturen jämfört med tidigare år, vilket i sin tur har bidragit till ytterligare förseningar. Dessa hastighetsnedsättningar varar under allt längre tid och skapar systematiska förseningar för trafiken.

Punktlighet tertial 1



En tydlig skillnad i punktlighet på sträckor norr respektive söder om Umeå.

Punktlighet per månad



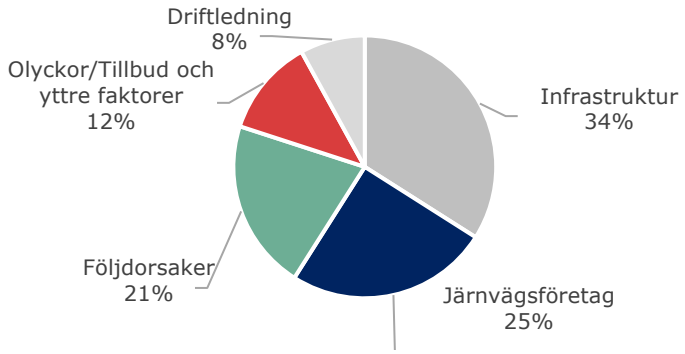
Punktlighet per månad RT + 5 minuter.

Punktligheten för trafiken norr om Umeå ända upp till Kiruna är fortsatt starkt påverkad av problem med infrastrukturen och kapacitetsbegränsningar på banan. Banorna norr om Umeå och framför allt Malmbanan, som sträcker sig genom några av Sveriges mest väderutsatta områden, har denna vinter påverkats hårt av snöfall, isbildning, och extrema temperaturer vilket även har påverkat spårens status, kontaktledningar och signalsystem. Vinterns påfrestningar har inte bara orsakat skador på infrastruktur, och Norrtågs fordon, utan även på godstågen. Särskilt tydligt för Norrtåg är alla godsvagnar som parkeras längs mötesplatser på grund av hjulskador som inte tillåter dem att åka vidare. Dessa uppställda godsvagnar begränsar möteskapaciteten längs banan och genererar därmed förlängda gångtider med förseningar som följd.

Samtliga tåg som trafikerar Norrbotten är fortsatt beroende av Boden som ett nav för trafiken där flera av våra resenärer kan byta tåg för att åka vidare till sin slutdestination. Med de stora bekymren kopplat till förseningar på Stambanan genom övre Norrland och Malmbanan blir därför denna nod särskilt beroende av en väl fungerande infrastruktur för att inte generera förseningar.

Orsakerna till förseningar skapar i förlängningen tågköer på alla banor vi trafikerar. En försening eller ett avbrott orsakat av tredje part kan fortsätta generera merförseningar för Norrtåg under lång tid, till följd av de köer som uppstått på de hårt trafikerade banorna.

Orsak till merförseningar



Orsaker till merförseningar tertial 1

Ständiga förbättringar

Vårt arbete med att förbättra punktligheten pågår och förutom det arbete som initierats i Norrbotten, vilket har beskrivits i tidigare rapporter, har vår operatör under början av året också anställt en punktlighetsansvarig. Det är en dedikerad roll som närmare ska följa upp förseningar och merförseningar. Syftet är att identifiera grundorsakerna till dessa förseningar och arbeta aktivt tillsammans med Trafikverket för att åtgärda de systematiska bristerna som försämrar punktligheten i vår trafik. Slutsatserna från dennes arbete ska också ligga till grund för att förebygga risker som påverkar trafikens robusthet.

Regularitet

87%
går som tåg
T1 2024

90%
går som tåg
i april 2024

Svåra väderförhållanden, olycka och fordonsbrist

Regularitetsmåttet avser andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid samt persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att fordonsfel under färd eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

Året inleddes med stora snömängder och en extrem kyla som ledde till att Trafikverket beslutade om en stängning av samtliga banor norr om Vännäs. Stängningen gjordes dels på grund av riskerna för skador i infrastrukturen, dels av säkerhetsskäl för resenärer. Tidigare år har Norrtåg tillsammans med operatören beslutat om att ställa in trafik på grund av kyla, men det här är första gången som Trafikverket själva stänger banan under åren som Norrtåg trafikerat. Givetvis fick denna avstängning stor påverkan på regulariteten under januari månad och konsekvenserna av kylan höll i ytterligare några veckor.

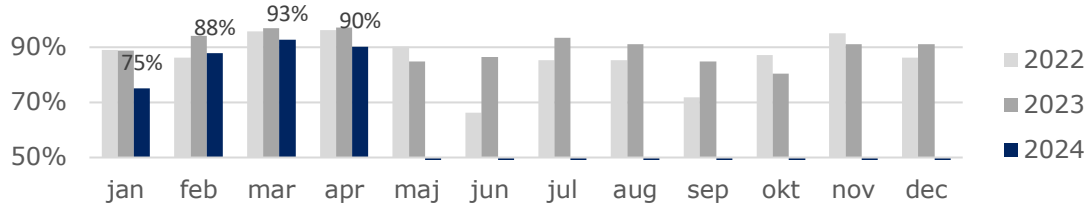
Kylan och snömängderna orsakade också fordonsskador, vilket orsakade inställda turer. Den utmärkande orsaken till fordonsbrist under vintertid är främst kopplat till hjulskador, bromsproblem och viltskador. Norrtåg beslutade om att reducera trafiken under fyra dagar för att komma ikapp och åtgärda de fordonsskador som uppkom under den värsta kylan, medan andra operatörer tvingades reducera trafiken under betydlig längre perioder.

> *Första gången som Trafikverket stänger alla banor norr om Vännäs under den tid som Norrtåg trafikerat.*

I slutet av oktober 2023 inträffande en tragisk olycka utanför Järpen i Jämtland där ett Coradiafordon kolliderade med en lastbil. Detta medförde fordonsbrist och reducerad trafik på vissa sträckor under slutet av 2023 och hela 2024, vilket också påverkar regulariteten.

Ytterligare en faktor som påverkat Norrtågs regularitet är en ökad andel fel med infrastrukturen kopplat till strömförsörjning och signalsystem. Under de första fyra månaderna har det vid flertalet tillfällen inneburit spärrad bana med inställda avgångar som följd. Dessa fel har också varat längre än tidigare med flertalet påverkade tåg.

Regularitet månadsvis



Regulariteten under årets första tertial är betydligt lägre än föregående år.

Linje för linje

Sundsvall–Storlien

+3%
resande T1 2024
jmf 2023

80%
ankommer inom 5 min
(90% inom 15 min)
T1 2024

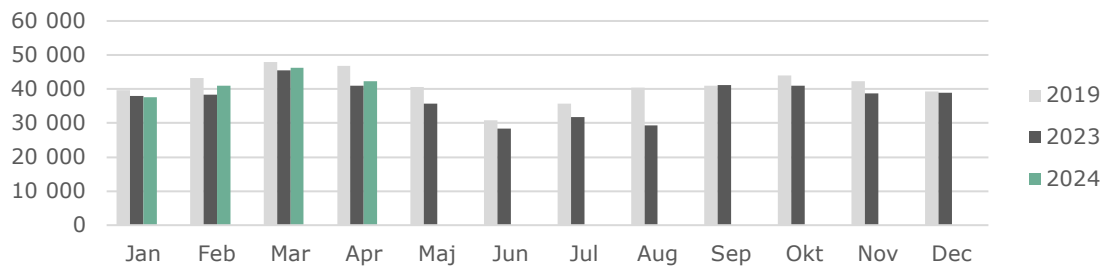
88%
går som tåg
T1 2024

Försiktig ökning av resandet

Resandet på sträckan har under året inte nått upp till de nivåer vi hade före pandemin, även om resandet sakta med säkert har ökat. Det totala resandet under första tertialet 2024 är 3 procent högre än 2023 och 6 procent lägre än 2019. Att resandet fortfarande inte har nått upp i samma nivåer som 2019 beror delvis på att ett fordon är borta efter olyckan i Järpen hösten 2023, vilket ledde till en reducering av trafiken.

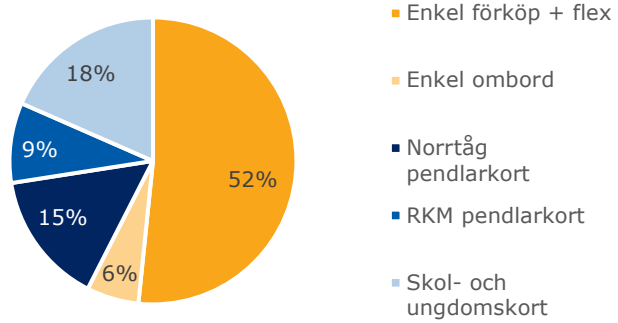
Resandet på sträckan är tydligt säsongsbetonat med mycket besöks- och turistresor under högsäsong, lov och ledigheter. Även studie- och arbetspendling och resande med skol- eller ungdomskort är en stor del (42 procent) av resandet på sträckan.

Resande månadsvis



Resandet under T1 2024 är 3 procent högre än samma period 2023.

Biljettyp

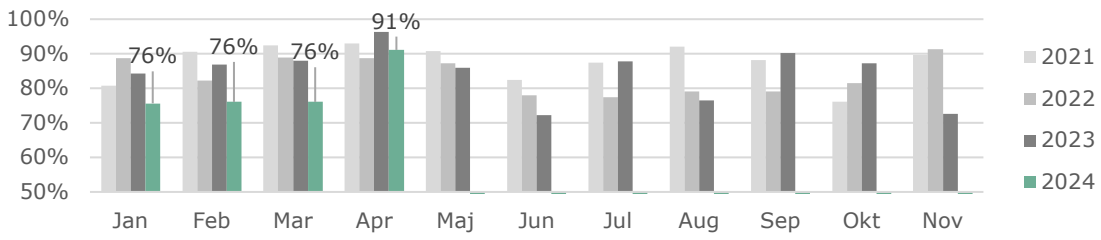


Den större andelen av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

Den totala punktligheten på sträckan under T1 2024 uppgick till 80 procent RT+5 och 92 procent RT+15. Särskilt tydligt i diagrammet nedan är hur de första tre månadernas snömängder och kyla påverkade punktligheten på Mittbanan. Förutom de fordonsproblem som historiskt varit en följd av kyla och snö har Mittbanan den här vintern också haft fler problem med infrastrukturen som lett till signalfel, växelfel och hastighetsnedsättningar. Utmärkande under första tertialet är antalet hastighetsnedsättningar på banan, vilka ger påverkan under längre tid.

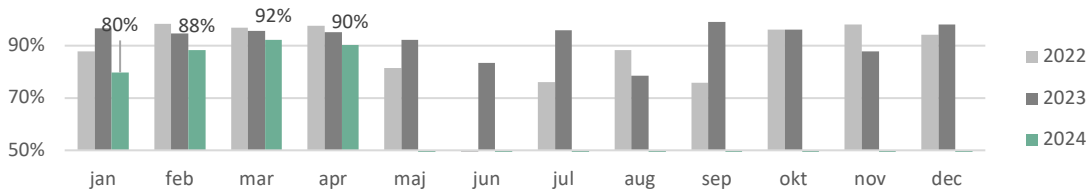
Punktlighet månadsvis



Regularitet

Regulariteten under T1 2024 uppgick till 88 procent. Den något lägre regulariteten den första delen av året jämfört med föregående år beror på reducering av trafik på grund den olycka som inträffade i oktober 2023. Reduceringen har inneburit att två avgångar per dag har ställts in på Mittbanan, på grund av minskad fordonstillgång. Januari var också särskilt drabbad regularitetsmässigt på grund av fordonsbrist till följd av den extrema kylan som orsakade skador på fordonen, framför allt hjulskador.

Regularitet månadsvis



Sundsvall–Umeå

+3%
resande T1 2024
jmf 2023

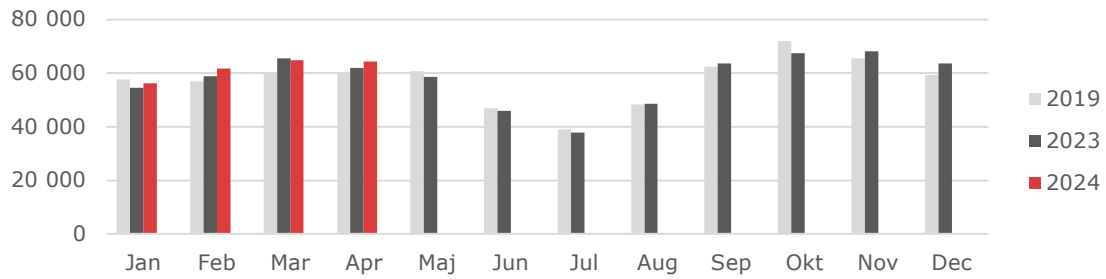
77%
ankommer inom 5 min
T1 2024
(90% inom 15 min)

83%
går som tåg
T1 2024

Fortsatt starkt resande på största linjen

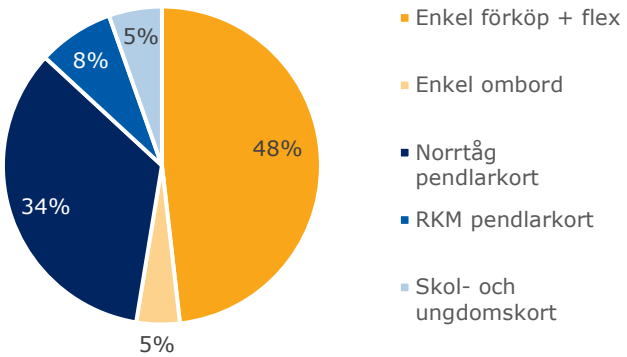
Resandet på sträckan Sundsvall-Umeå utgör närmare hälften av Norrtågs totala resande och är därmed den största av våra linjer. En stor andel (47 procent) av resenärerna är arbets- eller studiependlare. Under första tertialet 2024 var resandet på sträckan 3 procent högre än föregående år och 5 procent högre än 2019. Liksom på linjen Sundsvall-Storlien påverkas trafiken av reduceringen efter den tragiska olyckan utanför Järpen i oktober 2023. Trots den fortsatta trafikreduceringen har resandet visat sig starkt och ökat under årets första månader, även om ökningen förmodligen hade varit större med full trafik.

Resande månadsvis



Resandet under T1 2024 är 3 procent högre än samma period 2023.

Biljettyp

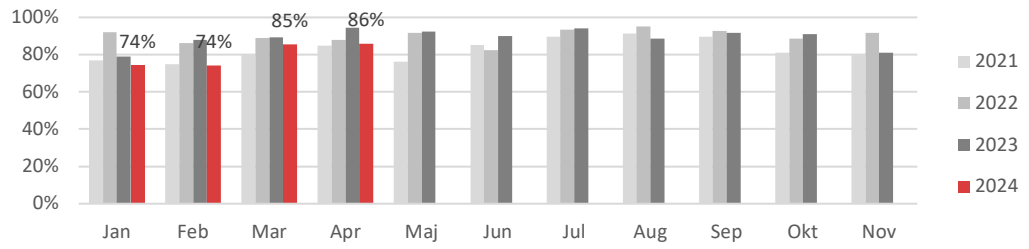


Drygt hälften av resenärerna (53 procent) reser med enkelbiljett på sträckan.

Punktlighet

Punktligheten för T1 2024 uppgår till 80 procent RT+5 och 92 procent RT+15. Botniabanan har under denna period haft en betydligt högre andel hastighetsnedsättningar på grund av infrafel än tidigare år. Hastighetsnedsättningarna har inneburit att tågens gångtid på sträckan förlängts med drygt sex minuter, vilket är mycket tid på den typen av bana för persontåg. Dessa ökade gångtider har därmed gjort samtliga av våra avgångar mer sårbara för andra orsaker till merförseningar. De stora bekymren med punktligheten på Stambanan genom övre Norrland och Malmbanan har också påverkat avgångarna längs kusten. Drygt två tredjedelar av tågen från Norrbotten har övergångar för resenärer som ska resa vidare söderut från Umeå. Detta leder till att tåg från Umeå söderut i flera fall måste vänta in anslutande tåg och förseningen norrifrån förs över till kuststräckan.

Punktlighet månadsvis

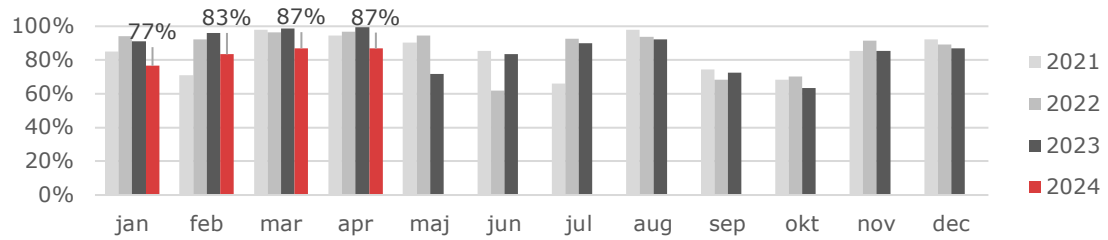


Punktlighet per månad.

Regularitet

Under T1 2024 uppgick regulariteten på sträckan till 83 procent. Precis som Mittbanan blev även denna sträcka särskilt påverkad i januari av snö och främst extrem kyla. Då dessa två banor har fordonsomlopp som löper in i varandra blir de även beroende av varandras respektive regularitet. Den fordonsbrist som ledde till inställda tåg var framför allt en följd av skador på hjul samt viltpåkörningar. Vidare reducerades även trafik mellan Umeå och Sundsvall till följd av den olycka som skedde på Mittbanan i slutet av föregående år, då ett av våra Coradia-fordon fick sådana skador att den beräknas vara på reparation under hela T24. Under andra halvan av T1 har andelen infrafel, främst elfel och problem med Trafikverkets signalsystem på banan, varit större än vanligt. Vid två tillfällen har till och med banan varit stängd en halv dag under reparation och felsökning, vilket ledde till flertalet inställda avgångar.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs

+5%
resande T1 2024
jmf 2023

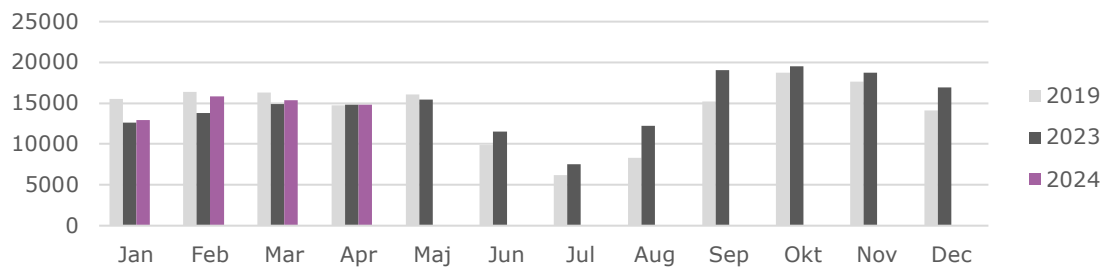
84%
ankommer inom 5 min T1 2024
(97% inom 15 min)

86%
går som tåg T1 2024

Fler turer och ökat resande på linjen

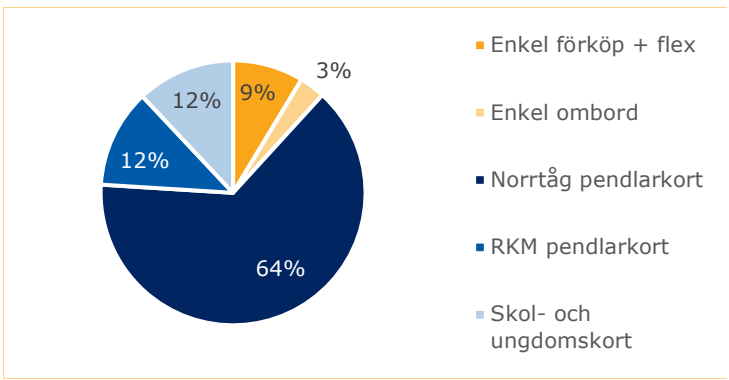
Under första tertialet 2024 var resandet på linjen 3 procent högre än föregående år och 6 procent lägre än 2019, vilket till största delen beror på ett lägre resande i januari då avgångar ställdes in på grund av kyla och snö. I samband med tidtabellskiftet i december 2023 utökades antalet turer från Vindeln och vi kan se en ökning i resandet, men ökningen skedde redan under hösten 2023. Arbets- och studiependlare är den absolut största resenärsgruppen på sträckan och utgör 87 procent av resandet.

Resande månadsvis



Resandet under T1 2024 är 5 procent högre än samma period 2023.

Biljettyp

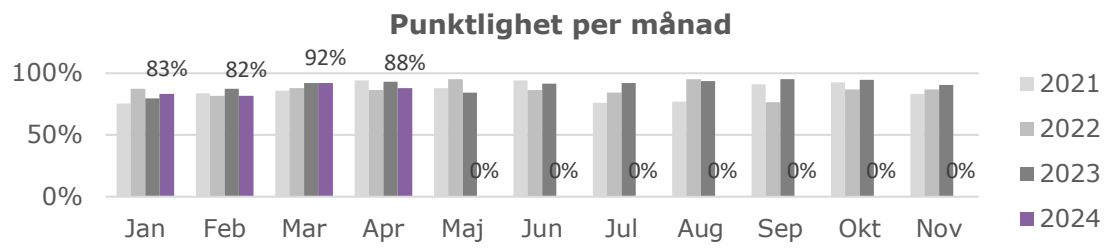


88 procent av resenärerna på sträckan är arbets- eller studiependlare.

Punktlighet

I T24 har samtliga avgångar på linjen förlängts, så att alla avgångar trafikerar Vindeln (varav en del fortsätter till Hällnäs). Denna förlängning av linjen har påverkan på punktligheten då vi därmed trafikerar Stambanan genom övre Norrland mellan Vännäs och Vindeln/Hällnäs. Banan är mer belastad av övrig trafik än bandelen mellan Umeå och Vännäs. Punktligheten på sträckan är dock normalt sett hög och under T1 2024 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 87 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 98 procent. Andelen merförseningar kopplat till operatören är låg, i de flesta fallen är det andra järnvägsföretag som spärrar linjen och orsakar försening.

Punktlighet månadsvis

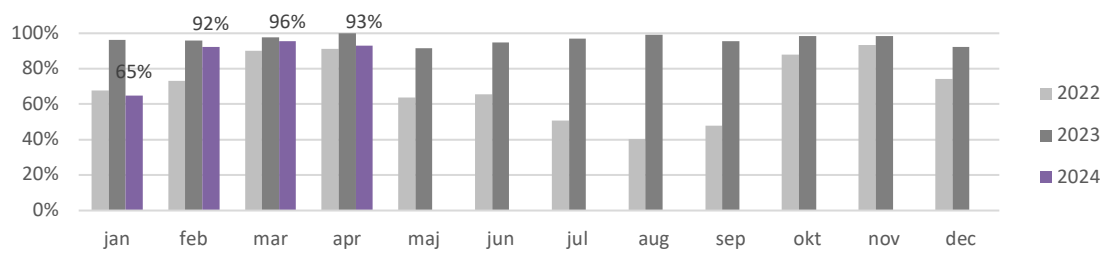


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten på sträckan är normalt sett hög. Under närmare en vecka i januari så stängdes dock banan av Trafikverket på grund av den extrema kylan. Detta stillestånd påverkade tydligt regulariteten på linjen och fick följder efterföljande veckor då de fordonsskador som uppkommit till följd av kylan skulle åtgärdas. Sedan början av april har regulariteten varit påverkad av ett banarbete som berör fem av avgångarna på vardagsmorgnar, ett arbete som pågår fram till midsommar.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Umeå–Luleå

-2%
resande T1 2024
jmf 2023

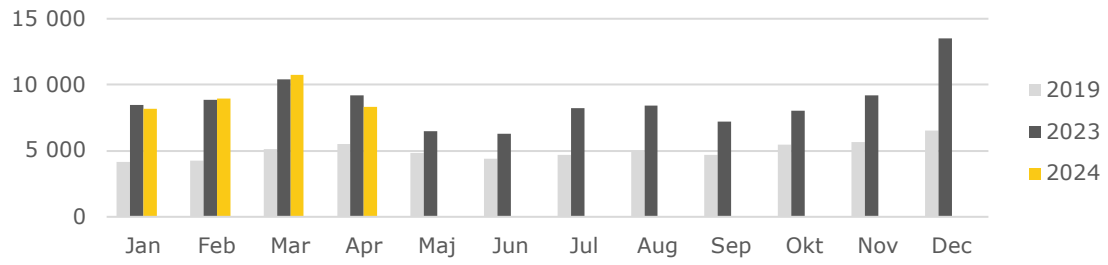
53%
ankommer inom 5 min T1 2024
(69% inom 15 min)

95%
går som tåg T1 2024

Från stark tillväxt till stabil resandenivå

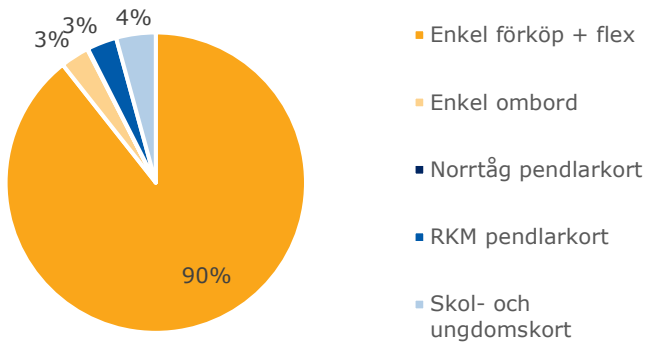
Resandeutvecklingen på sträckan fortsätter att vara stark, men efter en lång tid av ökat resande har resandet nått en nivå där ökningen inte är lika stor som tidigare. Under första tertialet 2024 uppgick resandet till 36 182 resor med Norrtåg, vilket var 2 procent lägre än föregående år, men hela 90 procent högre än 2019. De som reser på sträckan är framför allt studenter, affärsresenärer, värnpliktiga och de som reser till Norrlands universitetssjukhus. Den stora andelen (93 procent) av resenärerna reser med enkelbiljett. Det är en attraktiv tåglinje på en sträcka som är mindre bekväm att resa både med bil och buss. I januari 2024 stoppade Trafikverket tågtrafiken norr om Vännäs på grund av den stränga kylan, vilket påverkade trafiken, och därmed resandet, på sträckan under några dagar.

Resande månadsvis



Resandet under T1 2024 är 2 procent lägre än samma period 2023.

Biljettyp

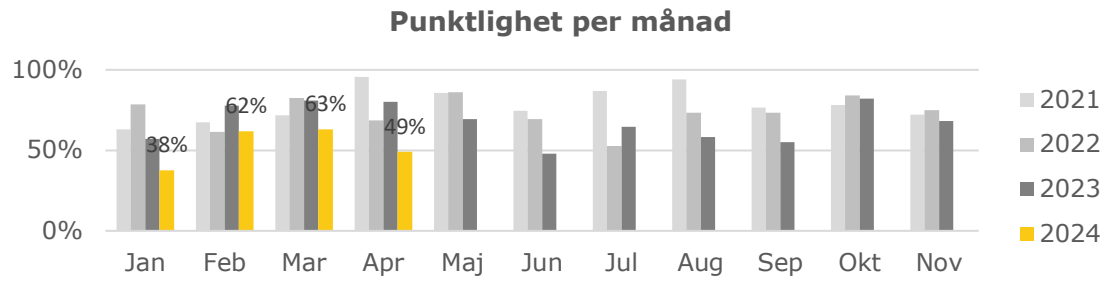


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

Punktligheten RT+5 uppgick under T1 2024 till 54 procent och till 70 procent RT+15. Stambanan genom övre Norrland, som linjen trafikerar, har under vintern haft historiskt låg punktlighet. Dessa låga nivåer förklaras i princip uteslutande av problem med infrastruktur och andra operatörer. Den väldigt snörika och kalla vintern ledde till ovanligt mycket vagnskador för andra operatörer, vilket i praktiken fått som följd att de behövt ställa upp trasiga vagnar på mötesplatser längs linjen. I och med dessa uppställningar minskade banans kapacitet för mötesmöjligheter och som konsekvens uppstod stora förseningar för övriga operatörer på banan. De minskade mötesmöjligheterna tillsammans med övriga infrafel har orsakat tågköer på en, från grunden, hårt trafikerad bana. Punktligheten har även påverkats av förseningsminuterna som är kopplade till trängsel kring och i Boden.

Punktlighet månadsvis

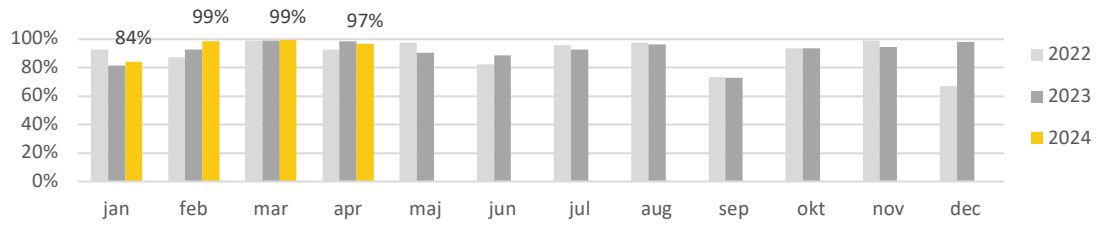


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten har under denna period varit hög, 95 procent. Det ska dock sägas att snittet drogs ned av Trafikverkets stängning av banan, till följd av kyla, under närmare en vecka i januari. Om man tittar på perioden då banan varit helt öppen mellan februari och april har regulariteten legat på drygt 98 procent.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Luleå–Kiruna

+9%
resande T1 2024
jmf 2023

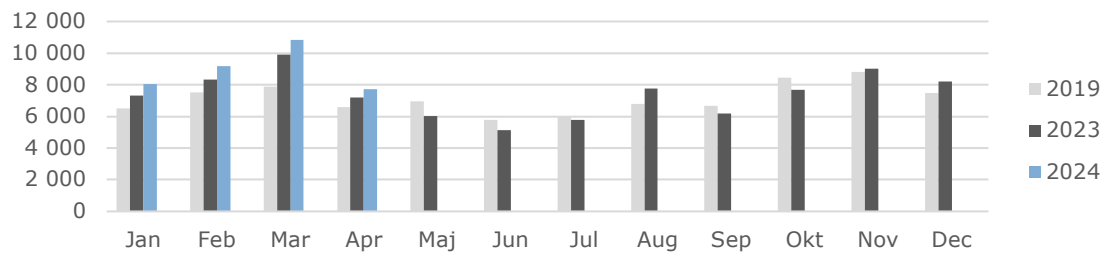
35%
ankommer inom 5 min T1 2024
(61% inom 15 min)

91%
går som tåg T1 2024

Stor efterfrågan på tågresor längs Malmbanan

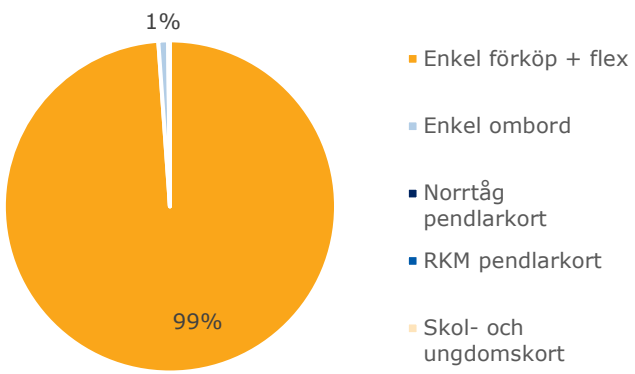
Under första tertialet 2024 gjordes 32 775 resor på linjen, vilket var 9 procent högre än föregående år och 25 procent högre än 2019. En anledning till resandeökningen de senaste månaderna är överflyttningen av resenärer från nattåget till Norrtåg, på grund av vinterns urspårning (godståg) på Malmbanan. Den stora andelen resor (99 procent) görs med enkelbiljett och utifrån NKI-undersökningar vet vi att tåget upplevs som ett tryggt sätt att resa jämfört med bilen under vinterhalvåret. I januari 2024 stoppade Trafikverket tågtrafiken norr om Vännäs på grund av den stränga kylan, vilket påverkade trafiken även på sträckan Luleå–Kiruna under några dagar.

Resande månadsvis



Resandet under T1 2024 är 9 procent högre än samma period 2023.

Biljettyp

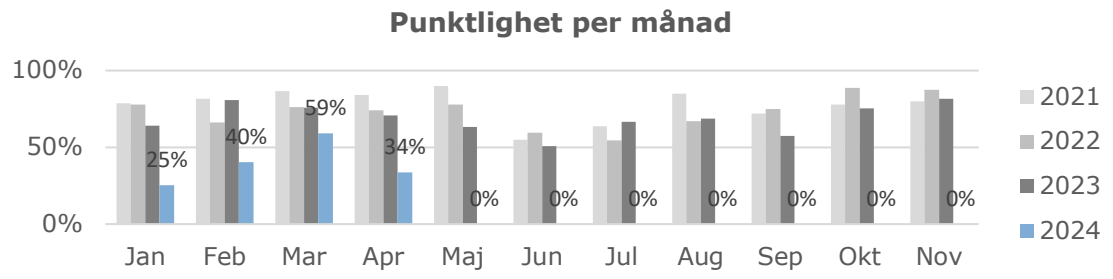


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

Under T1 2024 har trafiken på linjen Luleå-Kiruna påverkats av enorma punktlighetsproblem; 41 procent RT +5 och 68 procent RT +15. Historiskt är det en bana med lägre punktlighet än de övriga banorna där orsaken inte bara är kopplat till de långa sträckorna Norrtåg trafikerar, utan framför allt de stora bristerna i infrastrukturen. Under årets första tre månader har banan haft en mängd hastighetsnedsättningar, växelfel, uppställda vagnar på mötesspår och elfel. Stora och långa banarbeten mellan Luleå och Boden, med begränsad kapacitet och hastighet som följd, har också påverkat samtliga tåg med systematiska förseningar. Även vinterns urspårningar på Malmbanan har skapat störningar i hela trafiksystemet i Norrbotten med stora förseningar som konsekvens.

Punktlighet månadsvis

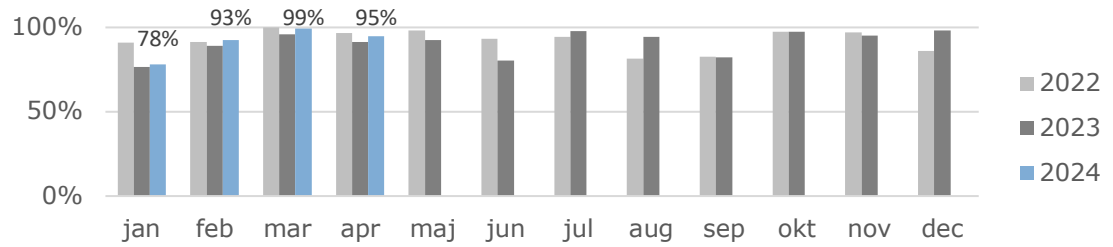


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten har under T1 2024 legat på 91 procent. Det som drar ned snittet är framför allt att all trafik norr om Vännäs, Stambanan genom övre Norrland samt Malmbanan, stängdes av Trafikverket i början av januari till följd av extrem kyla. Vi ser dock en positiv trend gällande regulariteten för sträckan, då den ökar månad för månad jämfört med föregående år.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Luleå–Haparanda

-22%
resande T1 2024
jmf 2023

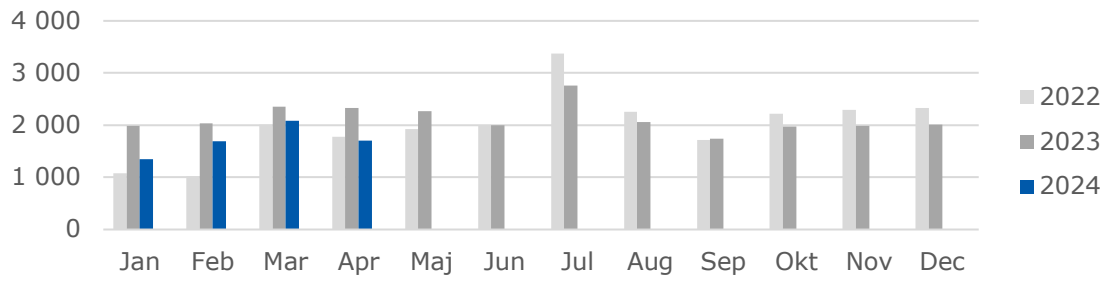
50%
ankommer inom 5 min T1 2024
(80% inom 15 min)

83%
går som tåg T1 2024

Betydande minskning av resande på linjen

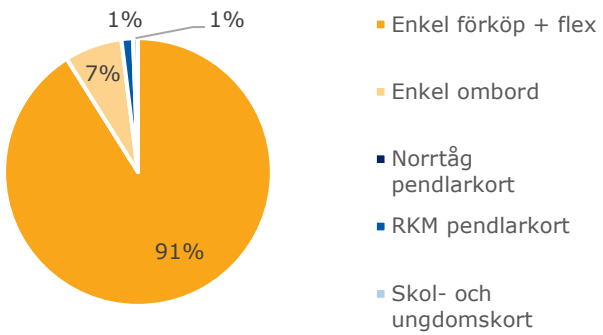
Under första tertialet 2024 gjordes 6 817 resor på linjen, vilket är 22 procent lägre än samma period föregående år. Resandet har utmanats av att avgångar på linjen har ställts in, bland annat i januari när vinterns utmaningar orsakade isbildning och tjuvbroms på fordon och man tvingades prioritera större linjer framför Luleå-Haparanda. Majoriteten (98 procent) av resorna på sträckan görs med enkelbiljett.

Resande månadsvis



Resandet under T1 2024 är 22 procent lägre än samma period 2023.

Biljettyp

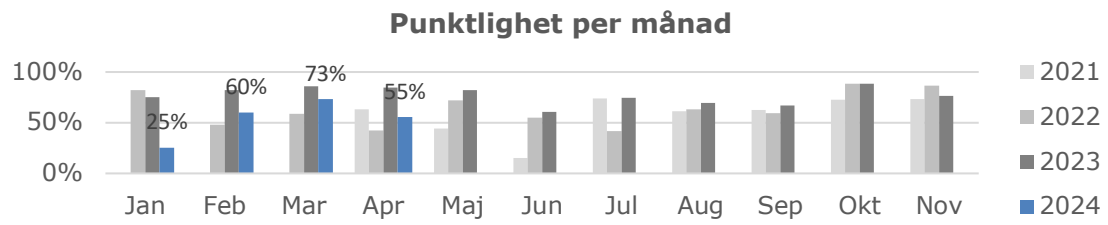


Majoriteten av resenärerna på sträckan reste med förköpt enkelbiljett under T1 2024. En liten del, 2 procent, reser med pendel- eller skolkort.

Punktlighet

Sträckan mellan Haparanda och Luleå har sedan starten dragits med stora punktlighetsproblem. Under T1 2024 uppgick punktligheten till 56 procent RT+5 och 83 procent RT+15. Likt trafiken mot Kiruna är även denna trafik drabbad av problemen med systematiska förseningar kopplat till stora arbeten mellan Luleå och Boden. Till följd av den låga trafikeringsgraden på banan dras den också med bekymmer kopplat till snöröjning. En mindre trafikerad bana snöar snabbare igen med ökad andel växelfel som följd och därmed förseningar.

Punktlighet månadsvis

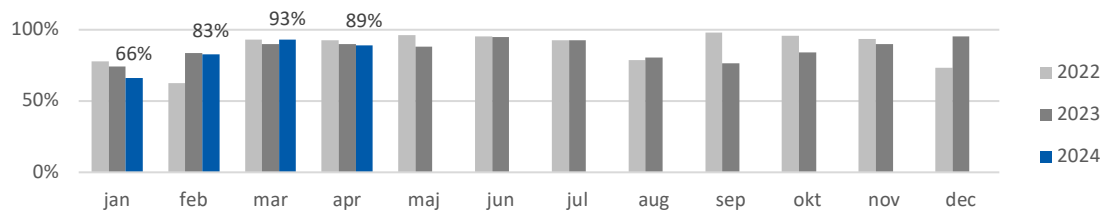


Punktlighet per månad.

Regularitet

Regulariteten T1 2024 uppgick till 83 procent. Den största påverkan för regulariteten på sträckan är den stängning av banorna norr om Vännäs som beskrivits tidigare i denna rapport. Dock fick den extrema kylan också konsekvenser, då några av fordonen som trafikerar Norrbotten fick frysskador som var tvungna att åtgärdas innan de åter kunde sättas i trafik.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

NORRTÅG

I SAMARBETE MED VY

Kvalitetsrapport Ekonomi Tertial 1 2024

Ekonomiskt utfall 2024

Trafiken

Banorna norr om Umeå och framför allt Malmbanan som sträcker sig genom några av Sveriges mest väderutsatta områden, har denna vinter, påverkats hårt av snöfall, isbildning, och extrema temperaturer vilket har även påverkat spårens tillstånd, kontaktledningar och signalsystem. En konsekvens av detta var att Trafikverket ställde trafiken under några dagar för att skona infrastrukturen.

Väderförhållanden har även påverkat fordonen i form av hjulskador och bromsproblem. Dock har Norrtåg upprätthållit en bra trafik för våra resenärer och kört trafiken i möjligaste mån vilket också avspeglar sig i resandesiffrorna. Dock ser vi långsiktiga konsekvenser av vinterns påfrestningar på infrastrukturen vilket avspeglar sig i form av stora hastighetsnedsättningar och därmed även sämre punktlighetssiffror framför allt norr om Umeå.

Ett utfall i fas med budget

Den totala trafikkostnaden uppgår till 176 500 kkr jämfört med prognos 174 506 kkr, en avvikelse på+1 995 kkr.

Banavgifter är -1 534 lägre än budget med anledning av inställd trafik pga infrastrukturproblem och fordonbrist. Då vi har tillsammans med operatören försökt upprätthålla trafiken och bussersätta avgångar då snö och is drabbat infrastruktur och fordon, vilket medfört att kostnaden för bussersättning överstigit budget med 1 668 kkr. Samtidigt har elindex för minskat med – 2 930 kkr jämfört med budget. Den avvikelse som finns på tekniskt underhåll avser viltskador där antalet viltolyckor och skador på fordonen har ökat kraftigt denna vinter, en avvikelse på 2 224 kkr. Fordonshyrorna höjdes 2024 och den budgeterade höjningen var inte tillräcklig i budget, en avvikelse på 2 153 kkr.

Bolagsförvaltning och större projekt

Bolagsförvaltning ligger – 358 kkr totalt lägre än budget. Konsultkostnader för förstudie är reserverad enligt den prognos som AB Transitio har lämnat för den totala kostnaden för förstudie. Konsultkostnader för depåutredning har tagits löpande och upphandlingskostnaderna har minskat med anledning av att det mesta arbetet görs internt av bolaget.

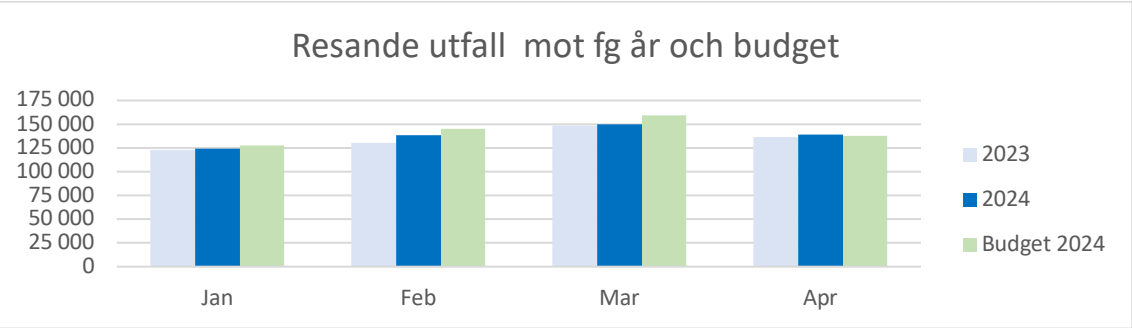
Intäkter	Utfall T1	Budget 2024	Avvikelse
Statlig medfinansiering	32 733	32 660	73
SJ uteblivna avgångar		0	0
Regionens medfinansiering	83 812	85 601	-1 789
Biljettintäkter	70 807	67 565	3 243
Övriga intäkter	110		110
Summa intäkter	**187 462**	**185 826**	**1 637**
Banavgifter	13 206	14 740	-1 534
Operatörsersättning	104 484	104 145	339
Elindex	2 110	5 041	-2 930
Fordonshyra	42 401	40 248	2 153
Verkstadsdepå	5 949	5 650	299
Tekniskt underhåll	4 662	2 438	2 224
Rörliga försäljningsomkostnader	1 421	1 644	-223
Bussersättning	2 268	600	1 668
Summa Trafikkostnad	**176 500**	**174 506**	**1 995**
Bolagsförvaltning och administrati	5 019	4 742	277
Förstudie och upphandling	5 943	6 578	-635
Resultat	**0**	**0**	**0**

Resultaträkning per 2024-04-30

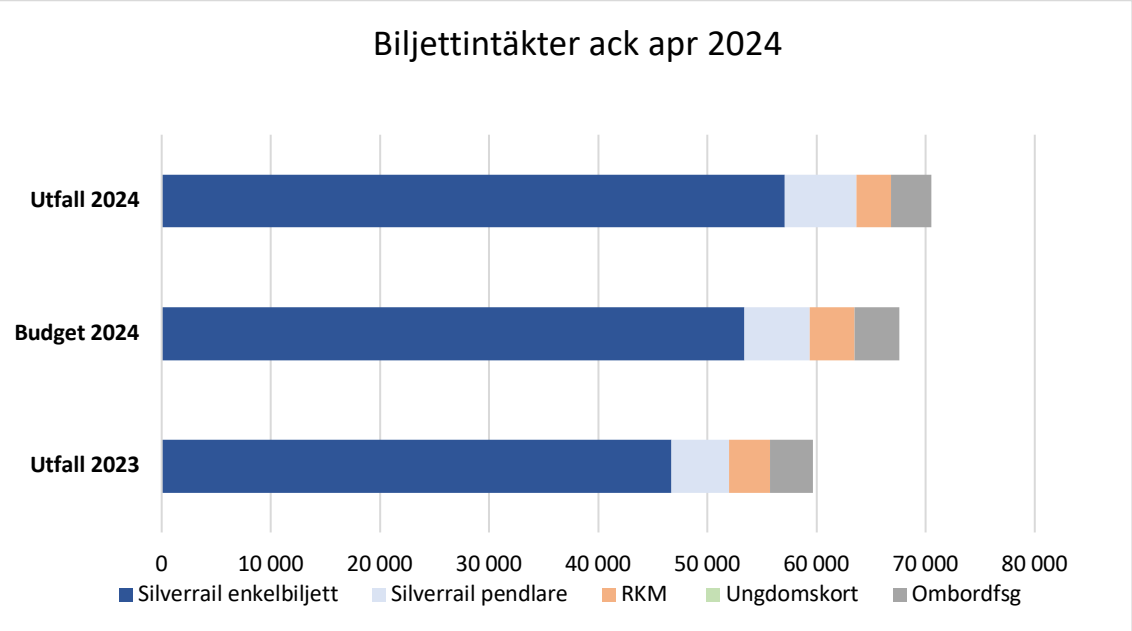
Finansiering

Resande och biljettintäkter

Den fortsatta resandeutvecklingen ligger något under budgeterad nivå men biljettintäkterna ligger bättre till än budget, en följd av den översyn av kilometerpriserna som skedde i november 2023. Resandet är – 3 % lägre än budget men 3 % över föregående år. Det är främst fritids- och nöjesresor under påsklov som inte varit i nivå med budget. Dock ser vi ett ökat resande jämfört med föregående år.



Biljettintäkterna jämfört med budget är 3 243 kkr bättre än budget och 11 401 kkr bättre än föregående år.



Statlig och regional medfinansiering

Den statliga medfinansiering ligger enligt budget, för det optionsår som parterna har träffat.

Total medfinansiering för regionerna, uppgår till 83 812 kkr, en nivå som är lägre än prognos med -1 789 kkr.

Ägarnas medfinansiering/trafikkostnad	Utfall	Budget 24	Avvikelse
Västernorrland	**29 623**	**29 700**	**-77**
Jämtland	**13 639**	**14 114**	**-475**
Västerbotten	**23 585**	**24 289**	**-704**
Norrbotten	**16 965**	**17 498**	**-533**
Total medfinansiering	**83 812**	**85 601**	**-1 789**

Utestående skuld till ägarna per 2024-04-30

Bolagets skuld till ägarna per 2024-04-30 uppgår till -92 159 733 kkr, varav 85 825 kkr avser driftsanslag för tertial 2 2024.

	IB	Inbetalt Tertial 1 och 2	Trafikkostnad tertial 1	UB
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-2 182 402	-59 552 196	29 623 126	-32 111 472
Region Jämtland Härjedelen	-1 617 712	-28 309 130	13 638 972	-16 287 869
Region Västerbotten	-229 482	-48 712 299	23 585 161	-25 356 620
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-292 127	-35 076 633	16 964 989	-18 403 771
	-4 321 723	-171 650 258	83 812 249	-92 159 733