

VD-kommentar per 2016-04-30

Norrtåg AB

Väsentliga händelser

De modifieringar som gjorts på tågen för att klara vinterns påfrestningar och hantera vinterns utmaningar på bästa möjliga sätt har gett positiva effekter. Vi har under vintermånaderna en punktlighet på 84 % och en regularitet på 94 %. Resandeutvecklingen är stabil. Under perioden har en resevaneundersökning och NKI genomförts på samtliga sträckor ombord på tågen. Helhetsintrycket för samtliga sträckor ligger fortsatt kvar på 84 %.

Arbetet med övertagandeprocessen med en ny operatör from 20 augusti går enligt projektplanen.

Resultatanalys

Bolaget uppvisar en trafik kostnad lägre än budget med 5.5 MSEK. Orsakerna till detta är fortsatt minskade elpriser och en stabil trafik, vilket medför att lägre kostnader för ersättningsfordon. Trafikverket har inte återkommit med beslut ännu om nivån för statlig medfinansiering för utvecklad trafik för tiden juli-december 2016, vilket medför att det saknas medfinansiering. Det överskott som redovisades för 2015 och som skuldfördes till ägarna i årsbokslut 2015 kommer att reglera den uteblivna statliga finansieringen 2016.

Prognos 2016

Det prognosticerade trafik kostnaden för 2016 visar en förbättrad kostnadsbild mot budget med 5 717 kkr. Den uteblivna statliga medfinansieringen för utvecklad trafik from 2016-07-31 medför att den regionala medfinansieringen ökar med 15 125 kkr. Denna risk fanns vid årsbokslut 2015 varför ägarna beslöt att det överskott som fanns 2015 skulle balanseras för att möta upp detta.

Umeå den 12 maj 2016



Maria Högländer
Vd Norrtåg AB

Norrtåg AB

Period: 2016-04-30

Jämförelse med;

Intäkter	Trafikkostnad	Bolagsadm	Norrtåg AB	Budget 2016	Avvikelse
Statlig medfinansiering Norrtågstrafiken	19 965 601		19 965 601	22 520 201	-2 554 600
Statlig medfinansiering fordonsstöd X62	2 268 499		2 268 499	2 268 479	20
Trafikverket			0		0
Landstingens finansiering	28 600 901	1 254 336	29 855 237	32 847 858	-2 992 621
Omsättning	50 835 001	2 508 672	52 089 337	57 636 538	-8 539 822
Operatörskostnad	2 386 758		2 386 758	2 388 000	-1 242
Karven	713 672		713 672	860 000	-146 328
Banavgifter	6 854 581		6 854 581	7 521 320	-666 739
Drift el	4 730 720		4 730 720	7 101 894	-2 371 174
Fordonhyra	24 331 888		24 331 888	24 854 638	-522 750
Verkstad och underhåll	4 606 236		4 606 236	5 305 333	-699 098
Trimningsåtgärder verkstad	1 000 000		1 000 000	950 000	50 000
Reservfordon	4 871 808		4 871 808	5 672 732	-800 924
Trafikkostnad administration	1 339 339		1 339 339	1 518 551	-179 212
Bolagsadministration		1 289 812	1 289 812	1 464 070	-174 258
Ränteintäkter		-35 476	-35 476		
Årets skatt			0		
Summa kostnader	50 835 001	1 254 336	52 089 337	57 636 538	-5 547 201
Summa trafikkostnad att finansiera	50 835 001		50 835 001	57 636 538	
Resultat	0		0	0	

Norrtåg AB

Period: 2016 PROGNOZ

Intäkter	Trafik- kostnad	Bolags- adm	Totalat
Statlig medfinansiering Norrtågstraf	57 338		57 338
Utv trafik 1/8-31/12	15 215		15 215
Statlig medfinansiering fordonsstöd	6 805		6 805
Landstingets finansiering Norrtågstr	98 724	4 674	103 398
Övriga intäkter			
Summa intäkter	178 083	4 674	182 757
Summa kostnader	178 083	4 674	182 757
Resultat	0		0

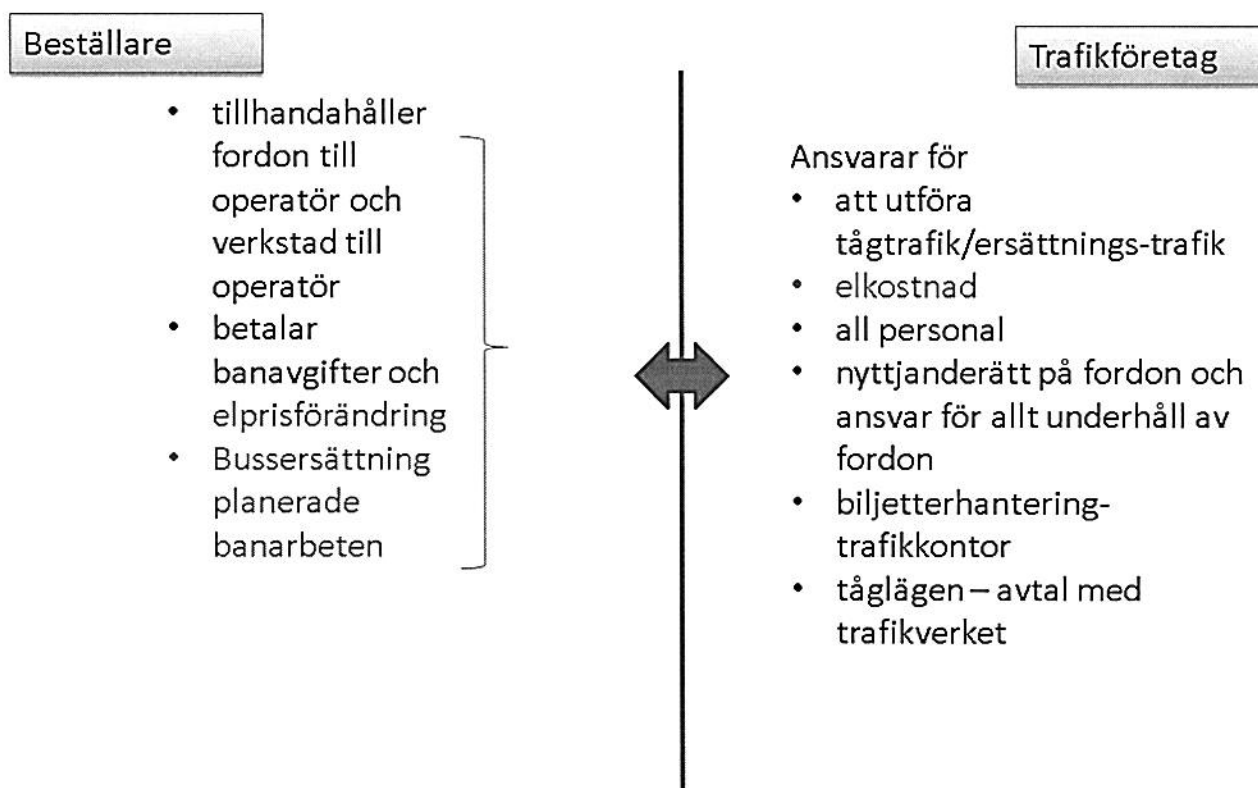
BUDGET 2016	Avvikelse kkkr	Utfall 2015
60 085	-2 747	64 097
18 185	-2 970	0
6 805	0	9 809
103 398	0	81 169
	0	1 294
188 473	-5 717	156 370
188 473	-5 717	156 370
0	0	0

Budget 2017

Förutsättningar för budget

Budget har lämnats utifrån de förutsättningar som finns kända per 2016-04-28 och avser räkenskapsåret 2017. Nuvarande avtalstid sträcker sig tom 2016-08-19.

Trafikavtalet är ett tjänstekoncessionsavtal. Gränsdragningen mellan parterna kan illustreras enligt nedan. Den röda texten är förändringar i jämförelse med tidigare avtal, bla har elkostnaderna tidigare betalats av beställaren men i det nya avtalet svarar beställaren endast för prisförändringar.



Trafikutbud

Trafikutbud är enligt anbudsformulär och planerad beställning för T17

Budgerad utbud 2017

Sträcka	Dubbelturer/dag			
	A-period	Sommarperiod	L	S
Sundsvall - Umeå	9	6	5	5
Umeå-Örnsköldsvik	4			
Umeå-Luleå	1	1	1	1
Umeå-Lycksele	3	3	0,5	1,5
Luleå-Boden from 13/8	6	6		
Luleå-Kiruna	2	2	1	1
Luleå-Kiruna	1	1	1	1
Sundsvall-Östersund	9	7	4	5
Östersund-Duved	5	5	3	3
Duved-Storlien	2	2	2	2
Umeå-Vännäs	9	6	0	0

Fordonsflottan

Omfattar följande fordon.

- 12 st. X62- Coradia fordon samtliga ERTMS-utrustade
- 3 st. X52- Reginafordon varav två ERTMS-utrustade
- 3 st. X11
- 1 st. Y31- Dieselfordon

Verkstadsförbättringar

I budget är det tagit höjd för utökad hyra för trimningsåtgärder av verkstad för att öka tillgänglighet av fordon – 2 miljoner kr. Om inte verkstadsförbättringarna genomförs motsvarar detta extra fordonshyra.

Trafikkostnad 2017

Den totala trafikkostnaden är budgeterad till 193 002 kkr. Bolagets administration är tillkommer med 5 099 kkr.

Jämförelse trafik kostnad budget 2016

2016 års operatörsbyte medför att avtalsbytet i augusti ger förändringar i kostnadsmassan. Elkostnader betalas av operatör, men Norrtåg står för priset förändringar, en ökad operatörskostnad som även täcker deras uppstartskostnader. I budget 2016 har det budgeterats för en projektkostnad för en ev verkstadsbyggnad.

Budget 2016	188 473
Ökad operatörskostnad	10 374
Bussersättning planerade banarbeten	4 000
Elkostnad och banavifter	-9 605
Hyra för fordon, underhåll, övrigt	4 761
Budget 2017	198 003

Trafikkostnad per sträcka och avtal

Sträcka	Banavgifter	Op.ers.	Op. El	Fordon	FVS	Adm	Totalt
Umeå-Övik	446 517	897 272	96 801	1 719 141	861 679	100 770	4 122 182
Sundsvall-Umeå 7 dt	5 502 883	11 057 994	1 192 981	21 186 715	10 619 346	1 241 889	50 801 807
Sundsvall-Umeå 2 dt	2 003 543	4 026 103	434 352	7 713 866	3 866 395	452 159	18 496 419
	0	0	0	0	0	0	0
	7 952 944	15 981 369	1 724 134	30 619 722	15 347 420	1 794 818	73 420 407
	4,47	8,98	0,97	17,21	8,63	1,01	46,24
Basutbud 3el Helg Umeå-Hällnäs	51 751	115 442	9 910	221 183	110 863	12 965	522 113
Basutbud 3 Umeå-Lycksele	0	1 974 256	0	4 866 000	1 895 941	221 723	8 957 920
Basutbud 3 UTÖKAD Umeå-Vännäs	0	492 542	0	0	473 004	55 316	1 020 862
	51 751	2 582 241	9 910	5 087 183	2 479 808	290 003	10 500 896
	0,18	8,98	0,03	17,70	8,63	1,01	36,53
Umeå-Luleå	1 016 890	2 295 010	191 686	3 212 000	2 203 971	257 745	9 177 303
Luleå-Boden	165 059	393 984	31 114	1 054 795	357 742	41 836	2 044 530
Luleå-Kiruna	3 598 168	3 342 324	360 583	3 212 000	3 209 741	375 366	14 098 183
Luleå-Kiruna Befintlig trafik	2 130 432	1 993 380	208 117	3 212 000	1 914 306	223 870	9 682 105
Kiruna-Narvik buss	0	2 580 000	0	0	0	0	2 580 000
	6 910 549	10 604 698	791 500	10 690 795	7 685 761	898 818	37 582 121
	7,76	9,01	0,89	12,00	8,63	1,01	42,18
Umeå-Vännäs	521 389	1 233 107	91 835	2 800 000	1 184 192	138 486	5 969 011
	3,80	8,98	0,67	20,40	8,63	1,01	43,48
Sundsvall-Östersund	2 043 988	4 107 376	443 120	7 869 582	3 944 444	461 287	18 869 797
Sundsvall-Östersund	2 793 947	5 614 411	605 705	10 757 007	5 391 698	630 537	25 793 306
Östersund-Åre /Duved	1 176 969	2 365 108	255 157	4 531 462	2 271 289	265 618	10 865 604
Östersund-Storlien	1 083 349	2 176 981	234 861	4 171 016	2 090 624	244 490	10 001 321
	7 098 253	14 263 875	1 538 844	27 329 067	13 698 056	1 601 932	65 530 027
Nyckeltal per km	4,47	8,98	0,97	17,21	8,63	1,01	41,27
Total Trafikkostnad	22 534 885	44 665 290	4 156 224	76 526 767	40 395 238	4 724 058	193 002 462
Nyckeltal	4,81	8,99	0,89	16,34	8,63	1,01	41,21

Utv trafik	75 647 505
Befintligt avtal	48 056 731
Botniabanan	69 298 226

Utökad trafik Norrbotten

Inför T17 har Norrbotten lagt en trafikbeställning på sträckan Boden-Luleå med 6 dubbelturer from augusti 2017, vilket innebär en ökad trafikkostnad med cirka 2 miljoner kronor. I budget har trafikkostnad för trafiken Luleå-Boden har trafikkostnaden beaktats som utvecklad trafik och därmed tagit del av den statliga medfinansiering för utvecklad trafik.

Finansering

Finansering av budget 2017 baseras på fn gällande beslut om statlig medfinansiering av utvecklad trafik på ett maxtak på 20 miljoner kronor.

- Landstingens medfinansiering avseende utvecklad trafik bygger på 2015 års fördelning.
- Fordonsstöd utgör 6 805 kkr.
- Ersättning från förlikningen med Trafikverket, totalt 19,1 msek resultatförs under 3 år.

Alternativ 2	Staten	Region	
Utv trafik	20 000	55 648	75 648
Befintligt avtal	16 275	31 782	48 057
Botniabanan	18 496	50 802	69 298
<i>Totalt utbud</i>	54 771	138 231	193 002
<i>Fordonsstöd</i>	0	-6 805	19 145
<i>Förlikning</i>	0	-6 382	
<i>Förvaltning</i>		5 001	
<i>Summa totalt</i>	54 771	130 045	

Fördelning länen

Bygger på samma fördelningsprincip som 2015

Län	2015	2016	2017
Västernorrland	27 857	35 486	44 853
Jämtland	14 359	18 291	22 841
Västerbotten	24 197	30 823	38 873
Norrbottn	14 757	18 798	23 461
Summa	81 169	103 398	130 045

<i>Västernorrland</i>	34%	34%	34%
<i>Jämtland</i>	18%	18%	18%
<i>Västerbotten</i>	30%	30%	30%
<i>Norrbottn</i>	18%	18%	18%



Norrtågs kvalitetsredovisning År 2016 Kvartal 1

Innehållsförteckning

Vintern – stora temperaturväxlingar och uppgradering av ERTMS	3
Resandeutveckling	4
84 % av resenärerna har ett bra helhetsintryck av Norrtåg	6
Punktlighet – andel tåg som kommer i rätt tid	11
Regularitet – andel avgångar som trafikerats med tåg.....	12
Orsak till inställda turer	13



Vintern – stora temperaturväxlingar och uppgradering av ERTMS

I stora drag påminner årets vinter mycket om vintern 2013/2014, då hade vi en mycket mild och blåsig julmånad följt av kyla och snö. I början av januari kom vintern med besked. Precis som under januari 2014 begränsades den kalla perioden till omkring tre veckor. Vinterns lägsta temperatur uppmättes under 7-9 januari vilket medförde inställd tågtrafik i Norrbotten. Totalt under januari månad ställdes ett 50-tal avgångar in på grund av kyla. Då temperaturen kryper under -30 grader väljer operatören att ställa in trafik av säkerhetsskäl.

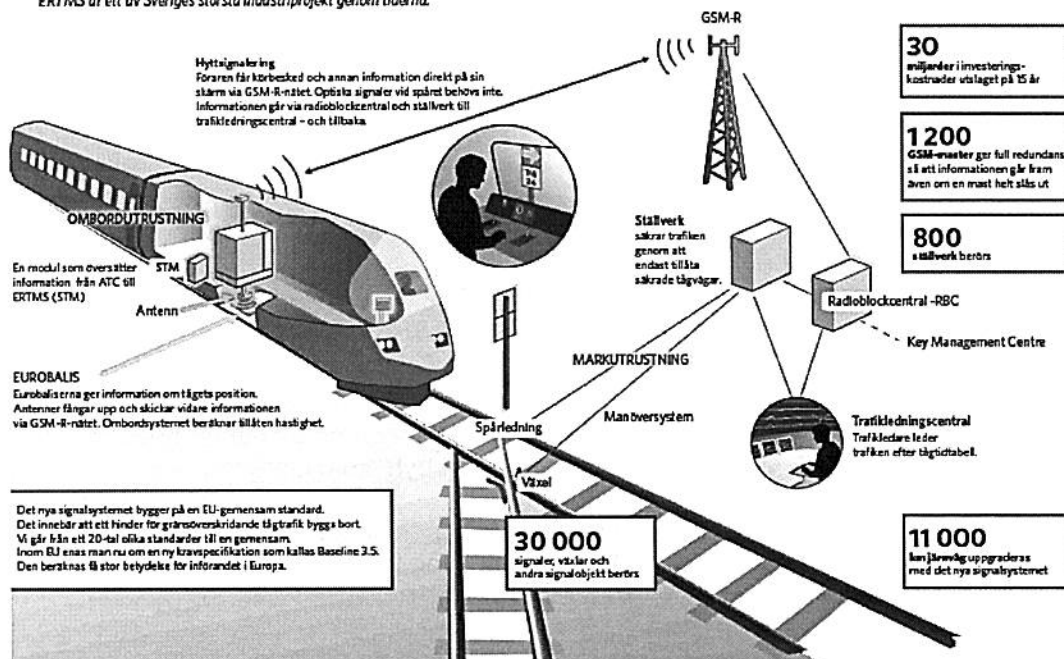
De modifieringar som gjorts på tågen för att klara vinterns påfrestningar och hantera vinterns utmaningar på bästa möjliga sätt har gett positiva effekter, då vi har en stabil trafik övriga vinterdagar.

Under kvartalet har en uppgradering av ombordsystemet på X62 Coradia genomförts. ERTMS, nivå 2 används idag på Botniabanan. I nivå 2 sker kommunikationen mellan fordon och radioblockcentral (RBC) via radio (GSM-R). Nya signalbesked kan lämnas kontinuerligt och inte enbart vid de fasta punkterna (baliserna). Baliserna i nivå 2 anger tågets position längs banan. Längs linjerna finns spårledning som anger om spåret är fritt eller om det finns fordon på sträckan. De optiska signalerna längs banan är ersatta med tavlor och signalbesked visas i stället på en display i förarhytten.

Uppgraderingen har inneburit problem som medfört förseningar framförallt på plattform då lokföraren har varit tvungen att starta om systemet för att kunna köra iväg. Felet har identifierades och en uppgradering skedde under de första 10 dagarna i april vilket nu har minskat antal störningar väsentligt.

Så funkar det nya signalsystemet

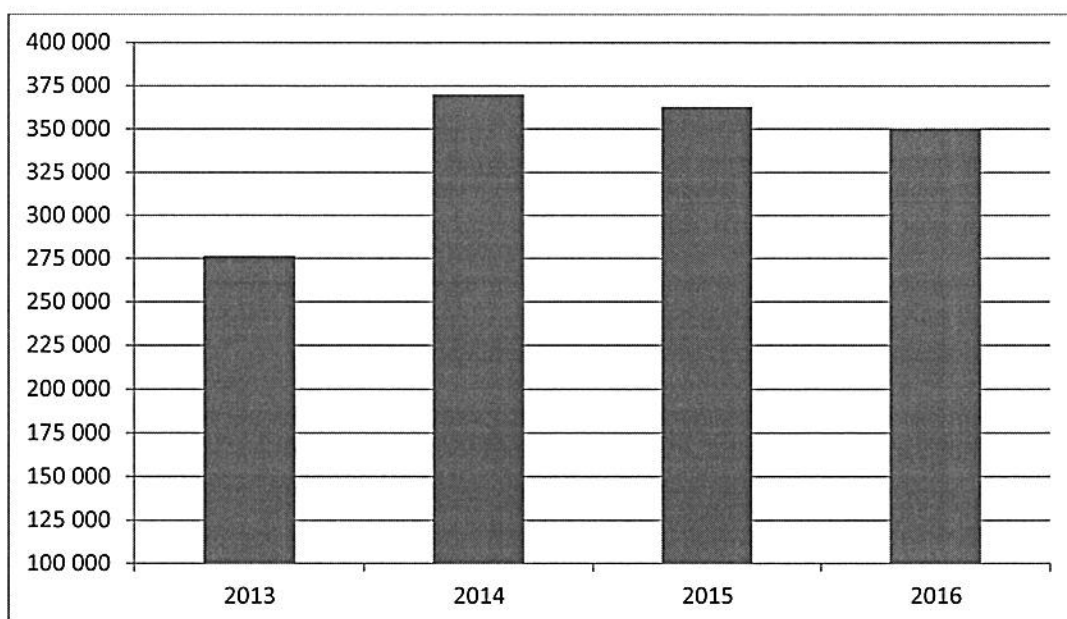
ERTMS är ett av Sveriges största industriprojekt genom tiderna.



Vill du läsa mer om ERTMS, se Trafikverket hemsida <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/trafikstyrningssystemet-ertms/om-ertms/>

Resandeutveckling

Resandet är stabilt och den minskning vi ser på de stora sträckorna är hänförligt till att sport- och påsklov inföll under samma månad i år. I Norrbotten har Norrtåg jämfört med föregående år ett minskat resande som är en naturlig effekt av inställd tågtrafik på sträckan Umeå-Luleå. Inställda turer är orsakade främst av kyla och fordonsunderhåll.



Resande kvartal 1 exklusive Umeå-Luleå

Resandet uppgick till 354 103 resenärer under kvartal 1, jämfört med 372 260 föregående år. Sett till de enskilda sträckorna har resandet, jämfört med 2015, förändrats enligt följande:

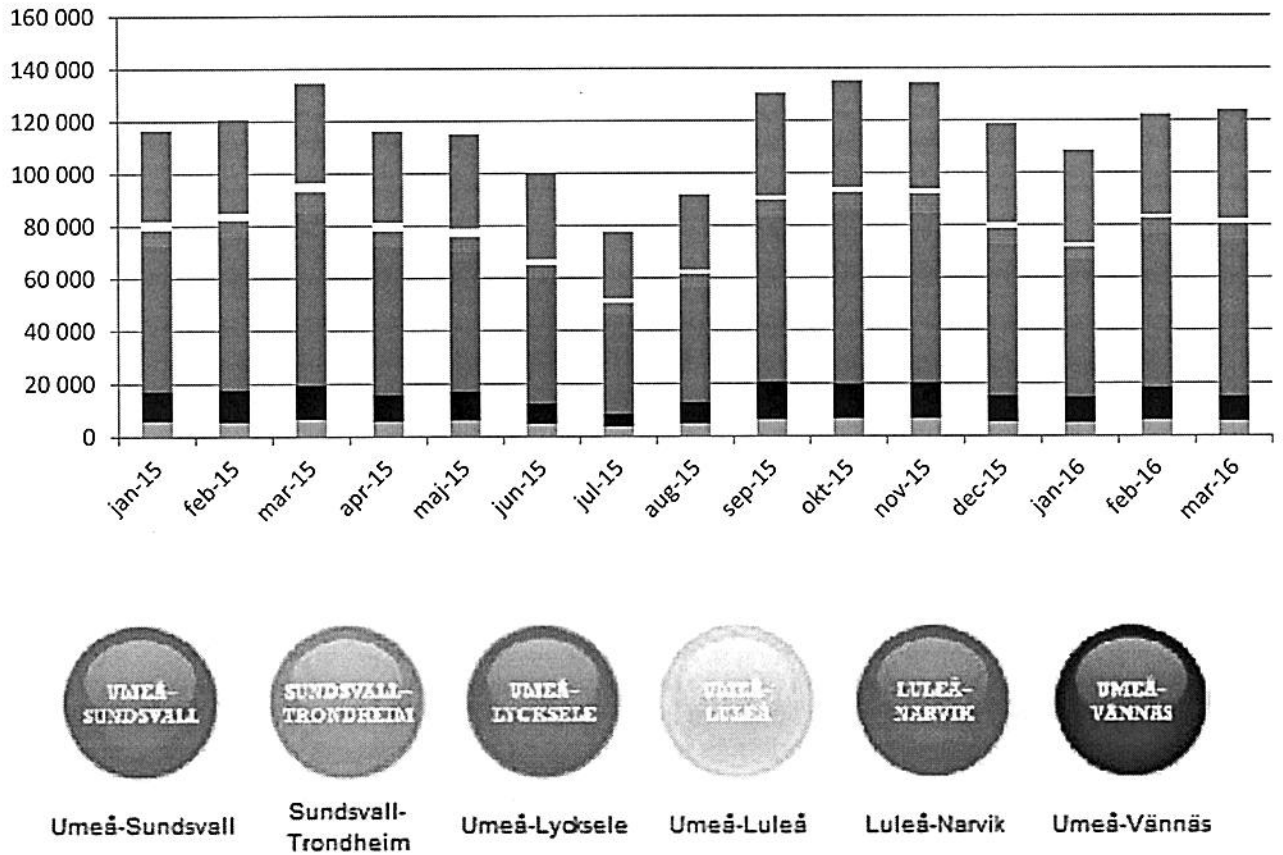
- Umeå-Sundsvall -5 %
- Sundsvall-Trondheim +10 %
- Umeå-Vännäs - 14 %
- Umeå-Lycksele - 6 %
- Umeå - Luleå - 51 %.
- Luleå-Kiruna - 20 %

Umeå-Luleå har två dubbelturer mindre jämfört med 2015 på grund av den nedsättning av hastigheten till 70 km/h beroende på ett väntande spårbyte som planeras.

Vi ser en ökning av resande på Sundsvall-Östersund-Trondheim. Kopplat till den uppgörelse som Bräcke kommun gjort direkt med Botnietåg för sina ungdomar med det så kallade ungdomskortet.

Sträckan Luleå-Kiruna har haft problem med inställda tåg på grund av kyla samt fordonsbrist till följd av underhåll.

Resande fördelat månadsvis



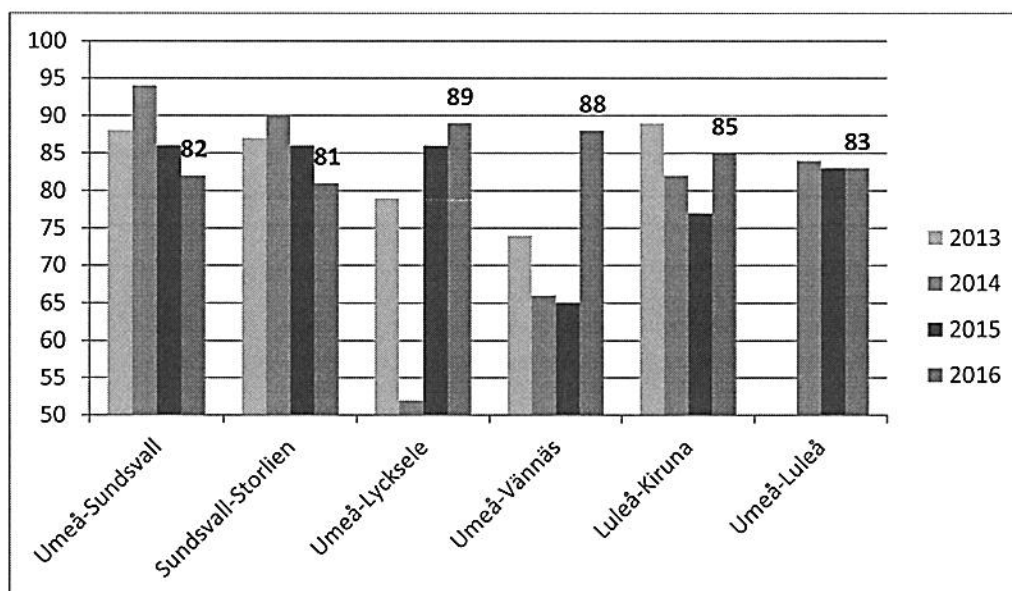
84 % av resenärerna har ett bra helhetsintryck av Norrtåg

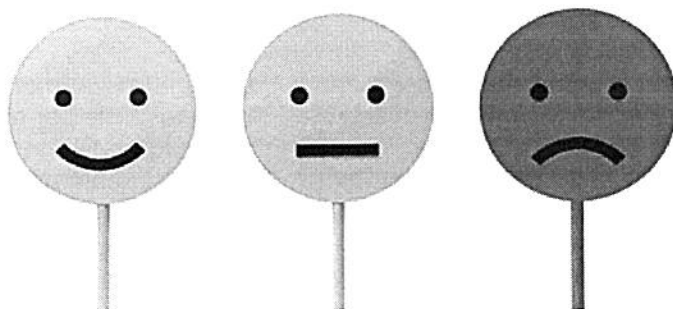
Under mars och april månad har Norrtåg fångat upp resenärers synpunkter och kommentarer, genom NKI och Resevaneundersökning som skett ombord på samtliga sträckor. Mätningar har genomförts av ett externt undersökningsföretag. Resenärerna har genom enkätsvar ombord på tåget lämnat sina synpunkter och kommentarer. Mätningarna av resenärernas uppfattning om Norrtåg är breda och på så vis kan vi fånga upp alla nyanser i hur de upplever sin tågresor. I genomförda NKI-undersökningar beaktar vi särskilt resenärernas totala omdöme liksom delkomponenterna komfort, bemötande, trygghet ombord, information och punktlighet.

Frågorna täcker in från att köpa biljett, ombordstigning, skyltning ombord och på perrong, trygghet och service ombord, komfort, städning, värme och ventilation, bagagemöjligheter, punktlighet samt resenärens helhetsintryck. Skalan är mellan 1 -7 där 7 är mycket nöjd.

Kundnöjdheten är i överlag god. På de två stora sträckorna Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Storlien är helhetsintrycket 82 % resp. 81 %. Upplevelsen av komfort har stor inverkan på trivseln för resenären, en försämring från föregående år, men fortfarande väldigt bra. Positivt är att vi på tre sträckor har ett förbättrat index. På sträckan Umeå-Vännäs har NKI ökat från 65 % till 88 % på helhetsintrycket. En bidragande orsak är förbättrade tåg. X11 har under senaste halvåret varit på upprustning vilket medfört en ökad komfort ombord. Snygga och rena tåg ger bra återkoppling från våra resenärer. Trots ett minskat utbud på sträckan Umeå-Luleå och en försämrad restid så är kundernas helhetsintryck fortsatt 83 % för sträckan.

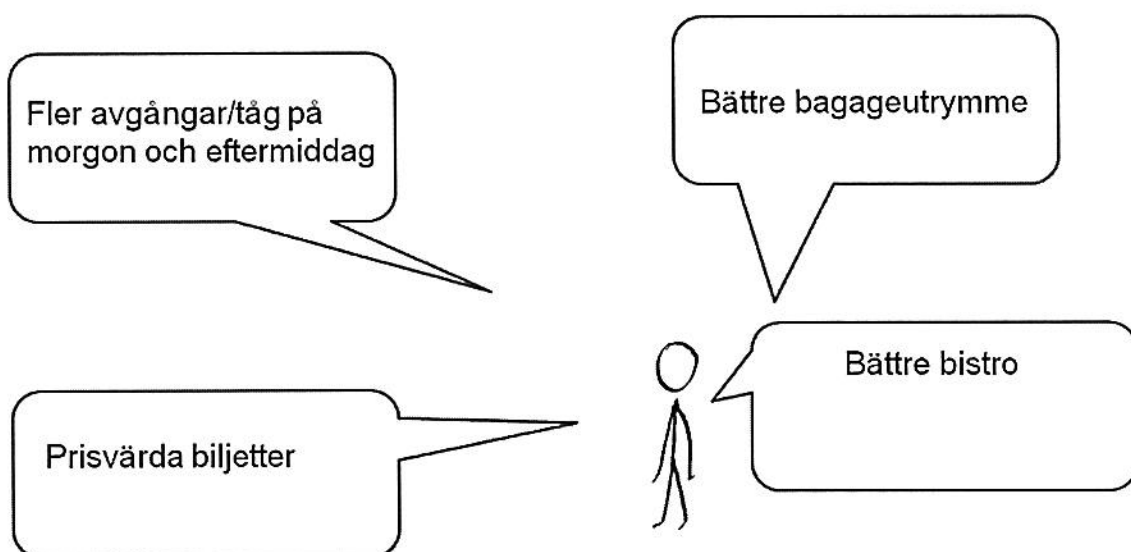
Helhetsintrycket för perioden 2013-2016





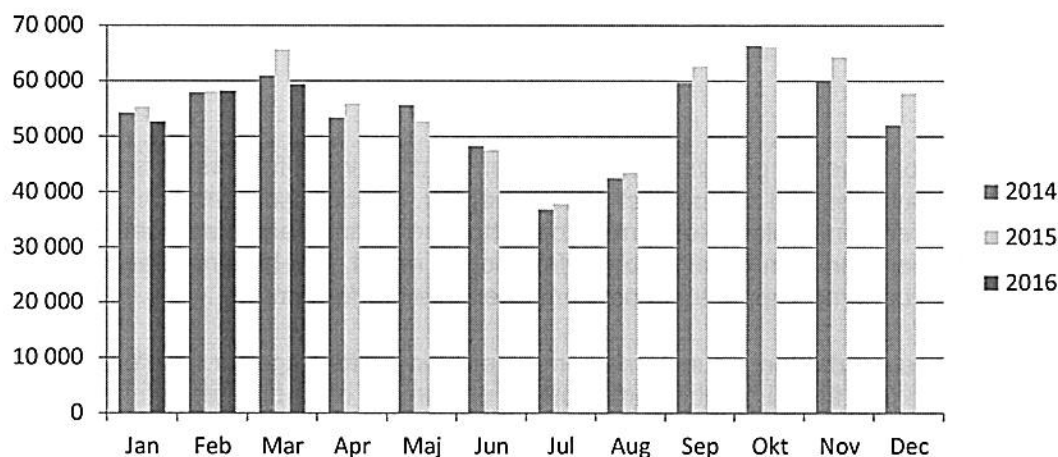
Ökad beläggning på tågen är givetvis glädjande, men medför i vissa fall försämrad komfort på grund av eventuell ståplats och trångt i gångar. Pendelresenären och enkelbiljettresenären kan uppleva konkurrens om sittplatser. Förbokade platsbiljetter är en trygghet för resenären som bokat en biljett från och till en ort. Mot bakgrund av detta är det positivt att kundernas uppfattning om komforten inte har försämrats.

De fyra väsentligaste förbättringspunkterna som resenärerna efterfrågar är framförallt, flera avgångar och då främst i arbetspendlingsläge, enklare att boka biljetter och mer konkurrenskraftiga priser, ett bättre utbud på bistro och att kaffeförsäljning ska finnas ombord på alla tåg. Bagageutrymmet är återkommande och Norrtåg ser över möjligheten att bredda bagagehyllor.



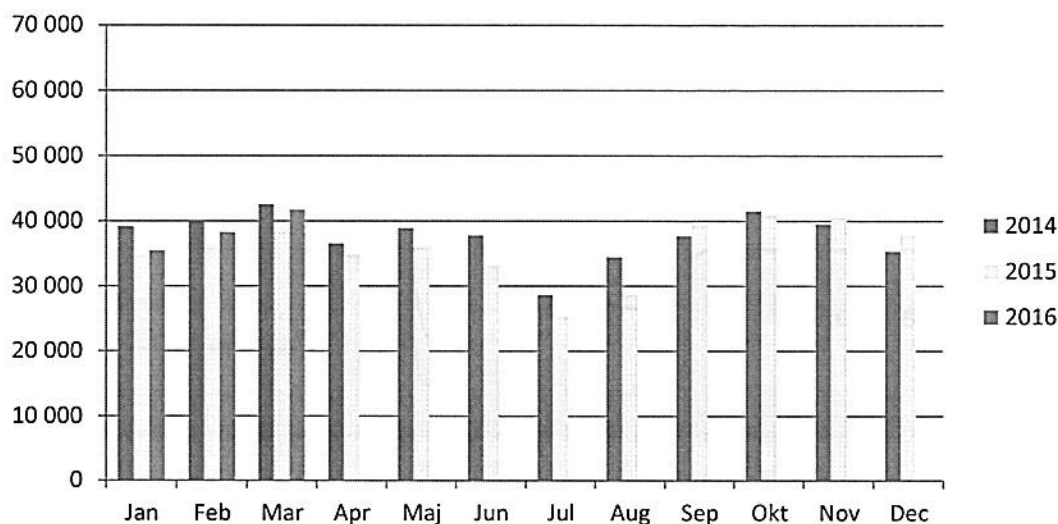
Umeå-Sundsvall: Ett stabilt resande

Resandet ligger i snitt på 57 000 resenärer per månad. Under första kvartalet 2013 startade SJ sina tre dubbelturer dagligen med idag runt 20 000 resande per månad. Totalt är det ett stort resande på sträckan Umeå-Sundsvall och vidare till Stockholm. Under kvartalet har 170 241 resor utförts jämfört med 177 916 resor samma kvartal 2015. Nedgången är kopplat till arbets- och studiependling.



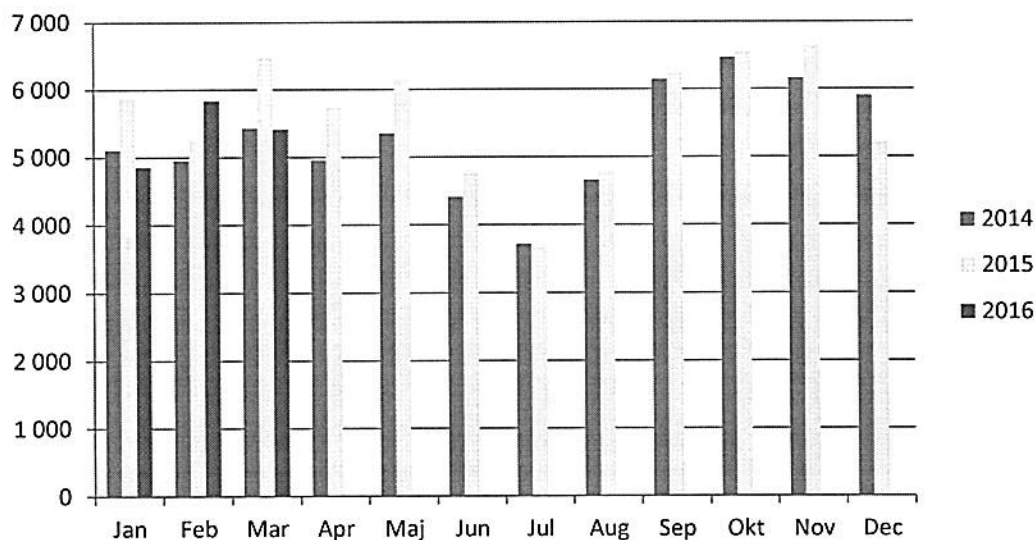
Sundsvall-Trondheim: Ungdomskorten är återinförda för Bräcke kommun

Pendlarresenärerna ligger på samma nivå som föregående år men försäljning av enkelbiljetter har minskat. Totalt uppgår antal resor för kvartal 1 till 115 556 st, jämfört med 2015 113 924 st.



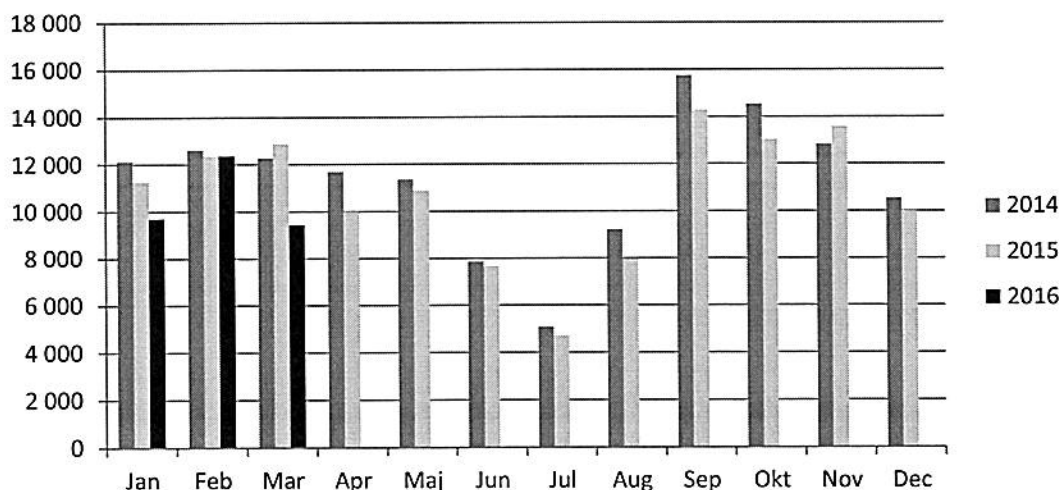
Umeå-Lycksele:

Sträckan Umeå-Lycksele har varit en sträcka med ett flertal delinställda turer orsakade av fordonsproblem. Trafiken har blivit mer stabil. Totalt under kvartalet har 16 093 resor genomförts jämfört med 2015 18 353 resor. Tappet går att hänföra till minskad arbets- och studiependling.



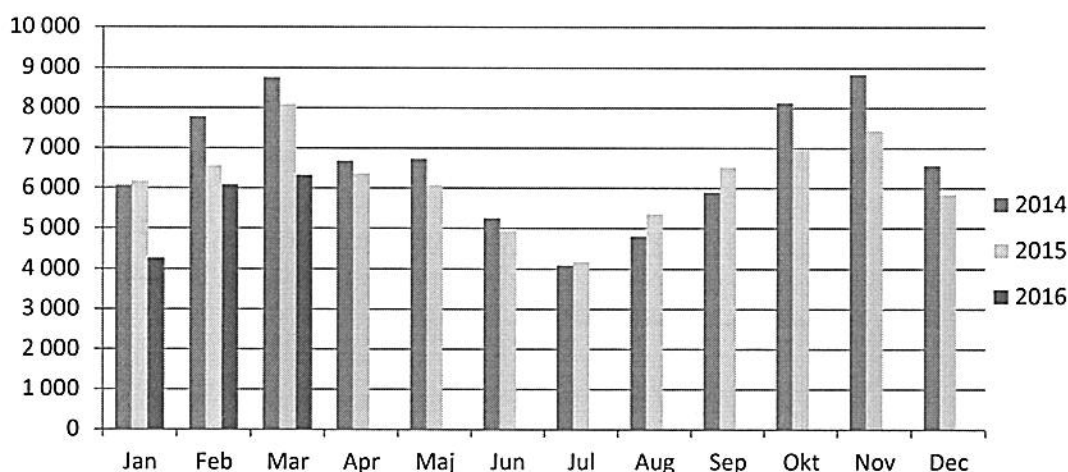
Umeå-Vännäs: En mogen pendlarsträcka

Under kvartal 1 fortsätter resandet att vara i snitt 12 000 resor per månad. Totalt under kvartalet har 31 150 rest på den 3 mil långa sträckan, jämfört med 2015 då 36 530 åkt med pendlartåget. Skolloven orsakar ett stort tapp i mars månad.



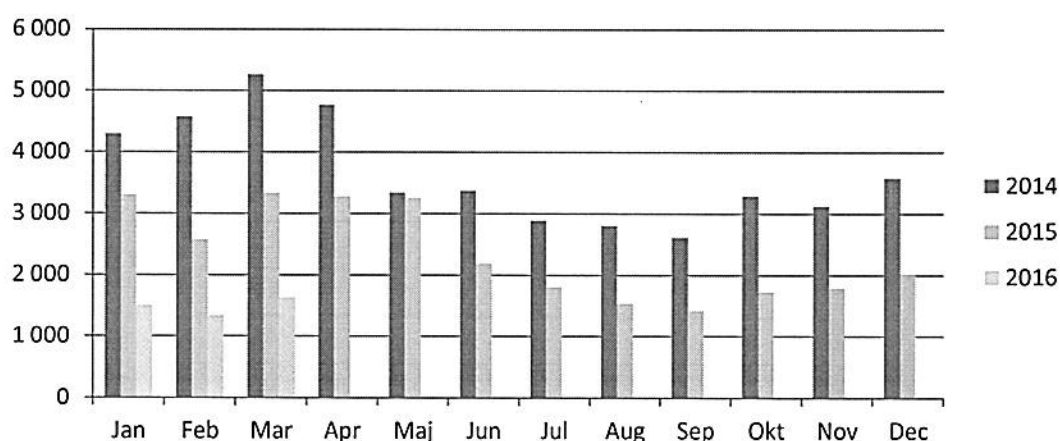
Luleå-Kiruna: 6 000 resande månadsvis fördelat på tre dubbelturer

Under kvartalet har trafiken på sträckan Luleå-Kiruna haft många inställda avgångar kopplat till kylan i januari månad. Fordonsunderhåll under februari och mars har även inneburit vissa inställda avgångar. Totalt 16 607 resor under kvartal 1 jämfört med 20 807 resor 2015.



Umeå-Luleå: 1 500 resande månadsvis fördelat på en dubbeltur

Restiden Umeå-Luleå uppgår idag till cirka 4.30 timmar men det finns fortsatta stora störningar i infrastruktur och tidtabell som påverkar förtroendet för persontrafiken. Med två dubbelturer under 2015 kvartal 1 var resandet cirka 3 000 per månad. Med bara en dubbeltur 2016 uppgår siffran till 1500 resor, en halvering av resandet till följd av en halvering av avgångar.



Punktlighet – andel tåg som kommer i rätt tid

Statistiken över ankomstpunktlighet 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 efter ankomsttiden enligt tidtabellen. Från och med januari 2014 ingår även de tåg som ställts samma dag eller dagen före planerad avgångstid. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller på någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att tåget har varit med i en olycka eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

Punktlighet

Kvartal 1

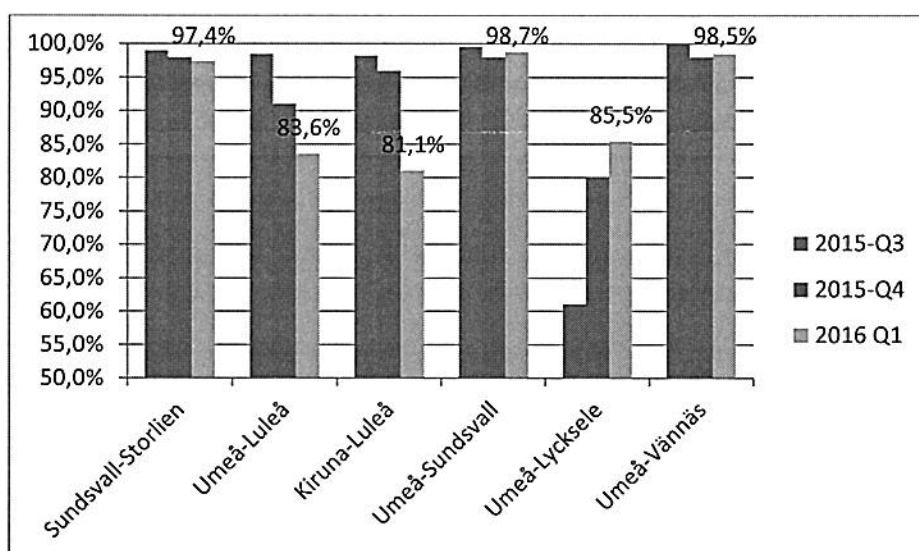
Sträcka	Antal tåg	RT+5	RT+15	RT+5	RT+15
Umeå-Sundsvall	1799	1518	1667	84%	93%
Umeå - Lycksele	779	659	755	85%	97%
Umeå- Vännäs	1074	979	1044	91%	97%
Umeå-Luleå	142	17	39	12%	27%
Luleå-Kiruna C	385	327	369	85%	96%
Sundsvall-Östersund-Storlien	1359	1164	1304	86%	96%
Totalt	5 538	4 663	5 178	84%	94%
Exkl Luleå	5 396	4 646	5 139	86%	95%

Antal tåg som inkommit inom rätt tid +5 min inklusive helt akutinställda tåg är 86 %, vilket är samma nivå som 2015. Det som orsakat långdistanstågen flest störningar under kvartalet är infrastrukturstörningar mellan Boden och Bastuträsk och en felaktig tidtabell hos Trafikverket. I deras tabell har felaktig hastighet funnits vilket förklarar den låga punktligheten. En stor andel av störningarna under kvartalet är hänförligt till uppgradering av ERTMS ombordsystem som medfört ett flertal omstarter av system under färd eller vid plattform.



Regularitet – andel avgångar som trafikerats med tåg

Här redovisar vi andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid och persontåg som startat men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen inte har nått sin slutdestination kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller på någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att tåget har varit med i en olycka eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss. Totalt är regulariteten för perioden 94 %. De flesta störningarna vi har är på sträckan Umeå-Lycksele och under kvartalet Kiruna-Luleå.



Orsak till inställda turer

Under enstaka dagar under årets första månader har dieselfordonet Y31 haft problem med kompressorn och batteriladdare vilket orsakat inställda avgångar under veckan och påverkat trafiken mellan Umeå-Lycksele med 15 % inställda turer. X62 Coradia har haft hjulproblem vilket lett till svarv eller hjulaxelbyten. Svarvtider har varit en trång resurs under januari månad. Två av fordonen har fått motorproblem under färd vilket föranlett inställda turer.

De inställda avgångar som är kopplat till operatör är hänförligt till kyla eller fordonsunderhåll.

Fördelning mellan orsak över tid som medfört inställda turer.
Antal avgångar per månad är cirka 2 000.

