

## Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 15 april kl. 10.00-12.00

via Teams

§ 1111-1121

### Närvarande

Jonny Lundin	Region Västernorrland	
Robert Thunfors	Region Västernorrland (ersättare)	
Sara Nylund	Region Västernorrland (ersättare)	
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen	
Jenny Sellsve	Region Jämtland Härjedalen	anslöt vid kl 10.30 punkt 1106
Anders Öberg	Region Norrbotten	
Hans Å Strandberg	Region Norrbotten (ersättare)	
Thommy Bäckström	Region Västerbotten	
Rickard Carstedt	Region Västerbotten	anslöt vid kl 10.15 punkt 1105
Lilly Bäcklund	Region Västerbotten (ersättare)	

### Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

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

### Förhinder

Helena Öhlund	Region Norrbotten
---------------	-------------------

*Umeå 2024 det datum som framgår av elektronisk underskrift*

Ordförande	Jonny Lundin
Sekreterare	Joakim Berg
Justerare	Thommy Bäckström

## Styrelsemöte Norrtåg AB 2024-03-21

### § 1111 Mötet öppnade

Ordförande förklarar mötet öppet.

### § 1112 Val av sekreterare

Styrelsen beslutar att utse Joakim Berg till sekreterare.

### § 1113 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Thommy Bäckström till justerare.

### § 1114 Tjänstgörande ersättare

Ingen ersättare tjänstgör.

### § 1115 Föregående mötesprotokoll

Styrelsen beslutar att lägga det föregående mötesprotokollet till handlingarna.

### § 1116 Vd information

#### Övergång till nytt biljettsystem

Vd återrapporterade om status och tidsplanen håller enligt plan dvs start av visering av biljetter börjar den 4 juni. Resor som säljs efter den 17 april säljs i det nya systemet om avresan är efter den 4 juni.

#### 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.

#### Översyn av styrdokument

Arbetet pågår och det arbetas fram mellan tjänstemän hos ägarna och tydliga ansvar mellan part och ägarna. Styrelsen betonar vikten av att lösningarna blir hållbara över tid. Förslag till nya styrdokument ska diskuteras vidare med styrelsen och ägarna i dialog längre fram.

#### Kommande ägarråd

Vd gick igenom agendan för kommande ägarråd. Till agendan ska även en fråga om likviditet för bolaget läggas till.

#### Övertagande av fem Reginafordon från Västtrafik

Vd återrapporterar att AB Transitios styrelse nu har fattat beslut om att tilldela de fem reginorna till Norrtågs ägare, i enlighet med bolagets förslag. Övertagande kommer att ske i maj 2026. Det är AB Transitio som hanterar övertagandeprocesserna med respektive ägare. Bolaget har påbörjat arbetet med att gå igenom fordonen och eventuella behov av anpassningar för att de ska fungera i vår trafik.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

### § 1117 Likviditet för bolaget- beslutspunkt, bilaga 1 och 2

Åtterrapporering om arbetet med att stärka bolagets likviditet. Redovisning av bifogat förslag till ägarna om villkorat aktieägartillskott på minst 7,5 miljoner per ägare.

Styrelsen diskuterade att det är villkorat aktieägartillskott och det ska redovisas som fritt eget kapital hos bolaget. Vidare fördes dialog om ägarna om ägaransvaret för bolaget viktigt att ha långsiktighet i beslutet. Jenny Sellsve lyfte att frågan bör tas med i ägarrådet.

I kommande bolagsärenden så är det viktigt att rätt personer tas med i beslutsprocessen, rätt forum som kan väga konsekvenser och möjliga vägar framåt. Medskick till revidering av styrdokumentet är att rätt representation/funktioner finns hos ägare och ägarrådet som är kopplat till bolagets både kort- och långsiktiga frågeställningar.

*Styrelsen föreslås besluta*

*Att föreslå att samtliga ägare godkänner ett villkorat aktieägartillskott till Norrtåg på sju miljonfemhundra tusen (7 500 000) kronor att utbetalas till bolaget under 2024, i enlighet med bifogat avtal och ger i uppdrag till bolagets styrelseordförande, vice ordförande och vd att leda dialogen med respektive region för att få en förankring och rätt beslut för bolaget.*

### § 1118 Inriktningsbeslut fordonsanskaffning och livstidsförlängning X52, bilaga 3

Vd inledde med att tacka för den diskussion som hölls i föregående styrelsemötes workshop. Bra diskussioner som har legat till grund för bifogat inriktningsbeslut, bilaga 2.

*Att ge vd i uppdrag att slutföra förstudie och fordonsstrategi med inriktning att nyanskaffa minst 20 fordon med topphastighet på max 200 km/h med så bra gångtider som möjligt (200 km och boost), 2+2 sittning med bistro och utrymmen för cyklar och skidor, minst 250 sittplatser och ca 100-110 m långa. Fordonen ska vara väl anpassade för vinterklimat, vilt påkörningar och låga temperaturer. Vidare ska fordonen vara anpassade för ett modernt och kapacitetsstarkt internet ombord-system.*

*Styrelsen ger vd i uppdrag att påbörja en process tillsammans med ägarna, utifrån ovanstående inriktning, med målsättning att respektive ägare fattar nödvändiga beslut senast februari 2025 för att AB Transitio ska påbörja upphandling.*

*Att ge vd i uppdrag att inleda dialog med borgenärer för Norrtågs X52-regioner för ett gemensamt nej till livslängsförlängning, alternativt ett övertagande av Norrtågs fordon av annan borgenär från senast 2032.*

### § 1119 Kommunikation och varumärke, bilaga 4

Emilie Thelander presenterade resultat efter genomförd varumärkesundersökning, bilaga 3. Undersökningen baserades på 501 webintervjuer. De flesta reser sällan med tåg och 32 procent har åkt med Norrtåg de senaste sex månaderna. 92 procent av de intervjuade har kännedom av varumärket Norrtåg och SJ ligger fortfarande högt, 98 procent. På frågan om vilket intryck respondenterna har av Norrtåg blev snittbetyget 3,5 (högst betyg 5) något högre än SJ som har 3,2. Vi ser också att de som åkt med Norrtåg lämnar ett högre betyg jämfört med de som inte åkt med Norrtåg på samtliga kriterier. Ord som associeras med Norrtåg är snabba, miljövänliga, bekväma tåg och trygghet ombord.

*Styrelsen godkänner rapporteringen.*

## § 1120 Riskanalys

Genomgång och uppdatering av gällande riskanalys.

2024-04-15	Risk	Effekt
<b>1. Utbud</b>		
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
<b>2. Marknad och varumärke</b>		
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
<b>3. Styrning och finansiering</b>		
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
<b>4. Organisation</b>		
4.1 Organisation	2	3

Styrelsen beslutar att inte revidera aktuell riskanalys.

## § 1121 Styrelsens enskilda överläggningar

Ordförande tillsammans med styrelsen gick igenom utvärdering av styrelsearbetet.

### Ordförande avslutade mötet

*Jonny Lundin*

Jonny Lundin

Date: 2024-04-25 11:56 CEST

Signed with Swedish BankID

Role: Ordförande

Signed via account: jonny.lundin@rvn.se

*Thommy Bäckström*

Thommy Bäckström

Date: 2024-04-26 21:50 CEST

Signed with Swedish BankID

Role: Ledamot

Signed via account: thommy.backstrom@gmail.com

*Joakim Berg*

Joakim Berg

Date: 2024-05-14 12:02 CEST

Signed with Swedish BankID

Role: Vd

Signed via account: joakim.berg@norrtag.se

2024-04-10

## Likviditet Norrtåg AB

Förstärkning av likviditet i Norrtåg AB, genom aktieägartillskott.

### Bakgrund

Norrtåg AB har genom övergång till produktionsavtal och med det faktum att återbetalning av skulden till aktieägarna i april 2023 på 93 msek, fått en försämrad likviditet. Med anledning av ökad obalans i kassaflödet mellan utgifter och inkomster har bolagets likviditet vissa månader svårt att klara betalning av fakturor, samtidigt som vi står inför byte av biljettsystem och osäkert kassaflöde, vilket riskerar att påverka vår förmåga att ha ett sunt kassaflöde.

Bolaget har uppvaktat sina ägare under det senaste året och visat på de olika alternativen som

1. Checkräkningskredit som kräver borgensåtagande från samtliga aktieägare
2. Förändrade faktureringsrutiner mellan ägare/finansiärer och bolaget
3. Ökat aktiekapital som kräver en inbetalning från samtliga ägare
4. Villkorat aktieägartillskott som kan ges av några ägare

Bolaget har genom olika möten med ägarrepresentanter gått igenom alternativen, dess genomförbarhet och effekt. Bolaget föreslår att den mest framkomliga vägen är ett aktieägartillskott från några av eller samtliga ägarna som i framtiden kan omvandlas till aktiekapital eller ev. återbetalas

### Nuvarande situation

Analys av den nuvarande ekonomiska situationen visar att det periodvisa driftsanslaget tillsammans med biljettinkomster och flödet av utgifter under april, juni och september överstiger inflödet av inkomster. Resultatmässigt har bolaget en budget som går på ett nollresultat så det handlar inte om resultat utan endast om kassaflödets variationer över tid.

Checkräkningskredit innebär en tillkommande kostnad i form av avgifter för krediten och borgensåtagandet. Förändrade faktureringsrutiner kan innebära mindre variationer av likviditeten under året men innebär att bolaget varje månad har en ansträngd likviditet istället för vid vissa tillfällen. Det skulle utsätta bolaget för en oacceptabel risk om biljettintäkter eller produktionen skulle påverkas. Ökat aktiekapital kräver förändrad bolagsordning, ett arbete som pågår men som kommer att pågå en längre tid av andra skäl och ska därför inte forceras.

### Behov av Aktieägartillskott

Ett aktieägartillskott är nödvändigt för att säkerställa Norrtågs likviditet och bidra till en stabil ekonomisk grund. Tillskottet kommer att möjliggöra för bolaget att:

1. Säkerställa kassaflödet och minska osäkerheterna över sommarmånaderna och årsskiftet.
2. Lägga grunden för långsiktig finansiell stabilitet och tillväxt.

### Förslag till Beslut:

Bolaget föreslår att samtliga ägare godkänner ett aktieägartillskott till Norrtåg på sjumiljonfemhundra tusen (7 500 000) kronor att utbetalas under 2024, i enlighet med bifogat avtal.

Detta tillskott bör ses som en investering i regionens tågvision, med det långsiktiga målet att säkerställa bolagets stabilitet och tillväxt.

Inbetalningar	betalnings- villkor	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
Biljettintäkter	Efterskott	17 590 888	19 717 078	22 804 464	20 583 218	17 731 623	15 407 696	17 538 613	17 230 829	17 539 507	19 037 617	21 091 240	20 915 398
Driftsanslag region	Förskott	79 775 737				79 775 737				79 775 737			
Trafikverkets andel	månadsvis	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000	11 500 000
<b>Summa inbetalningar</b>		<b>108 866 625</b>	<b>31 217 078</b>	<b>34 304 464</b>	<b>32 083 218</b>	<b>109 007 360</b>	<b>26 907 696</b>	<b>29 038 613</b>	<b>28 730 829</b>	<b>###</b>	<b>30 537 617</b>	<b>32 591 240</b>	<b>32 415 398</b>
Fordonshyra	Kvartalsvis	40 437 500		40 437 500			40 437 500			40 437 500			
Depåhyra	Kvartalsvis			5 500 000			5 500 000			5 500 000			5 500 000
Operatörskostnader 6 % moms	månadsvis	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243	28 422 243
Elkostnader drift	månadsvis	1 498 315	1 406 151	1 523 385	1 440 111	1 496 611	1 299 581	1 283 087	1 445 440	1 447 137	1 502 784	1 465 721	1 455 622
Infrastrukturavgifter	månadsvis	5 127 854	4 810 394	5 212 468	4 981 833	5 177 492	4 453 640	4 403 790	4 949 773	5 111 159	5 307 464	5 015 288	4 983 437
Administrationskostnad	månadsvis	283 021	803 750	803 750	803 750	803 750	803 750	803 750	803 750	803 750	803 750	803 750	803 750
Lön och sociala avgifter	månadsvis	1 192 960	1 365 393	1 242 960	1 192 960	1 192 960	1 315 393	1 192 960	1 192 960	1 192 960	1 465 393	1 242 960	1 315 393
Bussersättning	månadsvis	318 000	318 000	0	426 120	1 378 000	1 484 000	1 166 000	795 000	609 500	530 000	424 000	212 000
Förvaltning	månadsvis	695 938	745 938	808 438	695 938	702 188	745 938	654 271	764 271	654 271	816 771	654 271	704 268
Fsgomkostnader	månadsvis	976 333	985 794	1 034 455	1 001 075	953 890	925 280	950 291	954 226	964 668	989 790	1 020 582	1 024 656
Teknik och Wifi	månadsvis	848 947	848 946	972 914	972 914	972 914	972 914	972 914	972 914	972 914	972 914	972 914	972 914
Omstomningar	månadsvis	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667	416 667
<b>Summa utbetalningar</b>		<b>80 217 776</b>	<b>40 123 274</b>	<b>86 374 779</b>	<b>40 353 609</b>	<b>41 516 715</b>	<b>86 776 904</b>	<b>40 265 972</b>	<b>40 717 243</b>	<b>86 532 767</b>	<b>41 227 774</b>	<b>40 438 395</b>	<b>45 810 948</b>
Momsutbetalning		10 687 968	2 514 239	11 659 881	2 530 264	2 787 786	11 931 672	2 578 963	2 739 839	11 912 073	10 810 696	2 508 772	3 609 149
Banktillgodohavande	2 000 000	41 336 817	34 944 860	-5 465 574	-11 205 700	59 072 731	11 135 194	2 486 798	-6 759 776	27 434 773	27 555 311	22 216 928	12 430 527

# Aktieägartillskott till Norrtåg AB

## Aktieägare

Region Västerbotten	232100-0255
Antal aktier i bolaget	500 st

## Bakgrund

Bolaget Norrtåg har ett aktiekapital fördelat på fyra delägare som uppgår till 2 000 000 kr. Driftsanslag och biljettintäkter utgör bolagets inkomster och kassaflödet i bolaget är vissa månader negativt, då intäkterna av biljetterna betalas ut i efterskott och merparten av utgifterna betalas i förskott. Detta medför att bolaget behöver ett ökat rörelsekapital.

## Aktieägartillskott

Undertecknad ägare till aktier i Norrtåg AB förbinder sig att överföra sjumiljonertusentkronor (7 500 000 kr) till Norrtåg som ett tillskott till bolagets verksamhet. Överföring ska ske senast 2024-XX-XX eller vid anmaning från bolaget. Aktieägartillskott sker i form av inbetalning av beloppet på bankgironummer 256-6958.

Tillskottet utgör en överenskommelse med Norrtåg AB:s aktieägare på följande villkor, men utgör inte någon förpliktelse för bolaget.

## Villkor

Tillskottet ska återbetalas från Norrtågs AB:s disponibla vinstmedel enligt en fastställd balansräkning under förutsättning att utbetalningen inte strider mot aktiebolagslagens regler om värdeöverföringar. Återbetalning sker i den utsträckning sådana medel finns tillgängliga och efter beslut av bolagsstämman. Vid bolagets likvidation eller konkurs ska tillskottet återbetalas efter att alla fordringsägarna fått full betalning men innan aktieägarna får tilldelning. Detta villkor är uppställt i förhållande till Norrtågs AB:s aktieägare och inte i förhållande till bolaget. Detta tillskott är oåterkalleligt och ska vara underkastat svensk rätt.

Detta aktieägartillskott finns upprättat i två exemplar, ett till vardera parten nedan.

Umeå 2024 det datum som framgår av elektronisk underskrift

Richard Carstedt  
Region Västerbotten

Joakim Berg  
Norrtåg AB



# Norrtåg AB –Inriktningsbeslut Fordonsanskaffning

## Bakgrund

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. Redan nu byggs infrastrukturen ut och resandet med tåg växer snabbt. Tillsammans ställer det stora krav på Norrtågs kapacitet för att kunna möta denna nuvarande och framtida efterfrågan.

Ett ökande behov av trafik (både på befintliga linjer och vid Norrbotniabanans framtida öppnande) samt den tekniska livslängden på X11- och X52-flottan innebär att det uppstår ett gap mellan antalet tillgängliga fordon och antalet fordon som behövs för att nå den önskvärda trafikvolymen. Av denna anledning behöver fordonsflottans numerär anpassas, både i det korta och längre perspektivet. Om Norrtåg inte ersätter de äldre fordonen och utökar fordonsflottan i samband med att Norrbotniabanan öppnar, behöver dagens trafik reduceras och trafik på Norrbotniabanan begränsas kraftigt.

En förstudie kring en eventuell kommande fordonsanskaffning till Norrtåg pågår och kommer att slutföras under första halvan av 2024. Förstudien leds av AB Transitio och tittar brett på förutsättningar och aspekter kring nya fordon till bolagets trafik. Förstudien har även innefattat en RFI, (Request for information, AB Transitio) och en marknadsdialog hos leverantörer, för att skapa en uppfattning kring vilka marknadsmässiga förutsättningar som råder kring fordonssköp för tillfället.

Nedanstående resonemang och ställningstaganden är baserade på slutsatser som dragits i förstudiearbetet samt bolagets syn på framtiden.

## Kommande fordonsbehov

Nuvarande fordonsflotta består av, 3 st X11 och 6 st X52, som utökas till 11st fordon år 2026, samt 12 st X62 Coradia. Fordonstyperna X11 och X52 har en teknisk livslängd som går ut mellan åren 2026-2032. Två X11-fordon förväntas ersättas redan 2026 med den utökade X52-flottan. X62 har en teknisk livslängd till år 2042.

För att trafiksystemet ska kunna utvecklas enligt rapporten, ”Norrtåg AB 2040 – En tågvision”, tillkommer ett utökat behov av fordon. Fördelningen av fordonsbehovet är enligt följande:

- |  |       |
|--|-------|
| • Ersätta fordon som uppnår teknisk livslängd:                               | 12 st |
| • Nå basutbudet mellan Luleå och Sundsvall:                                  | 4 st  |
| • Nå basutbudet mellan Sundsvall och Östersund (option):                     | 3 st  |
| • Möta utökat behov av kapacitet mellan Luleå och Sundsvall (insats-trafik): | 2 st  |
| • Behov av utökad robusthet till följd av ovan:                              | 2 st  |

Totalt tillkommande fordonsbehov är 20 fordon med ytterligare 3 fordon i option för att nå basutbudet på Mittbanan. Ytterligare optioner kan läggas till. Exempelvis utökad trafik på Malmbanan, 1-2 fordon, ytterligare trafikreserv, 1 fordon, trafik till Trondheim, 1-2 fordon etc.

## Utökad Robusthet

Efter tillkommande X52-fordon år 2026 finns följande antal fordon för reservhållning och underhåll:

- Fordon för underhåll: 2st
- Fordon för tungt underhåll: 1st
- Fordon för trafikreserv: 3st

Då fordonet för tungt underhåll ej är dedikerat till Norrtågs trafik, utan utgörs av Transitios lånefordon av typen X52, kommer detta fordon att försvinna när dess tekniska livslängd uppnås. Norrtågs kvarvarande X62-flotta har inget ersättningsfordon för tungt underhåll. Följaktligen bör Norrtåg ersätta det utgående ersättningsfordonet med ett nytt.

Det framtida läget avseende fordon för reservhållning och underhåll blir med föreslagen lösning:

- Fordon för underhåll: 3st
- Fordon för tungt underhåll: 1st
- Fordon för trafikreserv: 3st

Det vill säga ett ytterligare fordon för underhåll och ett fordon som reservfordon vid tungt underhåll som ersätter AB Transitios X52, vilket motsvarar den utökade fordonsflottan från 24 till ca 32 fordon.

## Hastighet

Norrbottenbanan byggs för 250 km/h. Även Botniabanen och Ådalsbanan kommer att uppgraderas till denna hastighet. Bolaget har därför studerat förutsättningarna att köpa fordon som är anpassade för denna hastighet i samarbete med AB Transitio.

Studien visar att gångtidsvinster fås med fordon som är anpassade för 250 km/h. Dock trafikerar bolaget primärt enkelspår, varför ett system med regionaltrafik, snabbtåg, nattåg och godstrafik blir väldigt sårbart för förseningar och störningar. Då kapaciteten på banan är begränsad finns det stor risk att de gångtidsmässiga vinsterna med ett 250-fordon uteblir, åtminstone vintertid då systemet är extra ansträngt eller i tidslagen där övrig trafik också behöver framkomlighet. Vidare finns inget stöd i infrastrukturägarens prioriteringsregler för kapacitetstilldelning att regionaltrafik ska ha förtur framför annan trafik.

Norrtåg anser det viktigt att nå restider på under 60 min mellan de större orterna längs kusten. Tidtabellsanalyser för fordon med olika hastigheter visar att 250-fordon klarar under två timmar Umeå-Luleå under optimala förhållanden. Leverantörerna av fordon har i den genomförda RFI:n (Request for information, AB Transitio) angett att även 200-fordon klarar under 60 min Umeå-Skellefteå, Skellefteå-Luleå under optimala förhållanden. Ett flertal leverantörer föreslår fordon med uppgraderad acceleration där de i sina beräkningar då når nära samma restider som med 250-fordon. Detta uppgraderade 200-fordon, ”200 boost”, kan fås från ett flertal leverantörer.

Fordon för 250 km/h bedöms ha ca 25% högre investeringskostnad och driftskostnaderna för underhåll och elförbrukning är också ca 20% högre. De två största orsakerna till att 250-fordon väntas kosta mer i investeringskostnad är högre tekniska krav som tillkommer för 250 km/h, samt brist på konkurrens då endast en leverantör idag erbjuder fordon anpassade för regionaltrafik i hastigheter över 200 km/h. Vidare finns även tekniska utmatningar med högre hastigheter, skador från viltkollisioner förväntas bli värre och slitaget på fordonen ökar då energimängden i rörelsen blir större.

Bolaget anser därför att den bästa lösningen är att anskaffa ett 200-fordon, men att kravställa fordonen med mycket god acceleration och goda förutsättningar för resenärsutbyte, för att få så attraktiva gångtider som möjligt ur ett trafiksystemsperspektiv.

### **Komfort och resandeupplevelse**

Resandet hos Norrtåg har en blandad kundgrupp med allt ifrån pendlare som pendlar in och ut från de regionala centralorterna, såväl som resenärer som åker längre sträckor i arbets- eller fritidssyfte. I dagsläget ligger snittresan på ca 12 mil i hela Norrtågssystemet. Mot bakgrund av detta ser bolaget ett fordon vars interiöra utformning klarar av att hantera såväl pendlare som mer långväga resande med bibehållen god komfort.

Detta innebär konkret att sittning i tågvagnen bör vara utformad som 2+2-sittning för att skapa utrymme att röra sig genom fordonet med bagage. Sittkomforten skall vara god och inte upplevas restriktiv.

Norrtåg ser fortsatt inget behov att erbjuda en uppdelning i 1:a och 2:a klass, utan vill vara ett attraktivt erbjudande för samtliga våra resenärer. Fordonen bör vara utrustade med en enklare form av servering samt att utrymmen skapas för cyklar och skidor samt övrigt tänkbart bagage som resenärerna efterfrågar på sin resa.

### **Kapacitet och Fordonslängd**

Den potentiella resandeutvecklingen i systemet med förbättrad infrastruktur och ökat utbud har analyserats i rapporten ”Norrtåg AB 2040 – En tågvision”. Dagens 1 600 000 resor förväntas bli upp till 3 500 000 resor år 2040, med potential till ytterligare ökning. Genomsnittlig beläggning per högtrafiktimme har studerats och förväntas bli ca 240 resenärer år 2040, men med en 90%-percentil på ca 400 resenärer.

Mot bakgrund av detta anser bolaget att den bästa lösningen är att anskaffa fordon som i grunden klarar av den förväntade trafikökningen, utan att behöva koppla ihop flera fordon i så kallad multipelkoppling. Konkret innebär detta att bolaget bör uppdraga AB Transitio att anskaffa fordon med åtminstone 250 fasta sittplatser, vilket innebär en fordonslängd på ca 100 – 110 meter.

### **Manövervagnståg**

Lok och vagn som kan framföras från båda ändarna, så kallade manövervagnståg, har undersökts som ett koncept för Norrtåg av AB Transitio. Fördelarna med ett sådant koncept skulle kunna vara att man kan lägga en grundbeställning på kortare fordon, för att sedan succesivt anskaffa fler vagnar vartefter behov för detta uppstår. Ett sådant koncept skulle göra att investeringen sträcks ut i tid. Nackdelarna är att manövervagnståg inte är lika accelerationsstarka som kraftfullare motorvagnar, vilket leder till en sämre tidtabell. Dessutom krävs mer hantering av tågsätten i depå med växling och isär- och hopslagning av vagnar, vilket kan leda till högre kostnader för både hanteringen och själva depåanpassningen.

Fordonsförstudien fortsätter att studera förutsättningarna för manövervagnståg med särskilt fokus på gångtider och trafiksystemsperspektivet.

### **Alternativ till nyanskaffning**

#### Livstidsförlängning av fordonstypen Regina

AB Transitio har utrett möjligheten att livstidsförlänga Regina-fordonen till 2043. För att det ska vara möjligt krävs omfattande ombyggnationer samt fortsatt utredning kring hanteringen av obsoleta komponenter. För Norrtåg kan livstidsförlängning möjliggöra fortsatt trafik på nuvarande nivå men ej hantera ny trafik, exempelvis Norrbotniabanan. Skulle Norrtåg behålla Regina efter 2032 så försvåras möjligheten att anskaffa fordon till Norrbotniabanan, då nyanskaffningen enbart skulle röra 3-7 fordon, vilket är ett för litet antal för att göra en egen beställning. Norrtåg skulle dessutom fortsatt ha tre olika fordonstyper för förarkompetens, fordonskompetens hos underhållaren och kostsam

reservdelsförsörjning, vilket skulle fördyra hela Norrtågs trafik kostnad. Norrtågs bedömning är därför att en livstidsförlängning, om den är möjlig att genomföra, inte är ett alternativ för Norrtåg. Skulle andra aktörer vara intresserade av att överta Norrtågs Regina-fordon efter 2032 kan fordonen livstidsförlängas.

Att inte livstidsförlänga Regina-fordonen bedöms inte ha någon negativ påverkan på funktion och tillgänglighet fram till 2032.

#### Inköp av begagnade fordon

Marknaden för begagnade fordon är fortsatt väldigt svag. I nuläget pågår ingen fordonsupphandling eller förberedelse till fordonsupphandling som väntas leda till att fordon som kan användas av Norrtåg blir tillgängliga 2030-2036. Norrtåg ställer dessutom krav på ERTMS och vinteranpassning vilket gör den internationella marknaden begränsad. Norrtåg bedömer därför att det i dagsläget inte finns möjlighet att utöka fordonsflottan genom anskaffning av begagnade fordon. Detta kan komma att ändras innan 2030 men om det inte sker någon större förändring i övriga trafiksystem i Sverige så riskerar Norrtåg att stå utan nödvändiga fordon när nuvarande når sin tekniska livslängd eller Norrbotniabanan öppnar, då nyanskaffning tar för lång tid för att kunna senareläggas till 2030.

#### **Marknaden för nyanskaffning av fordon**

Efter genomförd RFI bedöms marknaden för nyanskaffning av regionaltåg i 200 km/h vara god. Ett flertal leverantörer har presenterat alternativ som kan fungera för Norrtåg. Samtliga fordon har eller är på väg att sättas i trafik i motsvarande miljö som Norrtåg och möter därigenom de generella kraven för Norrtågs trafik. Det marknaden har belyst är att ett mindre antal avropade fordon driver priset uppåt då produktionsvolymen blir för låg samt att konkurrensen minskar eller upphör, då en eller flera leverantörer kan komma att anse att affären inte är intressant och därmed ej lämna anbud.

#### **Borgensåtagande vid nyanskaffning**

Fordonen upphandlas av AB Transito. Efter genomförd RFI har anskaffningsvärdet bedömts till 1,6 miljoner SEK per meter fordon, dvs ca 160–170 miljoner SEK/fordon för den prestanda som Norrtåg rekommenderar. En anskaffning av 20 nya fordon innebär ett borgensåtagande på totalt 3000-3300 miljoner SEK. Jämmt fördelat på fyra regioner blir det ca 800 miljoner SEK.

Investeringsbeloppet utgör en beräkningsgrund för borgensåtaganden. Det faktiska anskaffningspriset avgörs efter genomförd upphandling och kan därför komma att bli högre eller lägre än beräknad pris. Norrtågs föreslagna inriktning bedöms möjliggöra ökad konkurrens genom att fler leverantörer har möjlighet att lämna anbud. Utifrån bedömt anskaffningsvärde och nuvarande hyra för X62 Coradia, har en framtida årshyra för nyanskaffade fordon prognosticerats till ca 10-12 miljoner, beroende på kontraktsvillkor, ränta och valutakurs etc.

#### **Förslag till beslut**

*Att styrelsen ger i uppdrag till vd att slutföra förstudie och fordonsstrategi med inriktning att nyanskaffa minst 20 fordon med topphastighet på max 200 km/h med så bra gångtider som möjligt (200 boost), 2+2 sittning med bistro och utrymmen för cyklar och skidor, minst 250 sittplatser och ca 100-110 m långa.*

*Att styrelsen ger vd i uppdrag att påbörja en process tillsammans med ägarna, utifrån ovanstående inriktning, med målsättning att respektive ägare fattar nödvändiga beslut senast februari 2025 för att AB Transito ska påbörja upphandling.*

*Att styrelsen ger vd i uppdrag att inleda dialog med borgenärer för Norrtågs X52-regioner för ett gemensamt nej till livslängsförlängning, alternativt ett övertagande av Norrtågs fordon av annan borgenär från senast 2032.*

# Norrtåg

## Varumärkesmätning

### Mars 2024



# Agenda

Metod

Resande

Kännedom

Attityd

Förväntningar

Associationer

Sammanfattning

# Metod

501 webbintervjuer  
(tidigare mätpunkter 300 ip/mätning)

25-70 år

Östersund, Ånge, Sundsvall, Örnsköldsvik, Umeå, Luleå eller Kiruna

Fältperiod: 20-27 mars 2024

Svarsfrekvens 28%

## Fördelning av intervjuer:

Man	Kvinna	25-50 år	51-70 år	Åkt med Norrtåg senaste 6 mån.	Ej åkt med Norrtåg senaste 6 mån.
245	256	283	218	159	342

Ånge	Sundsvall	Örnsköldsvik	Östersund	Umeå	Luleå	Kiruna
11	112	65	80	139	68	26

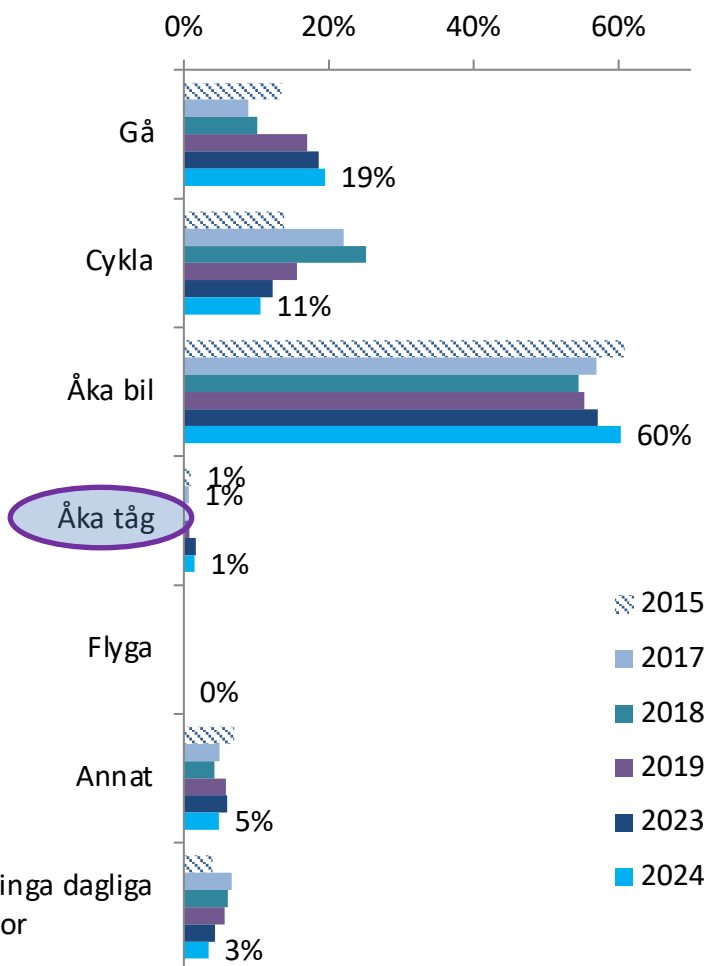
# Resande



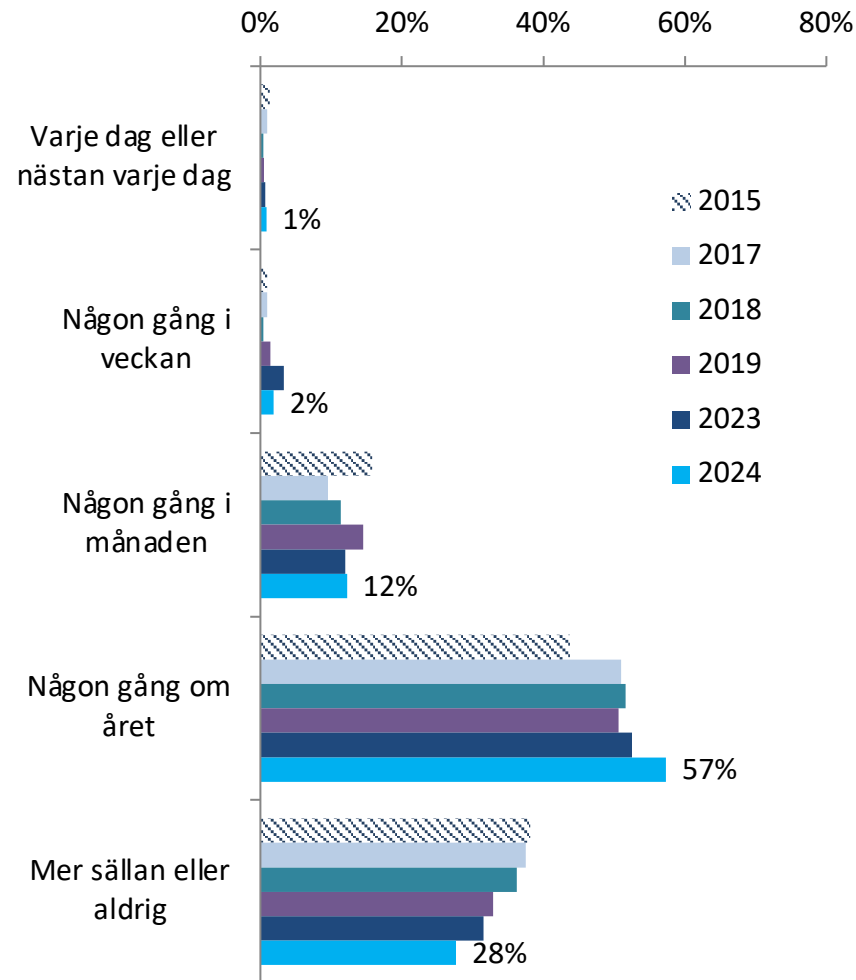
Det är drygt 1% som reser med tåg som huvudsakligt dagligt färdssätt mot knappt 2% i höstas. Bilen stärker sin ställning.

72% reser med tåg åtminstone någon gång om året vilket är en ökning mot tidigare mätningar. Dock reser majoritetet sällan och det frekventa resandet minskar lite.

För dina dagliga resor, vilket färdssätt anser du vara ditt huvudsakliga?

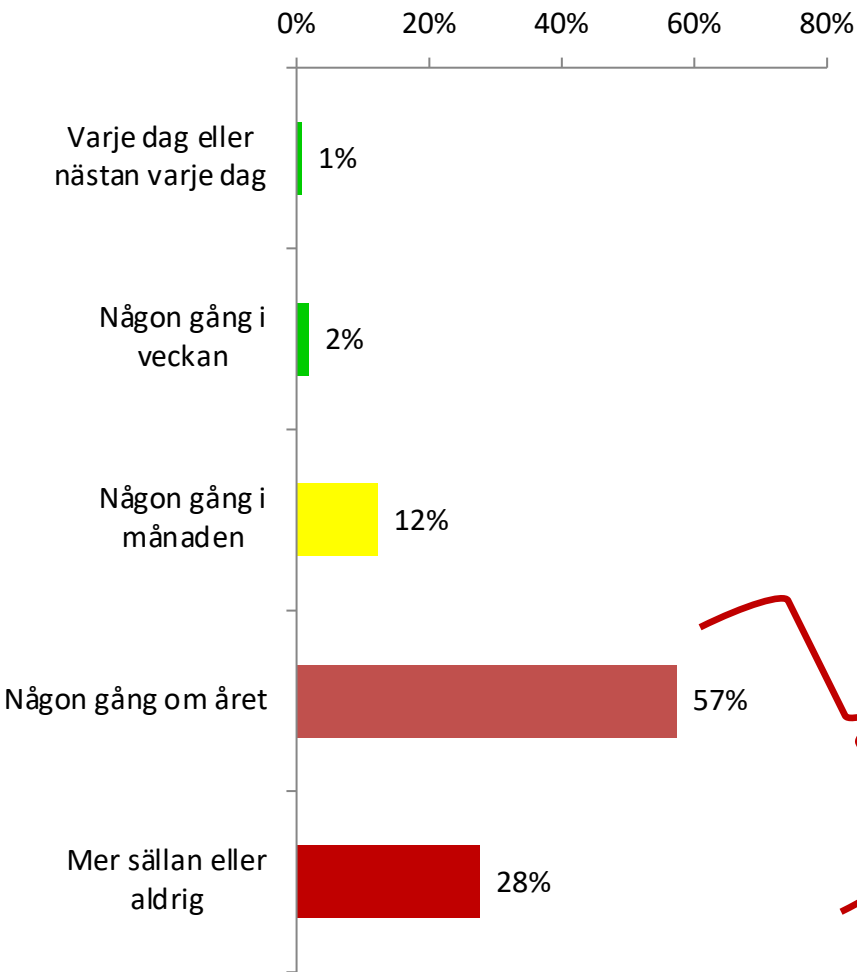


Hur ofta reser du med tåg?

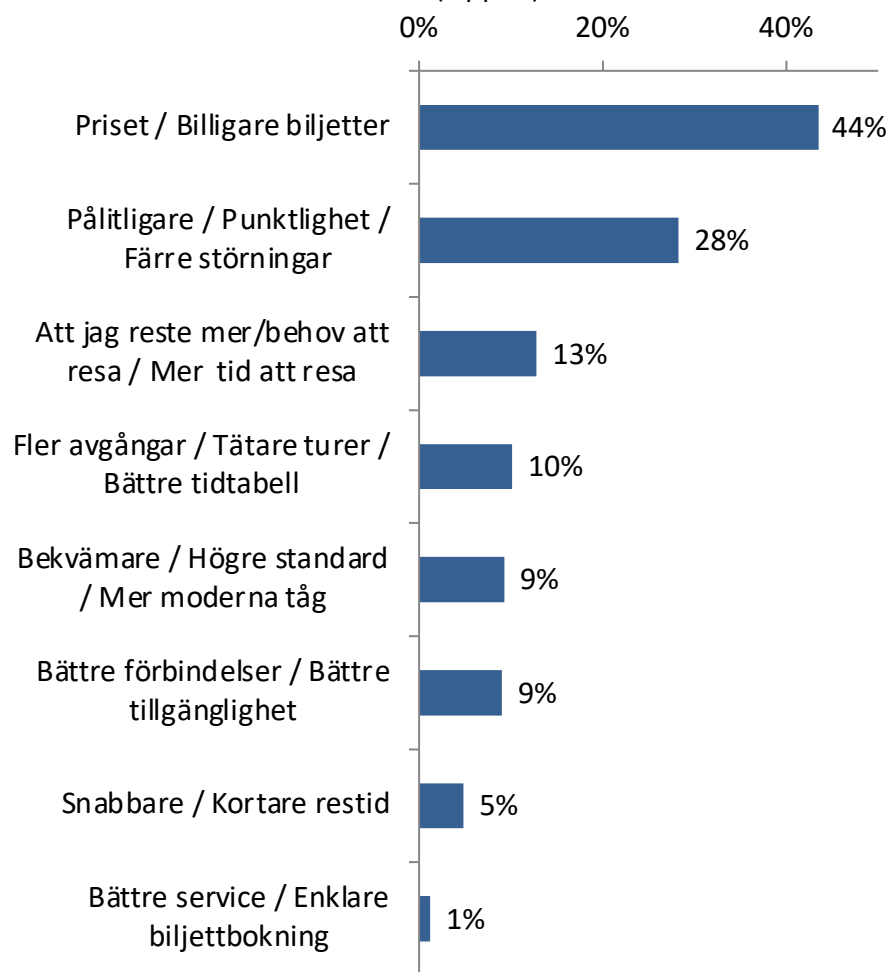


Av de som endast reser årligen eller mer sällan med tåg anger den största andelen lägre pris som den faktor som skulle få dem att resa oftare, därefter kommer punktlighet.

Hur ofta reser du med tåg?

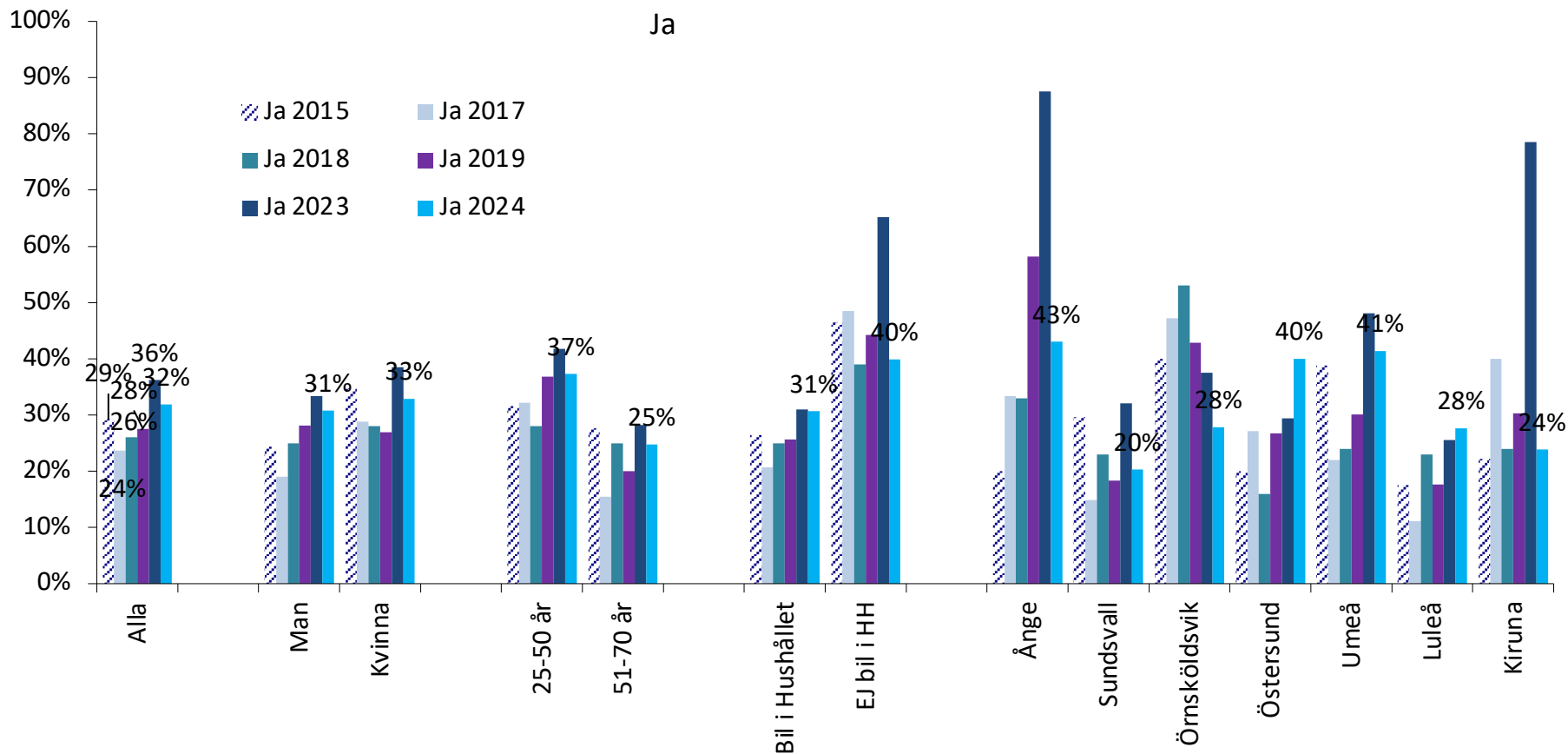


Vad skulle kunna få dig att resa oftare med tåg?  
(Öppen)



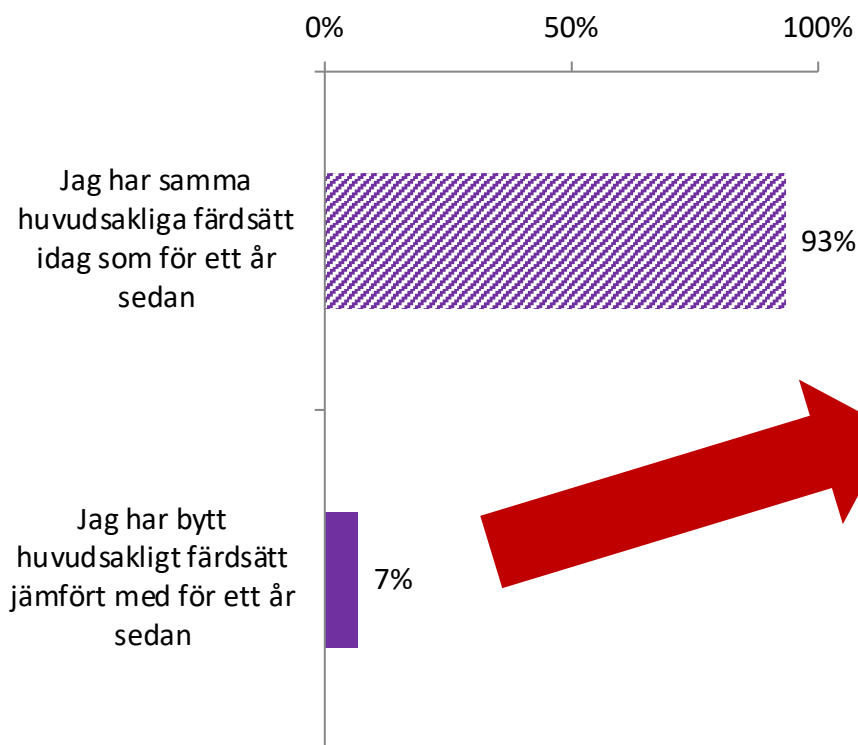
Andelen som rest med Norrtåg det senaste 6 månaderna är 32%.  
Vilket är lägre än i hösten 2023 men högre än någon av mätpunkterna innan dess.

### Har du senaste sex månaderna rest med Norrtåg?

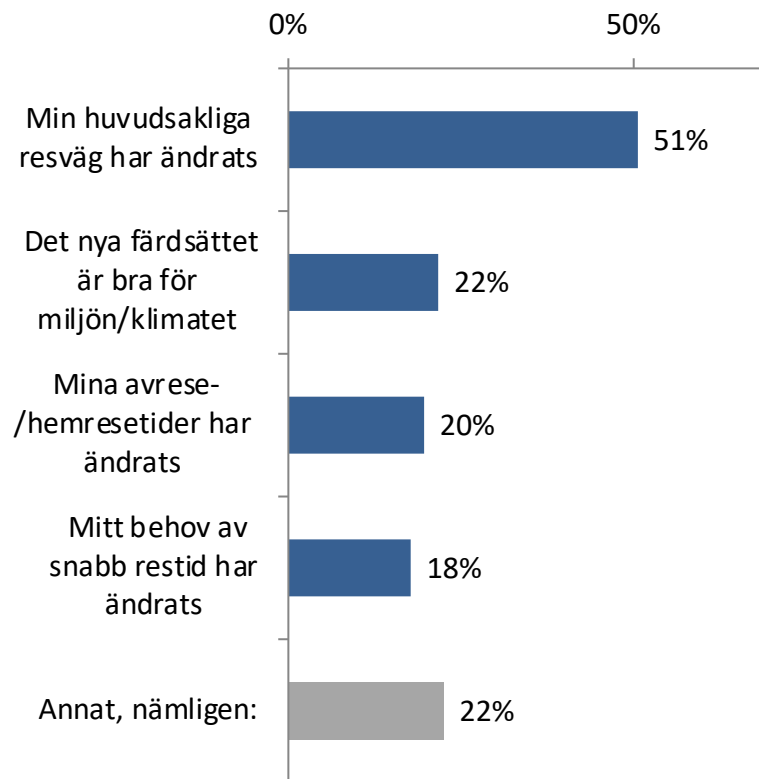


7% har bytt huvudsakligt färd sätt och i särklass vanligaste anledningen till det är att ens huvudsakliga resväg har ändrats, miljö/klimat är på andra plats.

Vad av nedan stämmer angående ditt huvudsakliga färd sätt?

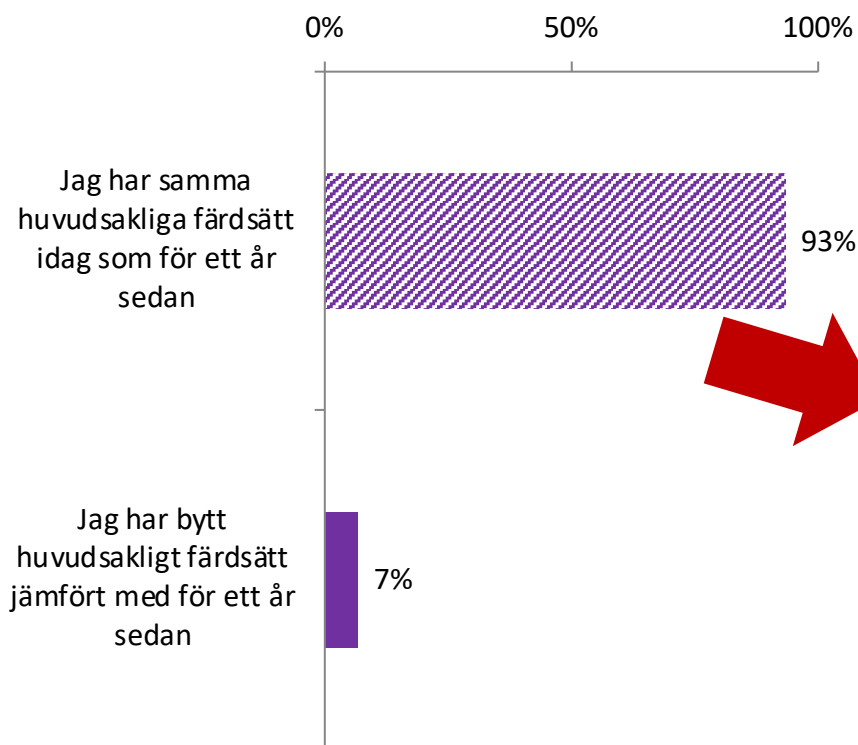


Vad är anledningen till att du bytt huvudsakligt färd sätt jämfört med för ett år sedan?

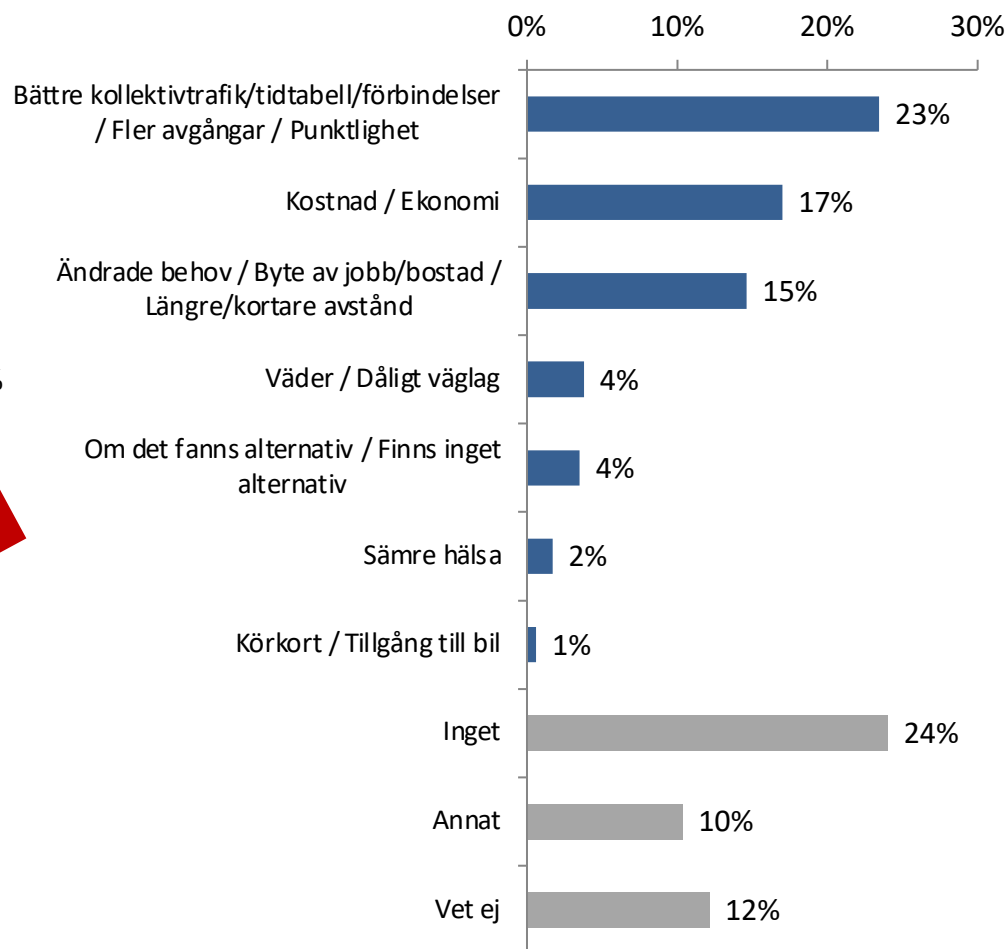


# 93% har EJ bytt huvudsakligt färd sätt. De anger att bättre kollektivtrafik eller ekonomi/kostnad eventuellt skulle kunna få dem att byta.

Vad av nedan stämmer angående ditt huvudsakliga färd sätt?

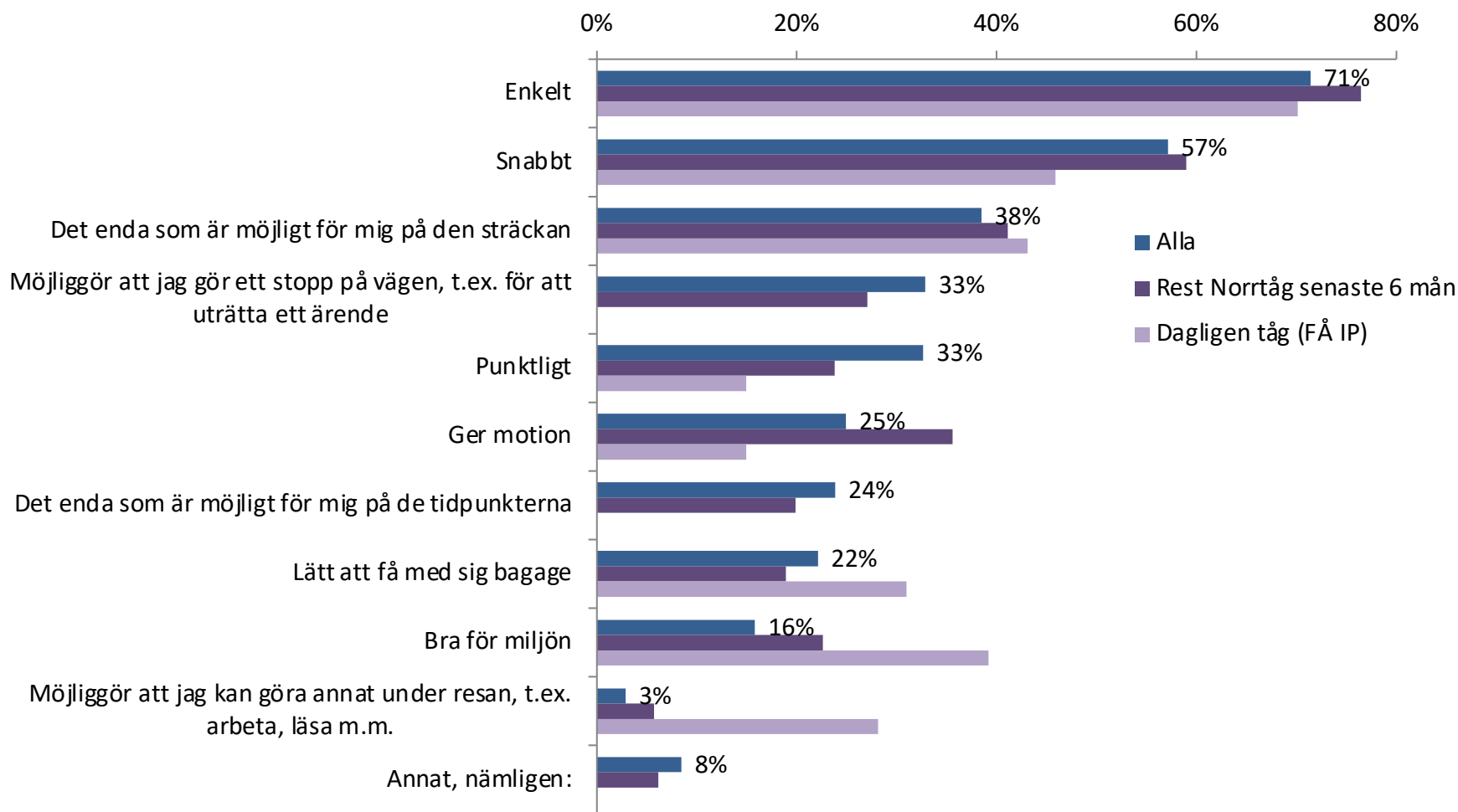


Vad skulle eventuellt kunna få dig att byta huvudsakligt färd sätt? (Öppen)



# Enkelt och snabbt är de vanligaste skälen till valet av färdmedel för sina huvudsakliga resor.

Vad är anledningen till att du väljer [färdmedel] som ditt huvudsakliga färdmedel?

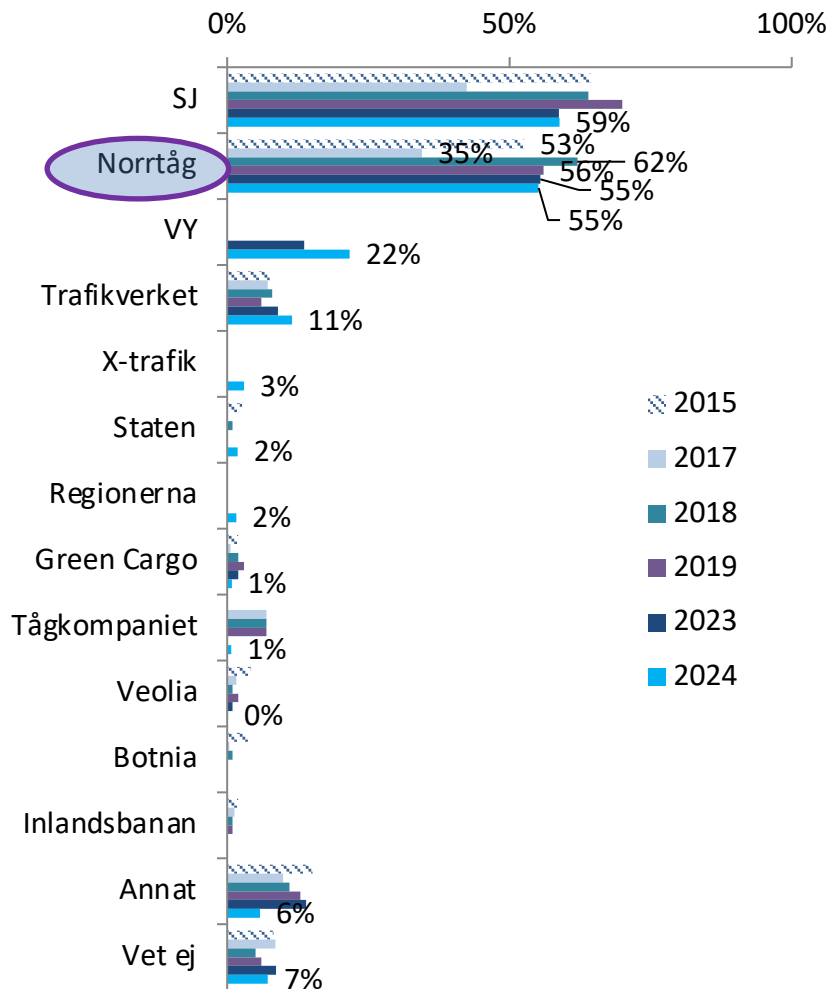


# Kännedom

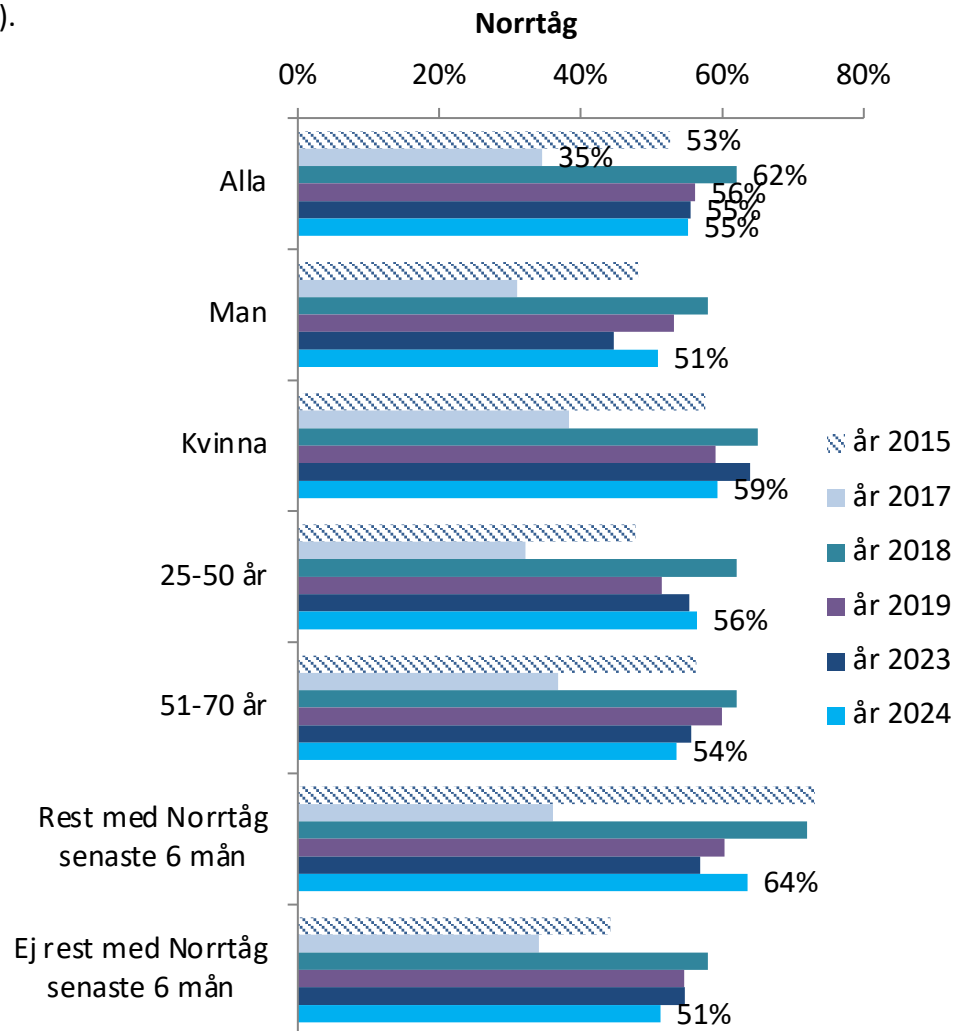
Precis som i höstas är det 55% som tror att Norrtåg ansvarar för tågtrafiken (2019: 56%) medan 59% anger SJ.

Relativt små skillnader i undergruppernas kunskap om Norrtågs ansvar.

Vilka tror du ansvarar för tågtrafiken i norra Sverige (Norrbotten, Västernorrland, Jämtland och Västerbotten).



Vilka tror du ansvarar för tågtrafiken i norra Sverige?

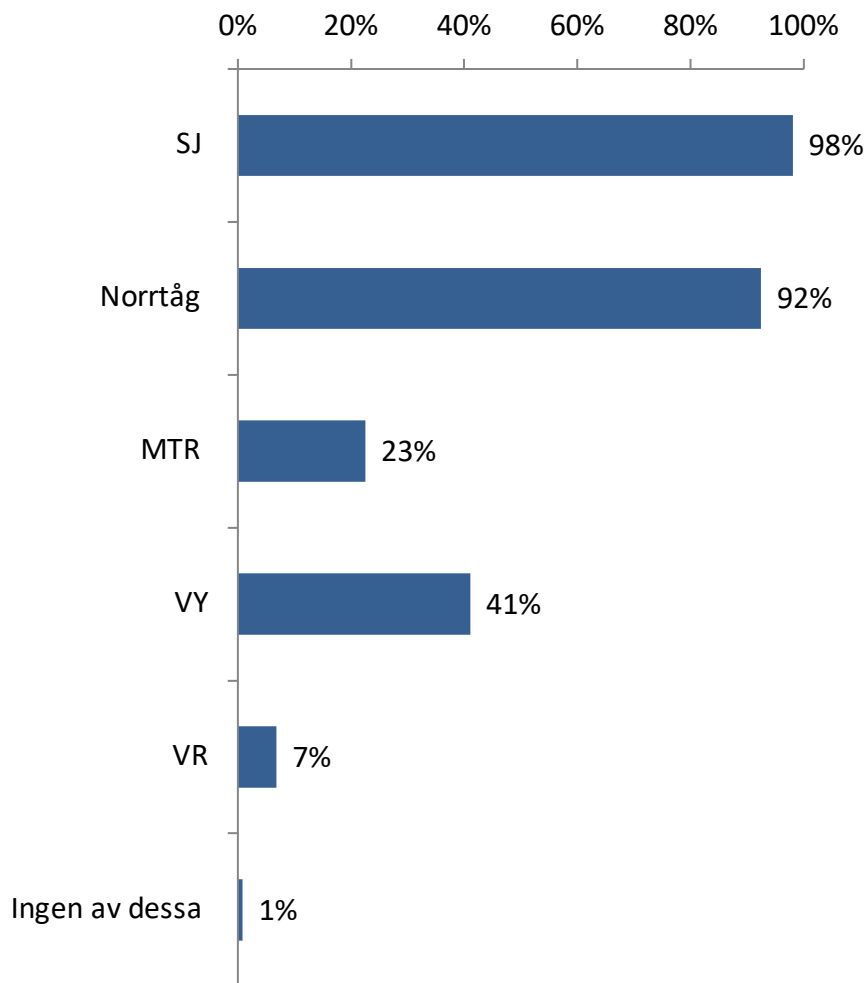




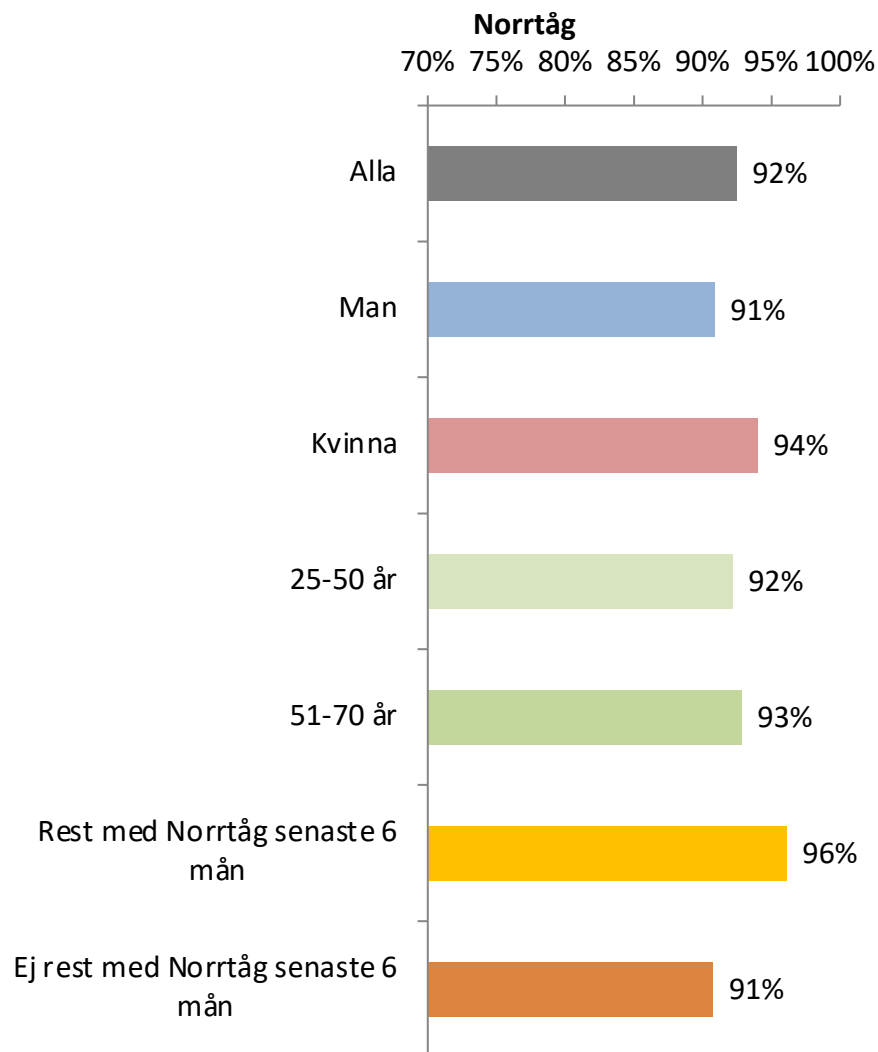
# Den hjälpta kännedomen är mycket hög för Norrtåg. Kännedomen för VY ökar.

(Vid tidigare mätningar har Norrtåg haft: 2023 93%, 2019 91%, 2018 95%, 2017 93%, 2015 89%)

Vilka av följande företag inom tågtrafik känner du till?



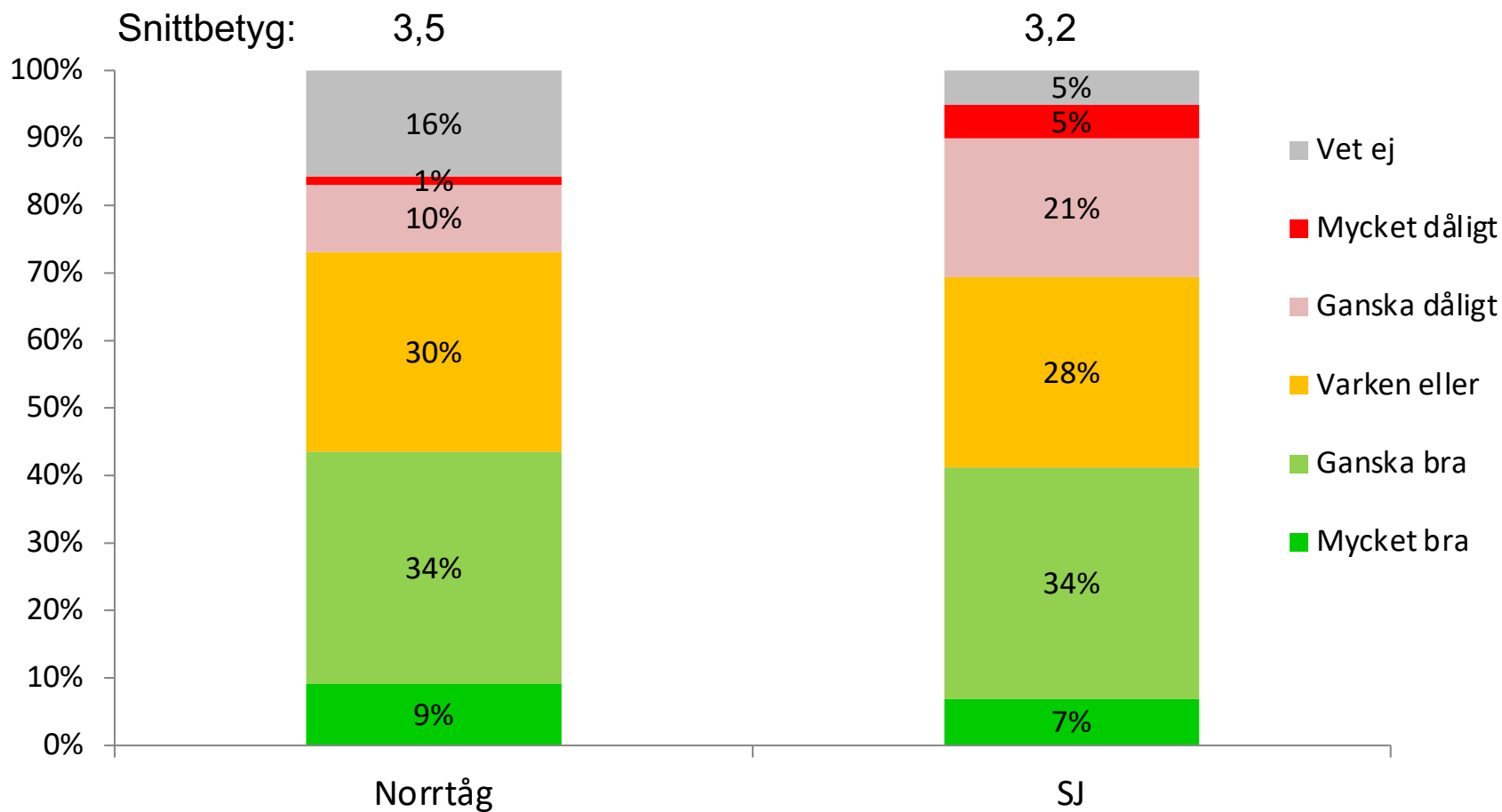
Vilka av följande företag inom tågtrafik känner du till?



# Attityd

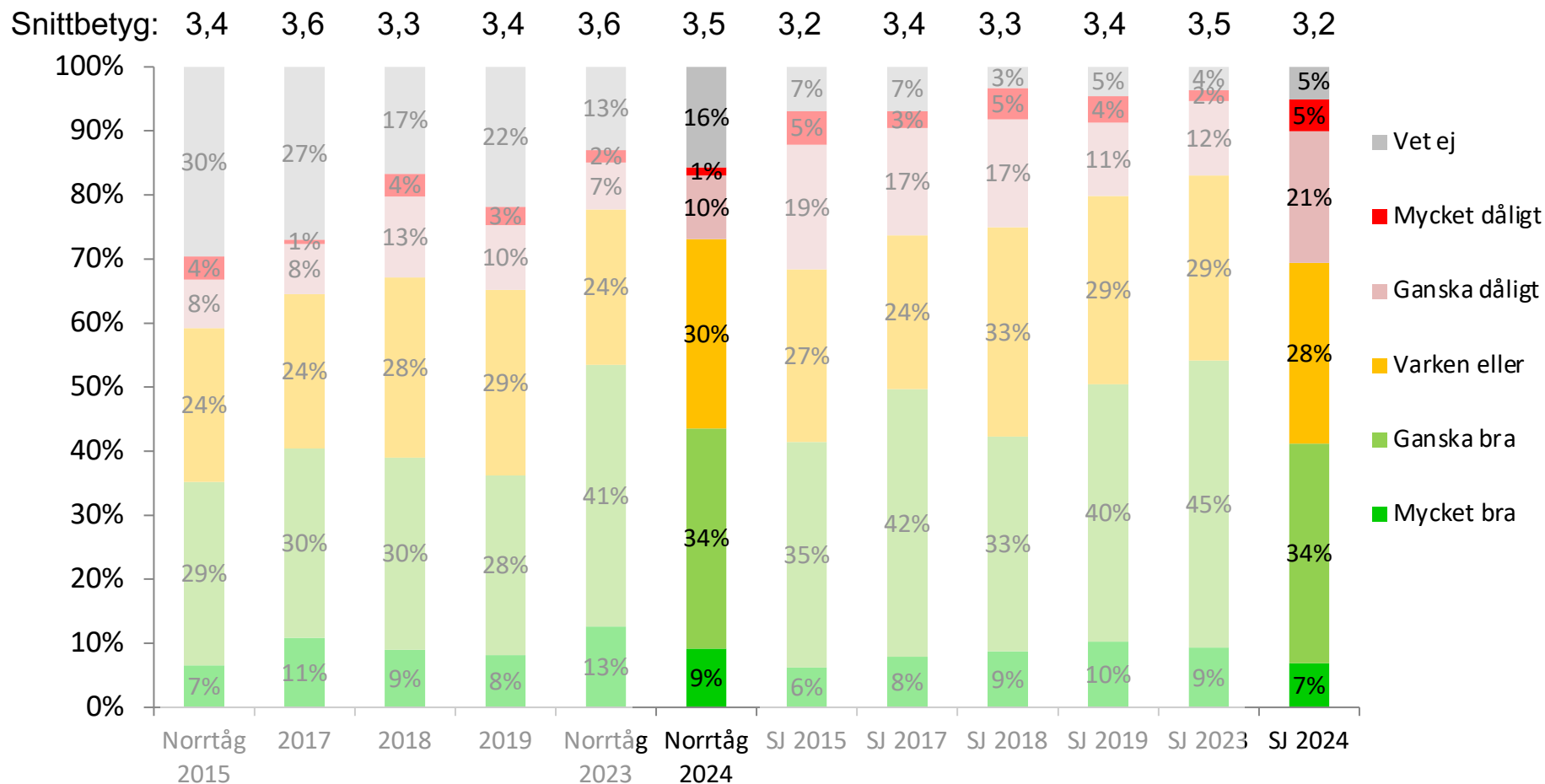
44% har ett gott intryck av Norrtåg mot 41% för SJ. Det är fler som har dåliga intryck av SJ varför SJs snitt är lägre.

Vilket intryck har du totalt sett av:



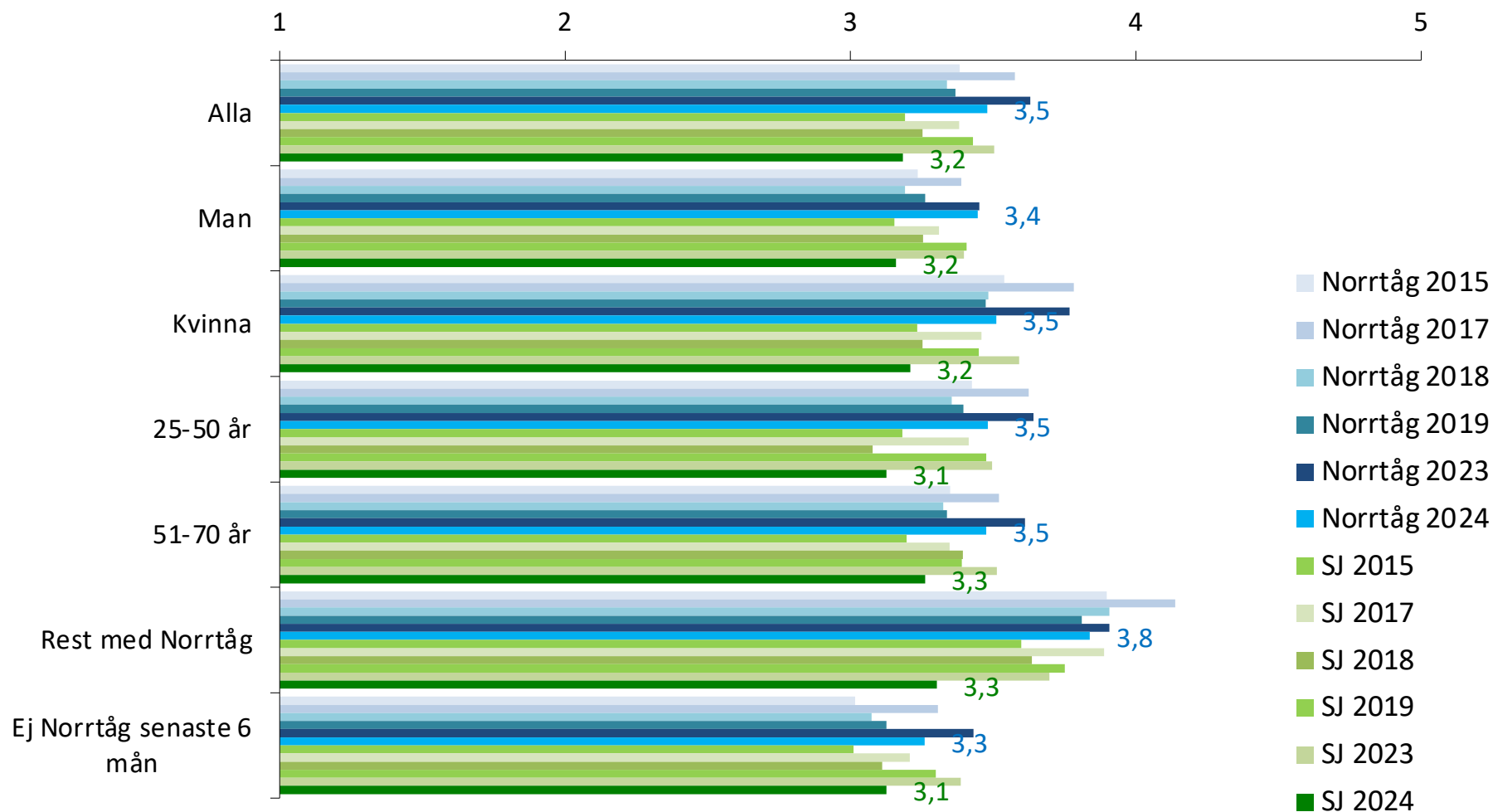
Respondenternas positiva intryck av Norrtåg faller tillbaka något men det är få som är direkt negativa varför snittet är stabilt.  
 SJ tappar i totalintryck denna mätning och tangerar sitt lägsta snittbetyg då hela 21% anser att de är "ganska dåliga".

### Vilket intryck har du totalt sett av:



Genomsnittsbetyg för Norrtåg har nästan helt jämnats ut mellan män och kvinnor (och är jämt över åldersgrupper). Tappet är ganska litet bland de som faktiskt rest med Norrtåg i närtid. SJ tappar i alla grupper.

Vilket intryck har du totalt sett av:  
Snitt (5-gradig skala)

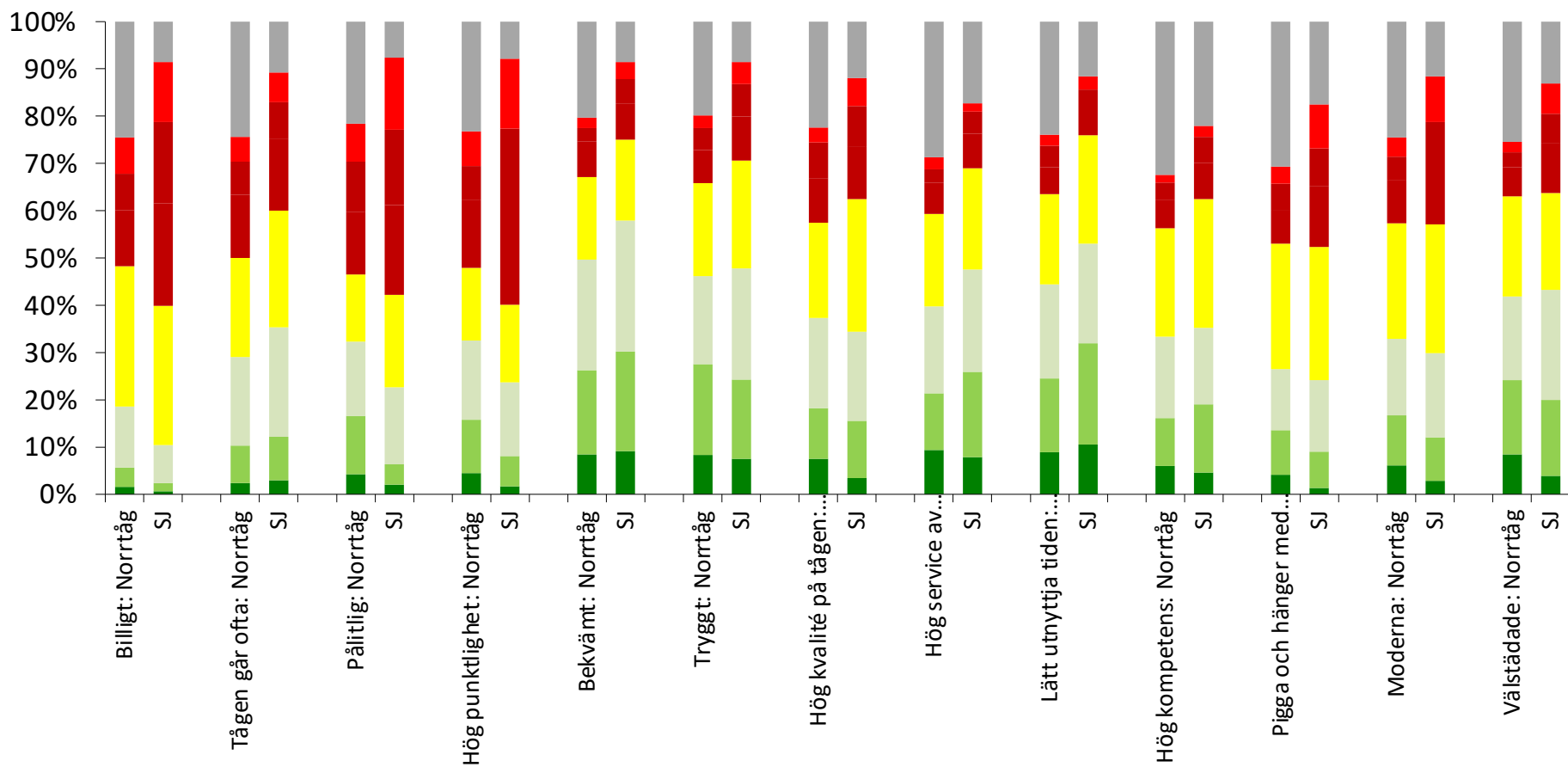


När det gäller de, positiva, påståendena så anses Norrtåg vara bättre än SJ i de flesta kategorier.

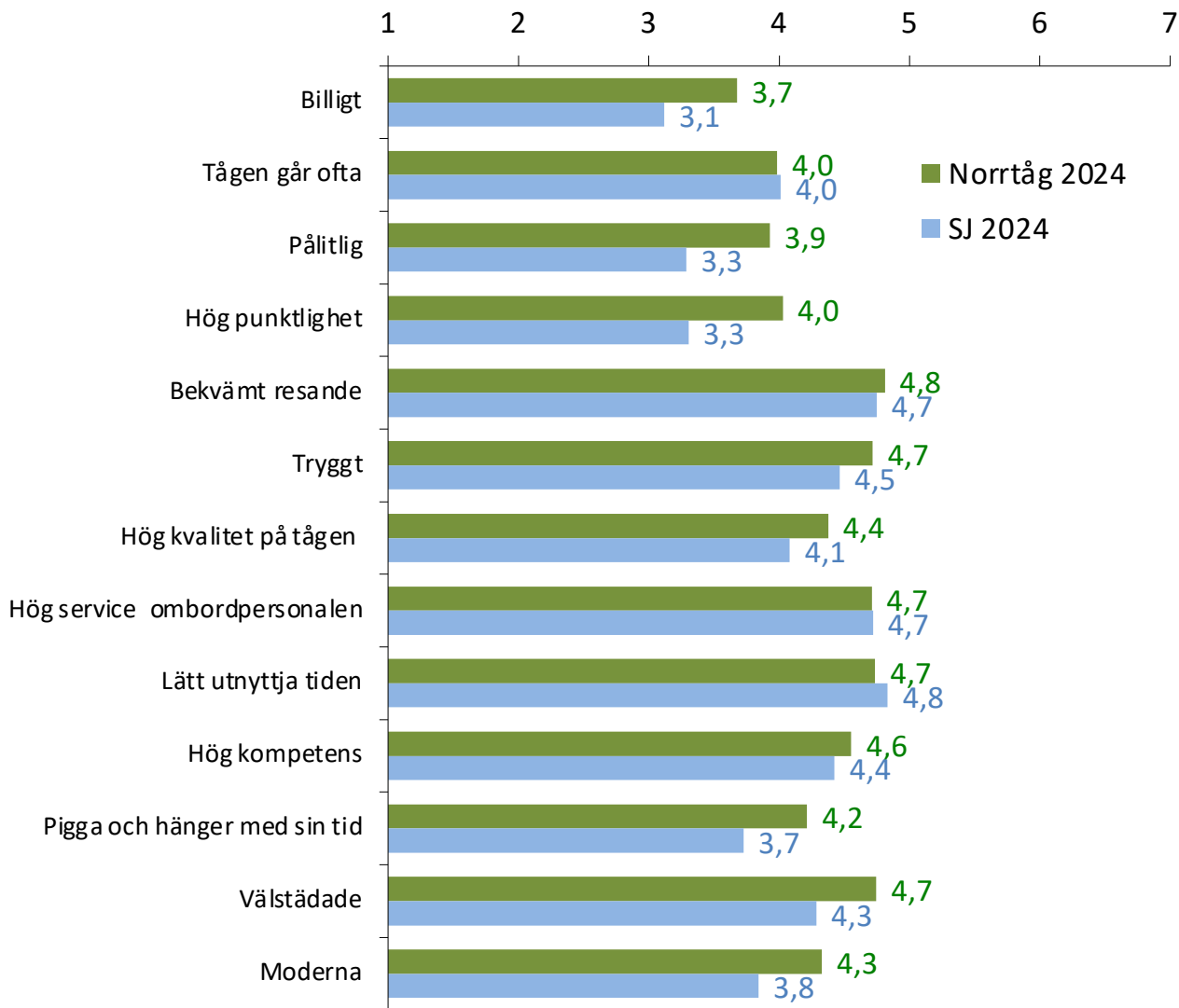
(det är fortsatt lite högre andel "Vet ej" för Norrtåg)

I vilken utsträckning instämmer du i följande:

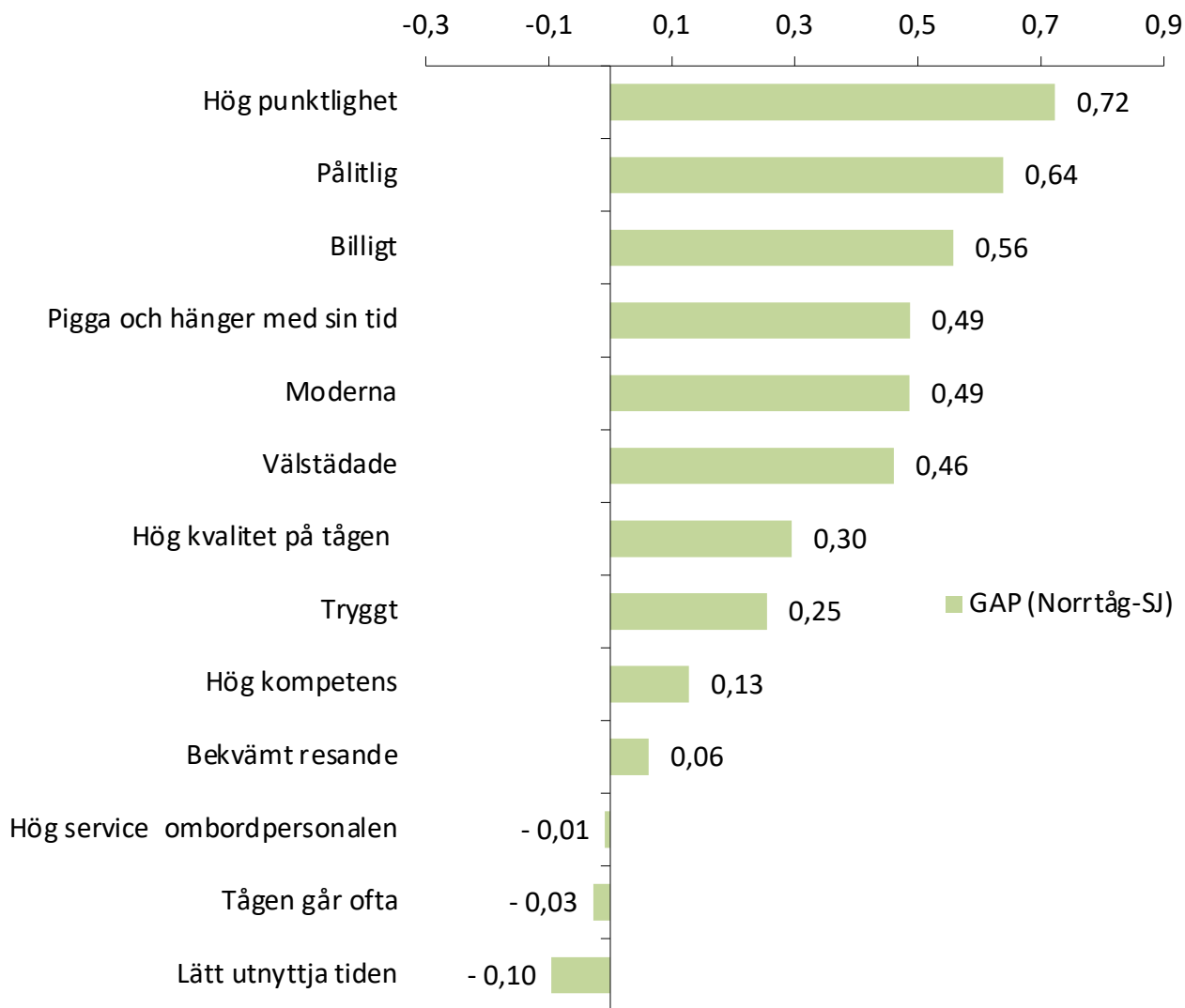
■ Vet ej 
 ■ 1 - I mycket liten grad 
 ■ 2 
 ■ 3 
 ■ 4 - Varken eller 
 ■ 5 
 ■ 6 
 ■ 7 - I mycket hög grad



Norrtåg får högre snittbetyg än SJ i 10 av 13 kriterier (mot sju i höstas).  
Övriga kriterier är jämna och med SJ knappt över.

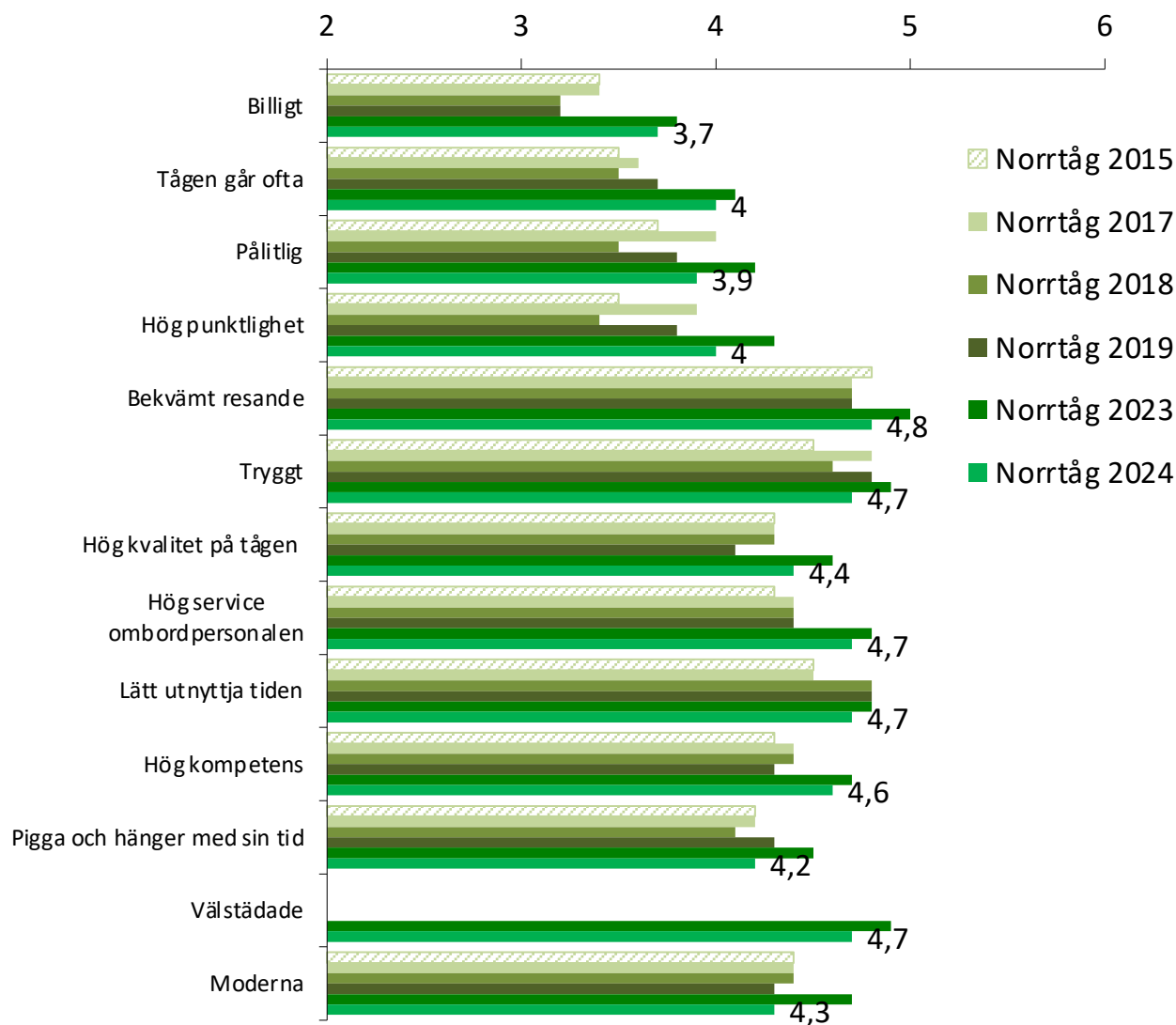


Diagrammen visar skillnaden mellan Norrtåg och SJ.  
Jämfört med SJ anses Norrtåg vara punktliga, pålitliga och billiga, mm.

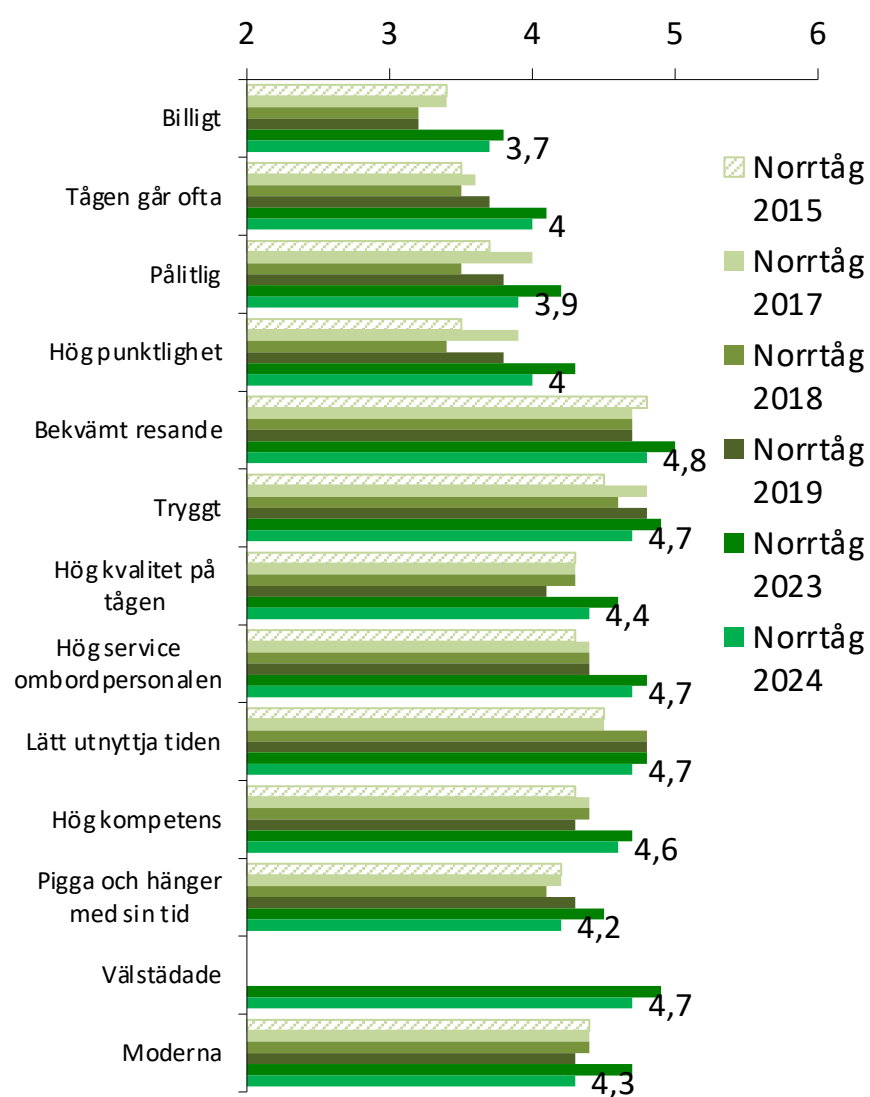
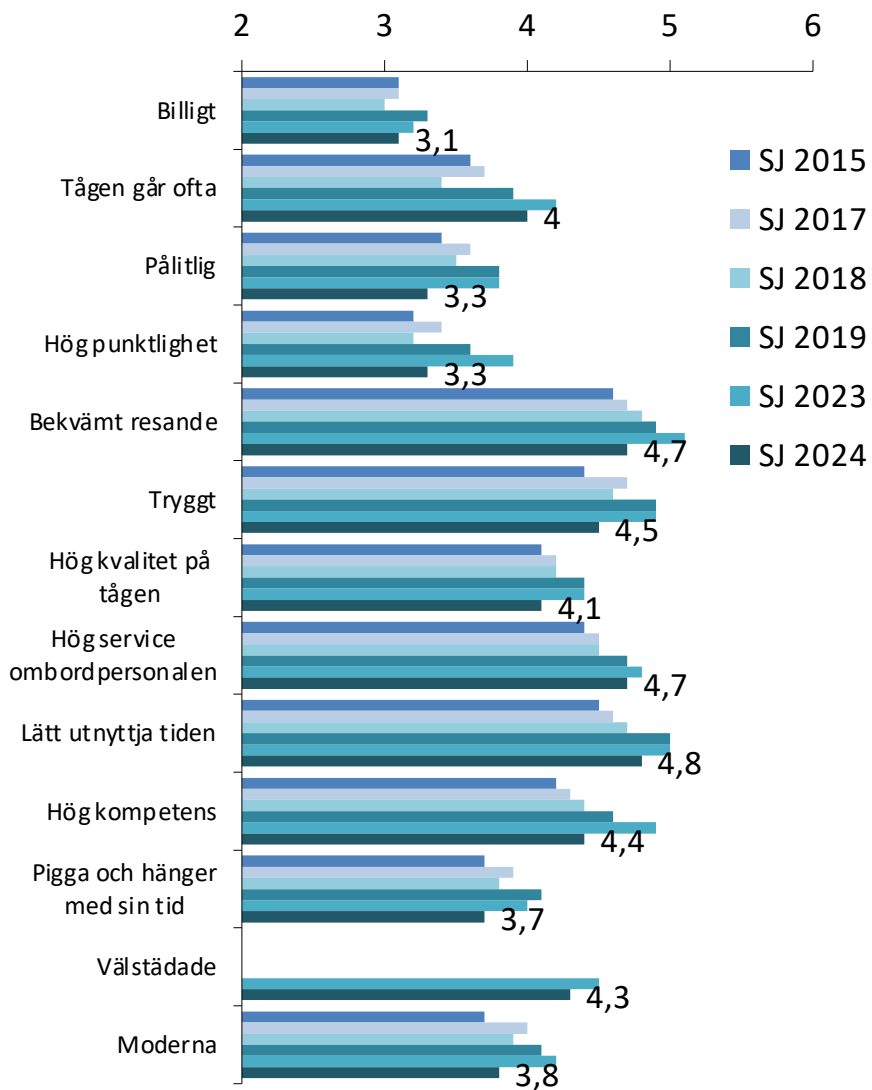




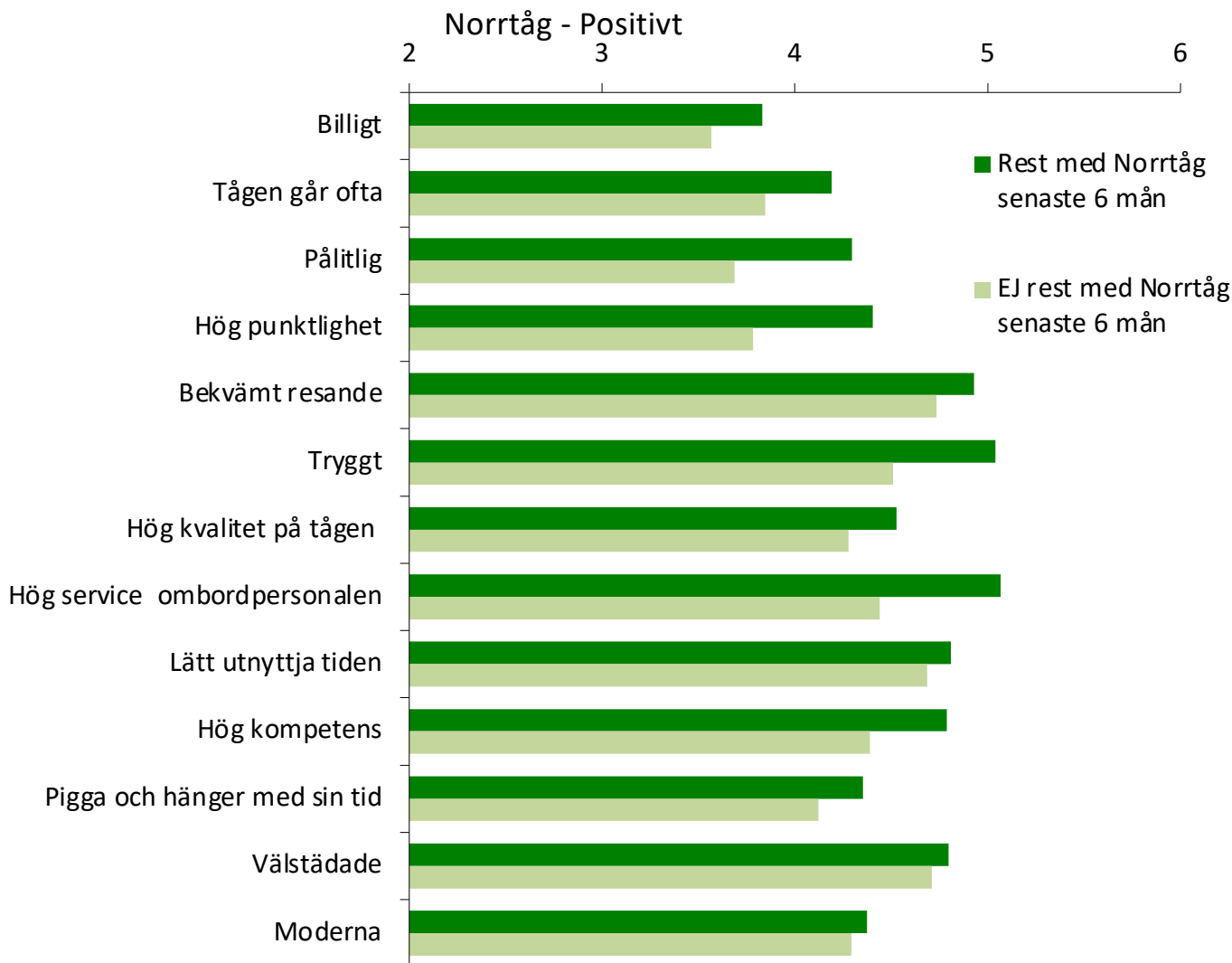
Jämfört med Hösten 2023 så faller snittbetygen för Norrtåg i alla kriterier. Störst är tappnen i Moderna, Pålitliga och Punktliga (dock är tex Punktliga ändå det nästa högsta snittet i mätserien)



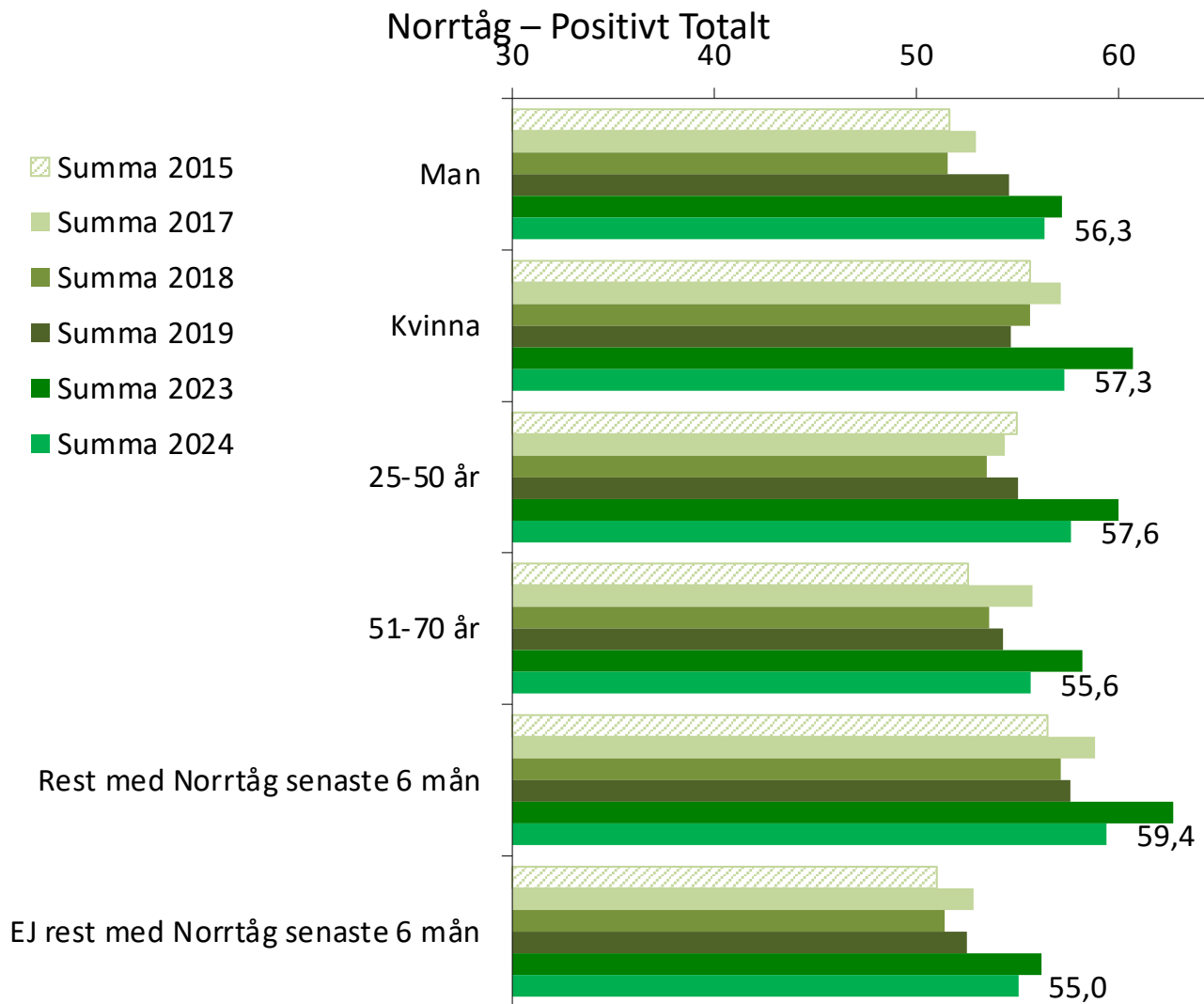
Det har varit en svår vinter för järnvägssektorn vilket speglas i att snittbetygen för både Norrtåg och SJ faller i samtliga kategorier.



Tydligt att kunderna instämmer mer med de positiva påståendena.  
 Största skillnaden mellan kunder och icke-kunder ligger i uppfattningen om punktlighet, pålitlighet och Service (detta kanske betyder att nedgången vi ser i föregående bild bygger mer på tex medierapportering än egen erfarenhet?!)

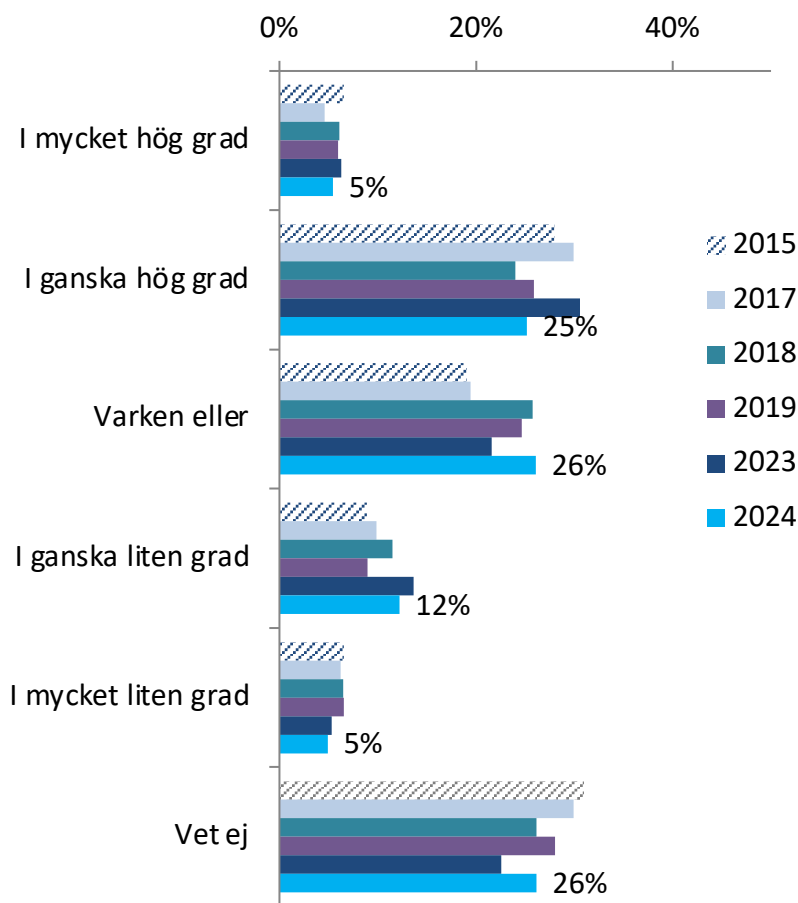


# Norrtågs "totalpoäng" faller i alla undergrupper. Kvinnor och yngre ger Norrtåg lite högre betyg. (2023 tillkom kategorin välstädat).

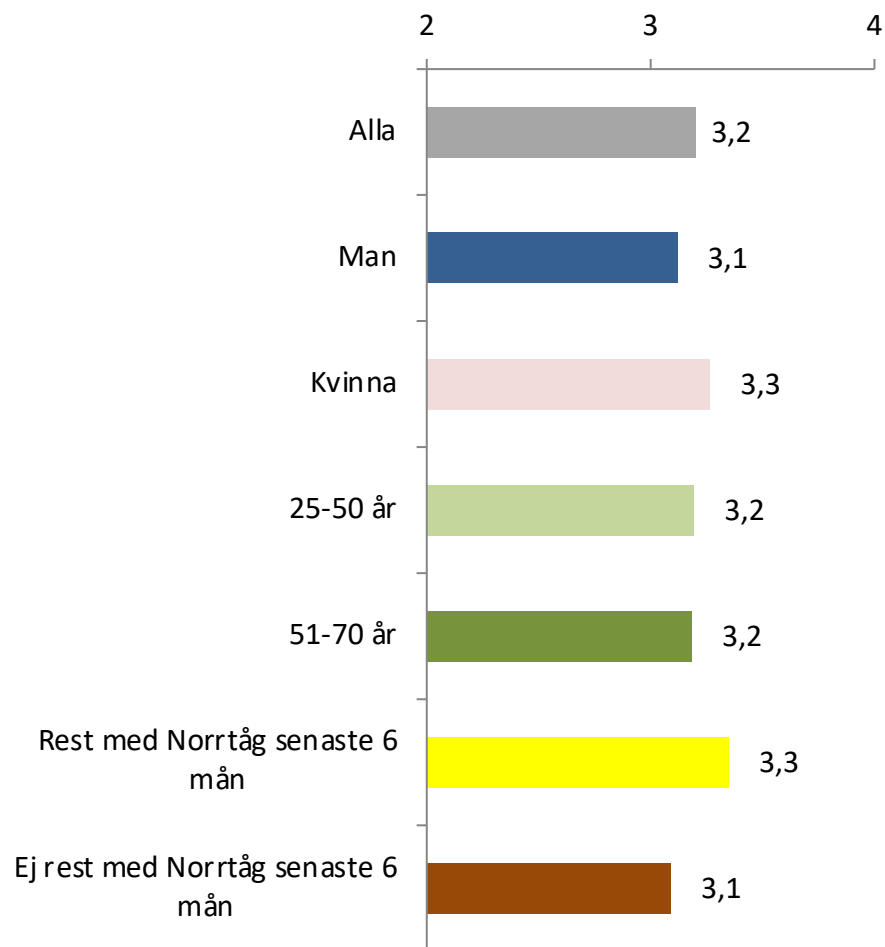


31% tycker Norrtåg utvecklar norra Sverige mot 17% som inte tycker det.  
 Andel som inte har någon åsikt ökar lite igen.  
 De som rest med Norrtåg under senaste halvåret är lite mer positiva.

I vilken grad tycker du Norrtåg utvecklar norra Sverige?



I vilken grad tycker du Norrtåg utvecklar norra Sverige?  
 Snitt

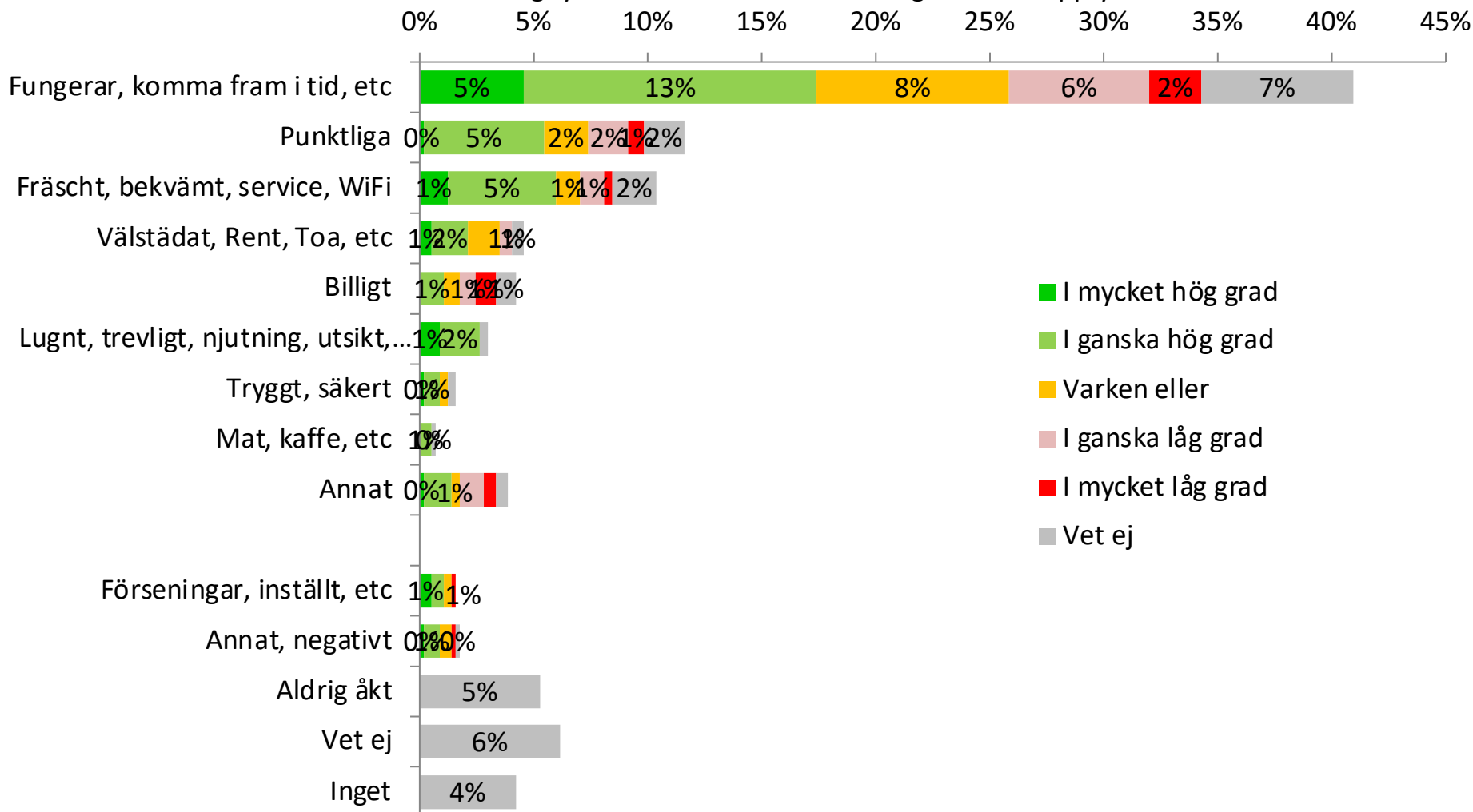


# Förväntningar



I första hand förväntar man sig av Norrtåg att det ska fungera, komma fram i tid, att tågen är punktliga, det är fräscht, bekvämt och bra service. Dessa delar tycker man även i ganska hög grad uppfylls.

Vad förväntar du dig när du reser med Norrtåg? (öppen kodad)  
I vilken utsträckning tycker du att dessa förväntningar brukar uppfyllas?





---

# Associationer

# Öppna kommentarer om associationer till Norrtåg



# Sammanfattning

- Överlag en lite tillbakagång i resultaten jämfört med hösten 2023 men förbättrat jämfört med mätningarna från 2019, 2018, 2017 och 2015.
- 72% reser med tåg åtminstone årligen varav 1% dagligen.
- De allra flesta, 92%, känner till Norrtåg om de får lite hjälp, 98% känner till SJ.
- 32% av samtliga har rest med Norrtåg under de senaste 6 månaderna, vilket är något färre än närmast föregående mätning.
- 7% har bytt huvudsakligt färd sätt sedan förra året. Det vanligaste skälet till det är att man har fått ny resväg.
- Som tidigare är snabbt och enkelt är vanligaste skälen till att man väljer sitt huvudsakliga färd sätt.
- Andelen som har ett gott intryck av Norrtåg fluktuerar över tid och i denna mätning är denna andel lägre än i föregående mätning, men högre än flera av de tidigare mätningarna. 44% har ett ganska eller mycket bra intryck av Norrtåg mot 41% för SJ, större andel har även dåligt intryck av SJ varför de får lägre snitt.
- Jämfört med hösten 2023 faller Norrtågs i betyg i samtliga kriterier men det gör även SJ's som dessutom faller lite mer. Norrtåg får högre betyg än SJ i 10 av 13 kriterier.
- Man förväntar sig av Norrtåg att det ska fungera, komma fram i tid, punktighet, det är fräscht, bekvämt och bra service. Dessa delar tycker man i ganska hög grad uppfylls.