

Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 17 november 2023 kl. 13.00-14.00

P5, Umeå och digitalt via Teams

§ 1049 - 1062

Närvarande

Thommy Bäckström	Region Västerbotten
Anders Öberg	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Jonny Lundin	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Robert Thunfors	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Lilly Bäcklund	Region Västerbotten (ersättare)
Hans Å Strandberg	Region Norrbotten (ersättare) tjänstgörande
Sara Nylund	Region Västernorrland (ersättare)
Sonny Hoffman	Region Jämtland Härjedalen (ersättare) digitalt

Närvarande digitalt

Richard Carstedt	Region Västerbotten (digitalt)
Jenny Sellsve	Region Jämtland Härjedalen (digitalt)
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen (digitalt)
Sonny Hoffman	Region Jämtland Härjedalen (ersättare) (digitalt)

Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

Joakim Berg	Norrtåg AB
Martin Höggvist	Norrtåg AB
Linus Sedlacek Åkerlind	Norrtåg AB

Förhinder

Helena Öhlund	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
---------------	---------------------------------------

Umeå 2023 det datum som framgår av elektronisk underskrift

Ordförande Jonny Lundin

Sekreterare Joakim Berg

Justerare Anders Öberg

Styrelsemöte Norrtåg AB 2023-11-17

§ 1049 Mötet öppnade

Ordförande förklarar mötet öppet.

§ 1050 Val av sekreterare

Styrelsen beslutar att utse Joakim Berg till sekreterare

§ 1051 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Anders Öberg till justerare

§ 1052 Tjänstgörande ersättare

Hans Å Strandberg ersätter Helena Öhlund

§ 1053 Föregående mötesprotokoll

Styrelsen beslutar att det föregående mötesprotokollet till handlingarna

§ 1054 Vd information

Vd återrapporter status i arbetet med upphandling av trafikavtal för avtalstid 2026–2036.

Tidsplanen för upphandlingen av trafikavtalet är oförändrad, med publicering av anbudsinvitan i december och en målsättning om beslut om tilldelning innan eller strax efter sommaren 2024.

Vd informerade om de inriktningsbeslut som den tidigare styrelsen fattat i maj som ligger till grund för framtagandet av upphandlingsdokumentationen.

Vd informerar om olyckan på Mittbanan, dess hantering och effekt på Norrtågstrafiken.

Fredag den 27:e oktober krockade ett av Norrtågs fordon med en lastbil på en obebakad övergång strax öster om Åre. Föraren av lastbilen omkom tragiskt nog men personal och resenärer ombord klarade sig stort utan skador. Fordonet har dock ådragit sig omfattande skador som bedöms ta minst ett år att åtgärda. Bolaget har därför, i samråd med operatören, reducerat trafiken Sundsvall–Östersund och Sundsvall–Umeå T23 ut. Från 10 december och den nya tidtabellen reduceras trafiken fortsatt men fler turer går längre för att minimera påverkan för resenärerna. Effekten kommer ändå vara relativt stor på både resande och intäkter. Kostnaden för reparation av fordonet hanteras via fordonsägaren och dess försäkring men kostnaden för effekter på trafiken och intäkterna hamnar på Norrtåg. Bolaget kommer att göra en förnyad bedömning om trafiken ska vara reducerad hela året 2024 under våren.

Vd informerar om det senaste ägarrådet.

I oktober genomfördes årets andra ägarråd på inbjudan av RKM Norrbotten. Frågorna som diskuterades handlade främst om bolagets och ägarnas möjlighet till gemensam dialog, där ägarrådets roll och funktion var i fokus. Region Västerbotten informerade även om att de har avsatt resurser för att kunna utgöra ett utredningsstöd kring bolagets styrdokument som behöver uppdateras utifrån ny lagstiftning och förändrat ägande.

Vd informerar om arbetet med uppdaterat konsortialavtal.

Region Västerbotten leder utredningsarbetet för att möjliggöra en översyn av nuvarande konsortialavtal och eventuellt även bolagsordning och ägardirektiv. Arbetet samordnas i den tjänstemannagrupp där samtliga ägare och finansiärer ingår tillsammans med bolagets vd. Översynen gäller formalia och redaktionella ändringar i avtalet samt eventuell översyn av finansieringsmodell och eventuella andra direktiv.

Vd informerar om pågående utredningar gällande ägandet av AB Transitio

Region Norrbotten, RKM Norrbotten, Region Västernorrland och Kommunförbundet Västernorrland, DinTur, utreder möjligheten att överföra ägandet av AB Transitio från kommunförbunden i Norrbotten och Västernorrland till Region Norrbotten och Region Västernorrland. Orsaken är att AB Transitio inte kan använda sig av Kommuninvest för att finansiera de fordon som Norrbotten och Västernorrland borgar för. Det leder till högre kostnader för dessa fordon och därigenom för Norrtåg som helhet. Målsättningen är att så snart som möjligt genomföra ett sådant ägarskifte.

Vd återrapporterar från dialog med ägare och finansiärer kring stora projekt

Ordförande Jonny Lundin och vd Joakim Berg träffade regionstyrelsens ordförande för de fyra regionerna för att informera om utvecklingen i Norrtåg och de stora frågorna som är på gång rörande Norrtåg. Mötet uttalade fortsatt stöd för hanteringen av Tågstrategi, fordonsstrategi och depåfrågor via Norrtågs styrelse inför en samordnad beslutsprocess i regionerna. Norrtåg ska sammankalla till ytterligare informationsträffar när mer underlag finns på plats och alla fyra regioner önskade att Norrtåg lämnade samma information till regionstyrelsen eller motsvarande i de fyra regionerna under december.

Vd återrapporter status avseende övergång till nytt biljettsystem.

Övergången till det nya systemet är förskjutet till den 8 april för att det ska ske samtidigt som samtrafiken och SJ. Resor som säljs efter 8 APR säljs i nya systemet. Operatören håller på att ta fram en ny bokningsupplevelse på vår webbsida. Det är många aktörer som ska genomföra övergången samtidigt, vilket gör det till en rejäl utmaning men samtidigt nödvändig. Det är operatören som i nuvarande avtal ansvarar för att tillhandahålla ett biljettsystem.

Vd informerar om löpande granskning auktoriserad revisor, bilaga 1

Bolagets auktoriserade revisorer har lämnat en första delrapport på sin löpande granskning för 2023.

Styrelsen godkänner rapportering

§ 1055 Ekonomi

- Prognos 2023

Bolaget bedömer att vi fortsatt ligger på prognos för 2023 års resultat och regionernas finansiering. Biljettintäkterna är något lägre än budget, men kostnadsutvecklingen har varit lägre än beräknat den med vilket leder till att bolaget håller prognosen för helåret.

Budget för 2024 behöver justeras utifrån uppdaterade hyror från Transitio som ännu inte är meddelade och frånvaron av det krockade fordonet.

- Återkoppling från dialog med ägarna avseende ökade fordonshyror för 2023, 2024

Bolaget genomför just nu en dialog med RKM/regioner angående ökande fordonshyror. Idag betalar Norrtåg en operationell leasing till regionerna för fordonen, vilket möjliggör fullt ränteavdrag.

Leasingavgiften beräknas utifrån förväntad hyra kommande år och justeras sedan mot slutet av året. Dialogen har målsättningen att komma fram till kommande års nivå på leasingavgiften.

- Säkring av likviditet för Norrtåg AB på längre sikt

Lösningen med operationell leasing av fordonen och ca 60 dagar eftersläpning på biljettintäkterna gör att bolaget har ett större behov av likviditet jämfört med tidigare. Bolaget behöver därför hitta en långsiktig lösning med en ökad likviditet på ca 30 MSEK. Möjliga alternativ är 1) Checkkredit, 2) Aktieägartillskott, 3) Öka Aktiekapital med 38 MSEK till totalt 40 MSEK.

Styrelsen godkänner rapporteringen och uppdrar till bolaget att påbörja ett arbete för att möjliggöra en utökning av aktiekapitalet i enlighet med bolagets behov.

§ 1056 Framtagande av uppdaterat förslag Norrtåg 2040 – En tågstrategi, se bifogade inkomna remissvar

Bolaget redovisar de inkomna remissvaren på Tågstrategin.

Bolaget har haft dialog med samtliga primära remissinstanser om förslagen och alla remisser kommer att få ett skriftligt svar när tågstrategin är klar.

Styrelsen diskuterar de inkomna synpunkterna och föreslår att dokumentet delas i två delar, en primär del med visionen och en med underlag till visionen.

Styrelsen föreslår även att:

Året 2040 förtydligas som ett tänkt år i framtiden, inte ett absolut årtal för när trafiken är utbyggd.

Basutbudet förtydligas till att det innehåller den trafik vi kör idag och hur den ska utvecklas.

Trafiken i västra Jämtland ska förtydligas med vad Norrtåg gör om inte trafik till Norge.

Inlandsbanan justeras och förslagen på trafikering lyfts ut ur tågstrategin.

Styrelsen beslutar att uppdra åt bolaget att med bifogade justeringsförslag ta fram en uppdaterad tågstrategi för fastställande i december och därefter överlämnande till ägare och delfinansierare för antagande under våren.

§ 1057 Utveckling av depå i Umeå, bilaga 2

Bolaget återrapporterar från den pågående förstudien avseende depåkapacitet för framtida fordonanskaffningar, som är en del av arbetet med fordonsstrategin. Norrtågs slutsats är att underhållsbehovet i Umeå kommer att öka och att bolagets huvudsakliga inriktning bör vara att bibehålla Umeå som huvudort för depå, i enlighet med bifogat förslag.

Styrelsen beslutar att ge bolaget i uppdrag att inleda en dialog om avsiktsförklaring med INAB angående de ekonomiska förutsättningarna för utbyggnad av depån i Umeå för att hantera nuvarande och kommande behov av kapacitet och återkomma till styrelsen med förslag till uppdaterat hyresgarantiavtal.

Styrelse ger bolaget i uppdrag att förankra ovanstående utvecklingsprocess med ägarna

§ 1058 Intresseanmälan för anskaffning av ytterligare Regina X52 från T26, bilaga 3

Västtrafik har meddelat AB Transitio att de inte längre ha behov av fem tvåvagnars Reginor, motsvarande den modell som Norrtåg har idag. Dessa Reginor är tillgängliga för övertagande till T26. Övertagandet innebär även ett övertagande av borgensåtagandet fram till tekniskt slutår. Transitio kommer i ett första steg begära in intresseanmälningar för övertagande av ett eller flera av dessa fordon. Intresseanmälan ska innehålla en motivering. Övertagandet av fem fordon ligger väl i linjen med Norrtågs behov av

fordonsresurser och trafikutökning under perioden fram till dess att nya fordon kan vara på plats.

Styrelsen ger bolaget i uppdrag att upprätta en intresseanmälan till Transitio och informera ägarna/delfinansierarna om behovet av det formella borgensåtagandet för dessa fordon, innan inlämnande.

§ 1059 Status i årets verksamhets- och internkontrollplan, bilaga 4 och 5

Bolaget redovisar aktuell status i beslutade planer och redovisar utkast till planerade aktiviteter för 2024.

Styrelsen godkänner rapporteringen.

§ 1060 Riskanalys

Styrelsen går igenom den gällande riskanalysen.

Styrelsen noterar att operatören har haft problem att hantera störningar på ett kundvänligt sätt i närtid. Styrelsen ser inget behov av att justera riskanalysen i detta skede, men bolaget håller ovan nämnda företeelse under lupp och försöker driva operatören att komma till rätta med problematiken.

Styrelsen godkänner riskanalysen.

§ 1061 Styrelsens enskilda överläggningar

Styrelsen beslutar att avvakta med styrelseutvärdering till våren 2024.

§ 1062 Övriga frågor

- Nominering till Samtrafiken

Vd informerar om att han ingår i valberednings förslag till styrelsen för Samtrafiken för verksamhetsåret 2023/2024.

- Fastställande av datum för styrelsemöten och årsstämma 2024.

Styrelsen beslutar att fastställa mötesdatum för 2024 vid decembermötet.

Ordförande avslutade mötet



Norrtåg AB

Rapportering intern kontroll och early warning 2023

2023-11-08



Introduktion

Till styrelsen i Norrtåg AB

Denna rapport syftar till att sammanfatta iakttagelser från vår löpgranskning av Norrtåg AB. Vid vår löpgranskning har vi fokuserat på att granska styrelsens förvaltning samt granskning av bolagets interna kontroller.

Det huvudsakliga syftet med denna rapport är att kommunicera de väsentliga iakttagelser som gjorts i samband med vår granskning och lämna våra rekommendationer i samband med dessa. En sammanställning av identifierade iakttagelser finns på sid 7 & 8.

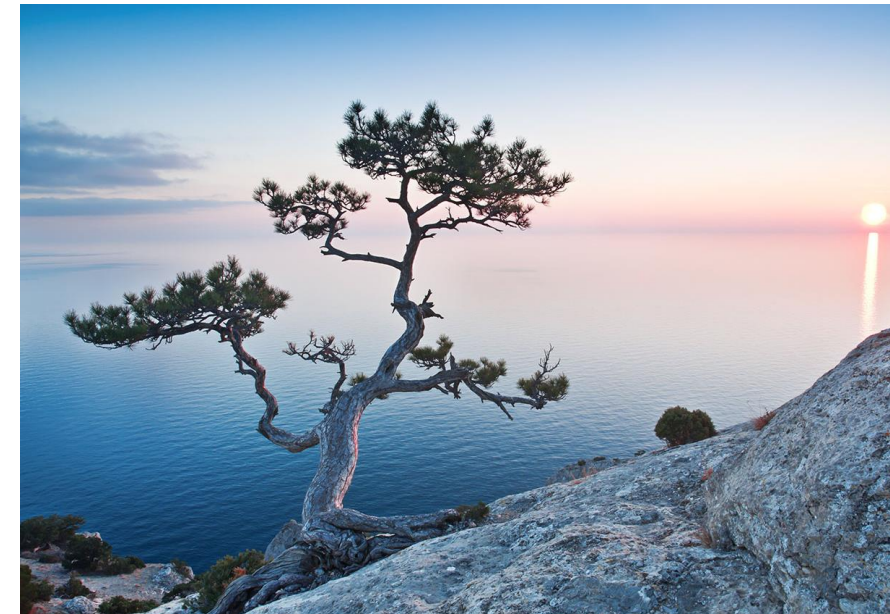
Har ni frågor med anledning av denna rapport ställer vi självklart upp och besvarar dem i den omfattning som erfordras.

Umeå 2023-11-08

Benjamin Henriksson
*Huvudansvarig revisor/
Granskningsledare*

Linnea Jonsson
Granskare

Johan Forslund
Granskare

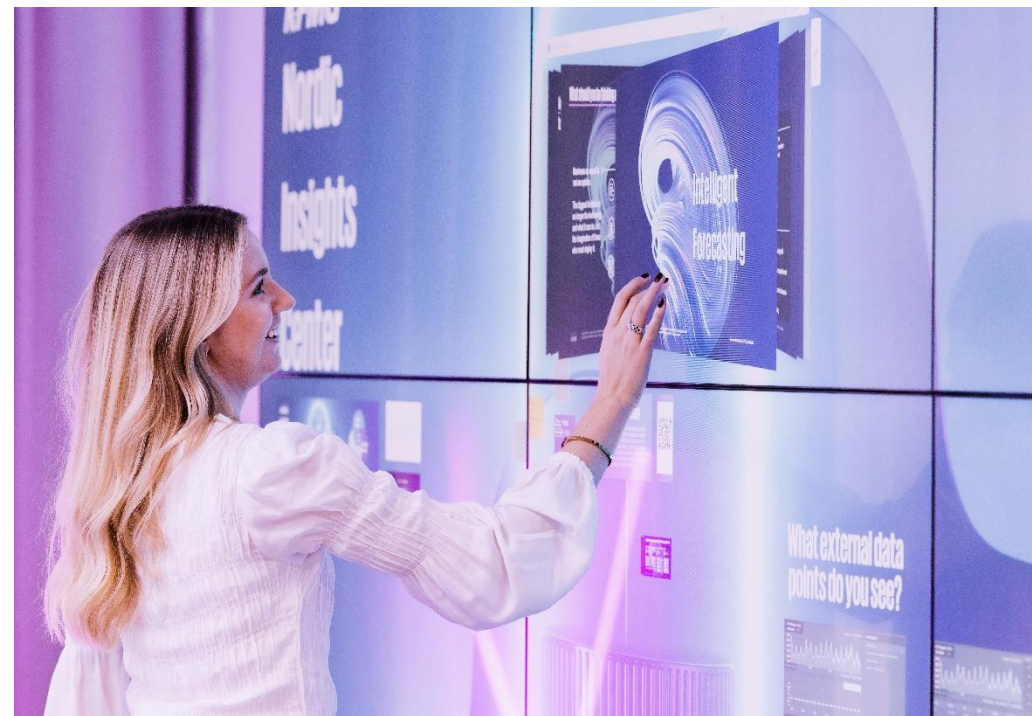


Begränsningar i distribution

Denna rapport är avsedd endast för information till styrelsen och företagsledningen i Norrtåg AB och rapporten avlämnas baserat på att den inte kommer att distribueras till andra parter; att den inte kommer att citeras eller hänvisas till, i sin helhet eller delvis, utan vårt skriftliga godkännande; och att vi inte tar ansvar mot någon tredje part i förhållande till den.

Innehåll

01	Viktig information	4
02	Granskningsinriktning	5
03	Sammanfattning	6
04	Iakttagelser	7
05	Tidsplan framåt	9



01. Viktig information

Syftet med denna rapport

Denna rapport har upprättats i samband med vår löpgranskning av Norrtåg AB ("bolaget"). Bolaget redovisar enligt BFNAR 2012:1 (K3) avseende räkenskapsåret 2023.

Denna rapport har upprättats till dem som har ansvar för företagets styrning, vilka vi anser vara styrelsen, för att kommunicera frågor av intresse enligt krav i ISA (däribland ISA 260 Kommunikation med dem som har ansvar för företagets styrning), artikel 11 i EU-förordning 537/2014 och andra frågor vi har uppmärksammat under revisionsarbetet som vi anser kan vara av intresse, och inte för något annat syfte.

Rapporten sammanfattar de viktiga frågor som identifierats under revisionen men upprepar inte frågor som vi tidigare har kommunicerat till er.

Begränsningar i utfört arbete

Denna rapport är skild från vår revisionsberättelse och utgör inte ett ytterligare uttalande om bolagets finansiella rapporter, och inte heller ökar, utvidgar eller ändrar den våra plikter och ansvarsområden som revisorer.

Vi har inte utformat eller utfört andra åtgärder än dem som krävs av oss som revisorer i syfte att identifiera eller kommunicera några av de frågor som omfattas av denna rapport.

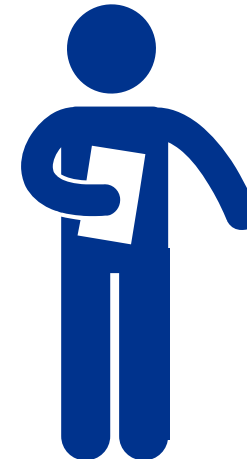
De rapporterade frågorna bygger på kunskap som inhämtats till följd av att vi är era revisorer. Vi har inte verifierat riktigheten eller fullständigheten i sådan information utöver i samband med och i den mån som krävs för revisionens syfte.

Begränsningar i distribution

Rapporten tillhandahålls baserat på att den endast är avsedd som information till dem som har ansvar för bolagets styrning, att den inte kommer att citeras eller hänvisas till, vare sig i sin helhet eller delvis, utan att vårt skriftliga samtycke inhämtats i förväg, och att vi inte tar på oss något ansvar till en tredje part med avseende på den.

Rapporten presenteras enligt villkoren för vårt uppdragsbrev.

- Denna rapport's distribution är begränsad.
- Innehållet i rapporten är baserat enbart på de åtgärder som är nödvändiga för revisionen.



02. Granskningsinriktning

Huvudsakliga syftet med vår löpgranskning under hösten har innefattat:

- Skapa en förståelse för bolagets rutiner, interna kontroller och processer för att indentifiera riskområden där väsentliga fel kan uppkomma.
- Göra en riskbedömning utav sannolikheten att ett väsentligt fel inträffar, samt vilken effekt detta fel skulle leda till i räkenskaperna.
- Granskning av bolagets förvaltning, genomgång av protokoll, avtal, hantering av moms samt sociala avgifter.
- Översiktlig granskning av resultat och balansräkningen för perioden 2023-01-01—2023-08-31.
- Planera för vår bokslutsgranskning.

03. Sammanfattning



Utfört arbete

I samband med vår löpgranskning har vi genomfört en förvaltningsrevision samt gjort en genomgång av de interna kontrollerna hos bolaget. Genomgången omfattade processerna:

- Nettoomsättning
- Driftanslag & Trafikkostnader
- Personalkostnader
- Kassa & Bank
- Manuella bokföringsordrar

För att få en förståelse för bolagets processer och kontroller, har vi genomfört muntliga intervjuer via Teams, med ekonomifunktionen, den 4 oktober. Vi har dessutom genomfört en översiktlig analys av resultat och balansräkningar för perioden 2023-01-01—2023-08-31 samt tagit stickprov och kontrollerat delar av periodens biljettförsäljning och kostnader mot underlag.

Vi har även granskat förvaltningen av bolaget och de system som finns för planering och kontroll av verksamheten. Det omfattar en översiktlig granskning av regelefterlevnad vilket innefattar bolagets efterlevnad av BFL och ABL samt bolagsordningen. Vi har gått igenom formalia så som avtal och attester, löpande styrelseprotokoll, ägardirektiv, budget, kontrollerat försäkringsskydd samt deklaration och betalning av skatter och avgifter.

Vi upplever att vi fått en bra beskrivning av verksamheten och att bolaget varit hjälpsamma i vår informationsinsamling vilket underlättat vårt arbete.



Övergripande slutsats

Vid vår granskning har vi inte identifierat några kontroller som uppfyller kraven för att vara en revisionsmässig kontroll. Vår uppfattning är dock fortfarande att Norrtåg har en intern kontrollmiljö som är överlag god och att det finns tillräckliga rutiner implementerade med hänsyn till verksamhetens omfattning. På grund utav att vi inte har identifierat några interna kontroller som uppfyller de krav som ställs på revisionsmässiga kontroller, har vår granskning, till stor del bestått utav substansgranskning. Vår uppfattning är att ledningen och ekonomifunktionen har god kompetens och är väl insatta i de branschspecifika frågorna.

Avtal för ersättningar är relativt komplext, där stor del av hanteringen sker via Excel. Det krävs god förståelse och kunskap kring avtal och beräkningar samt noggrannhet i avstämningen. Vi har inte noterat några fel i utförda avstämningar. Vi ser dock en utvecklingspotential i att dokumentera formella interna kontroller kopplat till manuella beräkningar som sker Exelark, för att skapa en godare intern kontroll.

Vi ser även en utvecklingspotential i att dokumentera formella interna kontroller kopplat till manuella bokföringsordrar för att skapa en godare intern kontroll. Vi kommenterar rekommendationen på sida 7. Vi rekommenderar att det är lämpligt att konsortialavtalet uppdateras och att tex villkor förs in för hur avräkningen mellan bolag och ägare ska hanteras.

Vi har i granskningen av förvaltningen av bolaget inte funnit några väsentliga noteringar som kräver uppmärksamhet.

04. Iakttagelser

Iakttagelser avseende risker

- Hög risknivå – åtgärder bör initieras omgående
- ◆ Medium risknivå – åtgärder bör initieras på medellång sikt
- Låg risknivå – åtgärder kan genomföras på längre sikt
- ▲ Observation

Risk	Iakttagelse - beskrivning	Rekommendation	Gradering
Kontrollfunktion av manuella bokföringsordrar	Vid vår granskning noterades att alla personer inom bolagets ekonomifunktionen har möjlighet att upprätta manuella bokföringsordrar i bokföringsprogrammet. Ett indirekt godkännande av bokföringsordrar genomförts via den kontoavstämning som sker vid varje månadsbokslut av ekonomichefen.	Bolaget har en indirekt kontrollfunktion upprättad gällande manuella bokföringsordrar. Ur ett revisionshänseende bedöms kontrollen som sådan inte vara en tillräcklig kontrollfunktion för att adressera den risk som existerar på grund av ett flertal individer kan upprätta manuella bokföringsordrar. Vår rekommendation är att bolaget inför en rutin där tex. manuella bokföringsordrar under en månad, skrivs ut samt atteras utav ekonomichefen och VD eller en styrelseledamot.	◆
Manuell hantering av väsentliga flöden	Vid vår processgenomgång har vi uppmärksammat att en stor del av intäcks- och kostnadsprocessen hanteras genom Excelark där ekonomichef har god kontroll men få andra personer är involverade i processen. Följande risker har identifierats i samband med detta: <ul style="list-style-type: none">- En förhöjd risk i samband med manuella hantering i Excelark med formler- Risk för fel när en eller få individer involveras i bokningarna och vet när det är rätt- Risk att kompetensen ligger hos endast en individ.	Vår rekommendation är att upprätta rutinbeskrivningar och checklistor för väsentliga processer, avstämningar och analyser som genomförs. Detta för att minska risken för att kompetensen endast ligger hos en eller ett fåtal person samt möjliggöra kontroll av att bokningar görs på rätt sätt. Vi rekommenderar exempelvis att väsentliga beräkning i Excelark kontrolleras och dokumenteras av ytterligare en person (så kallad "fyraögonsprincipen") vilket skulle minska risken för manuella misstag.	◆

04. Iakttagelser (fort)

Iakttagelser avseende risker

- Hög risknivå – åtgärder bör initieras omgående
- ◆ Medium risknivå – åtgärder bör initieras på medellång sikt
- Låg risknivå – åtgärder kan genomföras på längre sikt
- ▲ Observation

Risk	Iakttagelse - beskrivning	Rekommendation	Gradering
Konsortialavtal och reglering av avräkningar	<p>Nuvarande konsortialavtal upprättades juni 2017. Det gällde till 31 juli 2021 men gäller tillsvidare med ömsesidig uppsägningstid om arton månader.</p> <p>Bolagets ägare är de största finansiärerna av bolaget och det finns väsentliga skulder till ägarna genom en löpande avräkning. De olika ägarna har vid olika tillfällen begärt reglering av sin fordran men det finns inte uttryckt i tex. konsortialavtal hur reglering kan ske och vilka villkor som gäller. Ränta utgår inte heller i dagsläget.</p>	<p>I och med att de gällande avtalet är från 2017 och att Norrtågs operatörsavtal har förändrats sedan gällande avtal skrevs vill vi rekommendera att en översyn sker. Ägarförhållandena i Norrtåg AB har också förändrats sedan konsortialavtalet skrevs. I ett eventuellt nytt avtal är det lämpligt att reglera villkoren i avräkningen mellan ägare och bolag. Viktig är också att beakta bolagets behov av likviditet för den löpande verksamheten, investeringar och oförutsedda utgifter. Vi rekommenderar även bolaget att se över räntevillkoren för skulden.</p>	▲
Avsättning framtida underhåll och ersättningstrafik	<p>Bolaget har per 2023-08-31 en avsättning på ca 8,4 mkr avseende framtida underhåll av hjul. Från och med 2021 står Norrtåg för extra hjulkostnader som kan uppkomma gentemot operatören fram till 2025. En bedömning av återstående avsättning sker i samband med årsbokslutet. Vårt förståelse är att ett öppet yrkande lämnas i inkomstdeklarationen, hänförligt till avsättningen.</p>	<p>Vår rekommendation är att även fortsättningsvis göra er bästa bedömning av avsättningen och dokumentera grunden för detta. Vi uppmanar även bolaget att göra en tydlig beskrivning av eventuellt andra uppskattningar och bedömningar och även bedöma risken för fel.</p> <p>Vidare är vår uppfattning att det är lämpligt att lämna ett öppet yrkande i deklarationen med tanke på att Skatteverket kan göra en annan bedömning av storleken på avdragsgilla kostnader.</p>	▲

5. Tidsplan framåt

Vid vår bokslutsgranskning kommer vi:

1. Skicka en förberedelselista till bolaget, för att förbereda er vilka underlag vi önskar erhålla vid vår bokslutsgranskning i januari 2024. Förberedelselistan planeras att skickas senast den 12 december.
2. Komplettera stickprov för intäkter och kostnader som har inträffade under perioden mellan vår löpgranskning och vår bokslutsgranskning.
3. Läsa igenom styrelseprotokoll för perioden mellan vår löpgranskning och vår bokslutsgranskning.
4. Rapportering till Region Västerbotten är planerat att ske den 17 januari, 2024.
5. Signering av årsredovisningen förväntas ske i slutet av februari, 2024.



kpmg.com/socialmedia

© 2023 KPMG AB a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

The KPMG name and logo are trademarks used under license by the independent firms of the KPMG global organization.

KPMG refers to the global organization or to one or more of the member firms of KPMG International Limited (“KPMG International”), each of which is a separate legal entity. KPMG International Limited is a private English company limited by guarantee and does not provide services to clients. For more detail about our structure please visit <https://home.kpmg/xx/en/home/misc/governance.html>

Document Classification: KPMG Confidential

Inriktningsbeslut – Depåkapacitet

Bakgrund

Tågstrategiarbetet har medfört ett arbete med en fordonsstrategi och en depåstrategi för att utreda förutsättningarna för att möjliggöra en eventuell ökad trafik och därmed en ökad mängd fordon och underhållsbehov i systemet.

Ingående delar i depåstrategin är att belysa byggnationsförutättningar, dimensionering av underhållsbehov och kapacitet, lokalisering, fordonsflöden inom depåområden och depåspår, logistik avseende materialhantering och lager, uppställning av fordon, etc. Dvs vi får en helhetssyn kring vilka förändringar i systemet avseende underhållskapacitet som behöver göras för att åstadkomma den bästa lösningen för norrtågssystemet i det långa perspektivet.

Dagens underhållskapacitet består av två depåer, Umeå med två underhållsspår och en multifunktionshall för avisning, tvätt och hjulsvarv samt depån i Notviken med två underhållsspår och tillgång till svarvkapacitet i Euromaints svarvdepå.

Några av de stora utmaningarna i dagens läge är depåkapacitet, i form av tillgång till underhållsspår särskilt vintertid, kompetensförsörjning, särskilt gällande specialkompetens hos tekniker, samt effektivitet och logistik i depåerna.

Föredragen lösning avseende underhållskapacitet

Norrtåg behöver bygga ut depåkapaciteten för att klara en utökad fordonsflotta. Depåkapaciteten är även idag för liten för att klara perioder av större underhållsbehov, exempelvis vintertid eller perioder med fler viltskador. Behovet av utökad kapacitet gäller även för att klara av underhållet under tiden depåer byggs om och byggs ut. Det gör att depåkapaciteten behöver byggas ut relativt tidigt.

Dagens depåer har även omfattande utmaningar i logistik och effektivitet. För att öka kostnadseffektiviteten och höja trafik kvaliteten behöver dagens depåer byggas om. Den depå vi har kontroll över är Umeå-depån, där det främst handlar om fordonslogistik.

Det råder idag brist på fordonstekniker och särskilt tekniker med särskild kompetens. Utmaningen är särskilt stor i Luleå där vi idag saknar ett antal tekniker. Vår bedömning är att en utbyggd depå i Umeå gör det möjligt för underhållaren att fokusera specialkompetenser till en plats vilket möjliggör ett merutnyttjande av den tillgängliga kompetensen och underlättar kompetensförsörjningen.

I det pågående arbetet kring analysen av underhållskapaciteten i systemet har det uppdagats utmaningarna med det befintliga upplägget att ha bedriva tekniskt underhåll på flera geografiska platser med en relativt sätt liten fordonsflotta.

Genom att bygga ut depån i Umeå och då lokalisera tekniskt underhåll till en geografisk plats skulle skalfördelar uppstå genom att kompetens, lager och motsvarande kan fokuseras till en plats.

I samarbete med WSP, Sweco, INAB och White arkitekter har möjligheterna till utbyggnad, depåkapacitet och förslag till utbyggnad arbetats fram, i enlighet med de förslag som redovisats.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås ge bolaget i uppdrag att gå vidare med den huvudsakliga inriktningen att underhållskapaciteten i Umeå anpassas för att omhänderta befintliga och eventuella framtida fordonsflottor avseende tekniskt underhåll.

Styrelsen föreslås ge bolaget i uppdrag att inleda en dialog om avsiktsförklaring med INAB angående de ekonomiska förutsättningarna för utbyggnad av depån i Umeå för att hantera nuvarande och kommande behov av kapacitet och återkomma till styrelsen med förslag till uppdaterat hyresgarantiavtal.

Styrelse föreslås att ge bolaget i uppdrag att förankra ovanstående förändringar med ägarna.

Övertagande av ytterligare Reginor för utvecklad trafik och trafik kvaliteten

Västtrafik har meddelat AB Transitio att de inte längre ha behov av fem stycken tvåvagnars Reginor, motsvarande den modell som Norrtåg har idag. Dessa Reginor är tillgängliga för övertagande till T26. Övertagandet innebär även ett övertagande av borgensåtagandet fram till tekniskt slutår. Transitio kommer i ett första steg begära in intresseanmälningar för övertagande av ett eller flera av dessa fordon. Intresseanmälan ska innehålla en motivering.

Övertagandet av fem fordon ligger väl i linjen med Norrtågs behov av fordonsresurser och trafikutökning under perioden fram till dess att nya fordon kan vara på plats. Fem Regionor kan innebära att basutbudet som föreslås i tågstrategin kan byggas ut redan till T26 på Mittbanan Sundsvall–Östersund (2 fordon), Sundsvall–Umeå (1 fordon) och Luleå–Haparanda (1 fordon), samtidigt som Norrtågs totala reservkapacitet kan utökas (1 fordon).

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås ge bolaget i uppdrag att upprätta en intresseanmälan till Transitio och informera ägarna/delfinansierarna om behovet av det formella borgensåtagandet för dessa fordon, innan inlämnande.

Bakgrund

AB Transitio väntas komma ut med en intresseförfrågan om att överta upp till fem stycken Reginor från december 2025 fram till fordonens tekniska slutår (ca 2034). Dessa Reginor finns idag hos Västtrafik som meddelat att det inte längre är i behov av dem. Samtidigt har Norrtåg sedan 2018 sökt efter möjligheter att utöka fordonsflottan för att kunna utöka trafiken ytterligare och utöka antalet reservfordon. I trafikpliktsbeslutet och trafikbeställningen för trafiken från T26 i det nya trafikavtalet finns en uttalad efterfrågan på ytterligare trafik på Haparandabanan från RKM Norrbotten, vilket kräver ytterligare ett fordon. I Norrtågs tågstrategi finns en uttalad ambition att utöka trafiken på Mittbanan och Sundsvall-Umeå till timmestrafik i takt, vilket motsvarar 15-17 dubbelturer per dag. Från december 2024 körs nio dubbelturer på Mittbanan och 13 dubbelturer mellan Sundsvall och Umeå. För att uppnå timmestrafik på respektive sträcka krävs två fordon ytterligare till Mittbanan och ett fordon ytterligare till Sundsvall-Umeå.

Fordonen

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

Användandet

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

prioriteringsordning och är under förutsättning att trafik och infrastruktur i övrigt är oförändrat vid övertagandet.

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

Fordon 1: Utökad reservfordonsflotta

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

Fordon 2: Utökad trafik Haparandabanan, 3 dubbelturer

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

Fordon 3-4: Utökad trafik till timmestrafik Sundsvall-Östersund, +6 DT

Idag kör Norrtåg nio dubbelturer mellan Sundsvall och Östersund. Det finns idag en stor efterfrågan på resande på sträckan och i Norrtågs tågstrategi är målsättningen timmestrafik i takt. För att nå timmestrafik behövs ytterligare sex dubbelturer fördelat över dagen, vilket kräver ytterligare två fordon, jämfört med idag. Utökning till timmestrafik väntas ge en kraftig resandetillväxt och därigenom kraftigt ökade intäkter. Enligt beräkningsmodellen i Tågstrategin ger 66 procent (6/9) utökning av trafik 40 procent resandetillväxt (0,6*utbudsökningen). Det ger en möjlig resandetillväxt på ca 180 000 resor, dvs ett totalt resande på 630 000 jämfört med dagens prognos på 450 000 resor på helår. Timmestrafiken mellan Sundsvall och Östersund kan ersättas med en något mindre utökning på hela sträckan Sundsvall-Duved.

Fordon 5: Utökad trafik till timmestrafik Sundsvall-Umeå, +2 DT

Idag kör Norrtåg tretton dubbelturer mellan Sundsvall och Umeå. Det finns idag en stor efterfrågan på resande på sträckan och i Norrtågs tågstrategi är målsättningen timmestrafik i takt. För att nå timmestrafik behövs ytterligare två dubbelturer fördelat över dagen, vilket kräver ytterligare ett fordon, jämfört med idag. Utökning till timmestrafik väntas ge en resandetillväxt genom dynamiska effekter av att full timmestrafik uppnås, samt den trafikutökning som det innebär. Enligt beräkningsmodellen i Tågstrategin ger 15 procent (2/13) utökning av utbudet nio procent resandetillväxt. Full timmestrafik i takt, vilket är möjligt på sträckan, ger ytterligare tolv procent, varav delvis införd taktidtabell som finns idag ger sex procent. Utökningen till timmestrafik i takt på sträckan bedöms därför ge ytterligare sex procent resandetillväxt till en total ökning på 15 procent jämför med idag. Utökningen sker främst på sträckan Sundsvall-Örnsköldsvik samt för resande hela sträckan. Resandet kommer därför inte att öka med hela den potentialen men intäkterna beräknas öka med hela potentialen på grund av den högre andelen enkelbiljetter på den delen av resandet. Utökningen ger ett resande på upp till 750 000 på helår jämfört med dagens prognos på 690 000 resor.

Alternativ till trafikutökning

Trafikutökningen kommer att genomföras under förutsättning att respektive RKM godkänner utbudsökningen i den årliga trafikbeställningen. Utökningen kan genomföras under förutsättning att

fordonen inte behövs för att ersätta nuvarande fordon vid längre frånvaro på grund av tunggt underhåll eller större reparationer.

Alternativ till föreslagen trafikutökning:

Fordon 3-5: Ersättning av X11 för trafik Umeå-Vindeln (Hällnäs)

Två av Norrtågs X11:or har tekniskt slutår 2026 och den tredje har tekniskt slutår 2030. Fordonen är av äldre typ och har sedan tidigare genomgått omfattande upprustningar och anpassningar. Norrtågs bedömning är att fordonen kan klara en fortsatt trafikering till dess att nya fordon kan levereras i början av 2030. Den bedömning kan komma att ändras och då påverka prioriteringen av fordon 3-5.

Kostnad

Kostnaden för fordonshyra Regina bedöms vara 6 500 tkr per fordon år 2026.

Borgensåtagande

Borgensåtagande krävs för varje enskilt fordon. Förslag till fördelning av borgensåtagande mellan Norrtågs ägare ska utarbetas i dialog med ägarna. Om RKM Norrbotten och Kommunalförbundet DinTur (Västernorrland) vid tillfället för borgensåtagandet fortsatt är ägare av AB Transitio bör fordonen fördelas mellan Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen. Kostnaden för fordonshyran ska fördelas enligt Konsortialavtalet som övriga fordon.

Beslutsprocess

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

I slutet av november 2023 skickar AB Transitio ut en intresseförfrågan till samtliga ägare om de är intresserade av att överta fordonen. Vid tidigare motsvarande process hade de intresserade tre veckor på sig att svara och motivera varför de skulle tilldelas.

Vid fler än en intressent fattar Transitios styrelse beslut om fördelning av fordonen, utifrån motiveringen. Om endast en intressent kan beslut fattas reellt snabbt.

De regioner/den intressent som tilldelas fordon ska därefter fatta beslut om borgensåtagande. Bedömningen är att det behöver ske senast december 2024.

Beslutsprocess Norrtåg och RKM/finansiärer

December 2023

Norrtåg AB beslutar om att lämna intresseanmälan till AB Transitio. Intresseanmälan är förankrad hos RKM/finansiärer innan inlämnande.

Februari - december 2024

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

Mars 2025

Norrtåg AB och RKM lämnar trafikbeställning inklusive tillägg utifrån fordonstillgången.

Uppföljning verksamhetsplan 2023

Verksamhetsplan 2024

6. Trafik och kvalitet

6.1 Trafikutbud

Fokus 2022–2023:

- Utveckla trafiken mot Vännäs och Vindelns kommun
- Optimera bytesmöjligheter mellan Nattåg, långväga tåg och Norrtågs olika linjer
- Tillsammans med Norge ta fram en ny tidtabell för trafik på Meråkerbanan
- Tillsammans med Finland ta fram en gemensam tidtabell mellan Luleå och Uleåborg
- Fortsätta arbetet för att uppnå taktidtabell på samtliga linjer
- Förbättra förutsägbarheten för ersättningstrafiken både vid planerade och oplanerade störningar

6.2 Trafikkvalitet

Fokus 2022–2023:

- Utveckla och förbättra systemstöd för trafikkvalitet
- Samverka för en förbättrad trafikkvalitet Norrbotten
- Fortsatt samverkan med Svensk Kollektivtrafik och för en förbättrad punktlighet
- Följa upp merföresningar och prioritera förbättringar i infrastruktur i samråd med operatör

7. Resenär och marknad

7.1 Pris och produktutbud

Fokus 2022–2023:

- Verka för en övergång till ett modernt biljett- och distributionssystem
- Säkerställa biljettmaskinernas funktion och hög viseringsgrad ombord
- Genomföra en översyn av priser och produktutbud för att öka resandet

7.2 Sälj- och informationskanaler

Fokus 2022–2023:

- Ta fram en ny Norrtågs-app och en ny bokningsfunktion på webben,
- Verka för att trafikinformation blir tillgängligt för resenärer via Norrtågs kanaler,

Pågår
Klart
Ej påbörjad

Status Kommentar

2023-11-08

	Pågår, slutförs T24
	Fortsatt arbete, försämrat i T23 men ska bli löst till T24
	Samtal pågår med Jernbanedirektoratet, klart under 2023
	Samtal pågår med VR + RKM och regioner i Norrbotten
	Fokus T25
	Pågår översyn med operatör och RKM/Regioner

	Försenat pga övergång till MPK
	Workshop i Luleå 1 mars

	Pågår. Planerat till 28 oktober +T24
	Pågår, avvaktar övergång biljettsystem
	Pågår, klart 2025

	Webb ok men app ej ok - Avvaktar övergång biljettsystem
	Operatören ansvarar för genomförande

Inspel till nästa års verksamhetsplan

6. Trafik och kvalitet

6.1 Trafikutbud

Fokus 2024:

- Tillsammans med Norge ta fram en ny tidtabell för trafik på Meråkerbanan
- Tillsammans med Finland ta fram en gemensam tidtabell mellan Luleå och Uleåborg
- Utveckla tågplanarbetet inför nytt avtal
- Fortsätta arbetet för att uppnå taktidtabell på samtliga linjer

6.2 Trafikkvalitet

Fokus 2024:

- Förbättra förutsägbarheten för ersättningstrafik både vid planerade och oplanerade störningar
- Påbörja aktivitet för TRAV ansökan T26
- Genomföra ett punktlighetsprojekt för Mittbanan
- Utveckla begreppet resenärspunktlighet
- Utveckla arbetssätt kring banarbete och ersättningstrafik
- Delta aktivt på kundmöten med Trafikverket och Vy Tåg AB (ägare av TRAV)

7. Resenär och marknad

7.1 Försäljning

Fokus 2024:

- Säkerställa implementering av biljett-och distributionssystem samt prisrobot
- Säkerställa visering ombord i nya biljettsystemet
- Översyn av produktutbud
- Fortsatt arbete pris-och produktstrategi
- Ta fram en Norrtågs-app för försäljning och trafikinformation
- Säkerställa bokningsfunktion på webben
- Genomföra minst en kampanj för fritidsresande

såsom i app och i bokningsmiljön

7.3 Kampanjer för ökat resande

Fokus 2022–2023:

- Genomföra minst en kampanj per linje för ökat resande och ökade intäkter
- Genomföra minst ett test med en ny produkt för periodkort
- Genomföra minst fyra samarbeten inom ramen för "Förändringsresan"
- Genomföra minst en priskampanj för att skapa överflyttning från väg
- Genomföra minst en kampanj för ökat helg och fritidsresande

Haparanda, Mittbanan, Vindeln genomförda, Botniabanan och Malmbanan kvarstår

Pågår på Vännäs-vindeln

Nya avtal tecknas våren 2023

Tågsemesterkortet 2023

Sommar 2022 halva priset, Nolia trädgård, Åre höstmarknad

7.4 Ökad resenärskännet, Service och komfort

Fokus 2022–2023:

- Förädla analysverktyg för att följa resande, resandemönster och intäkter
- Ta fram långsiktig plan för inhämtning och bearbetning av resenärssynpunkter och opinionsundersökningar, såsom NKI-undersökningar och varumärkesundersökningar
- Uppdatera bistro i Reginafordon
- Besluta om ny cykelpolicy ombord Norrtåg
- Kvalitetssäkra information om att resa med tåg till resenär med funktionsnedsättning

Nytt i Qliksense inkl kartläggning av resande och intäkter

Pågår men avvaktar besked NKI

Planerad installation sommaren 2023

Beslutad december 2022

Uppdaterad i ny webb

7.5 Stärkt varumärke

Fokus 2022–2023:

- Inleda ett långsiktigt varumärkesarbete inom ramen för "Hållbara tåget"
- Genomföra minst två temadagar i samarbete eller egen regi inom ramen för "Hållbara tåget"
- Arbeta med minst fyra strategiska samverkansavtal
- Inleda arbetet med att under kommande mandatperiod besöka samtliga region- och kommunfullmäktigen längs Norrtågs linjer
- Arbeta för att regionala tågforum skapas
- Verka för att ett antal pendlarforum startas
- Utveckla infotainment i samarbete med trafikföretaget

Pågår, fokus kompetensförsörjning 2023

Talent train

Två på plats. I samverkan med förändringsresan

Samordnas med tågstrategiarbetet

Två första möten planerade

Avtal klart

8. Fordon och depå

8.1 Fordon och fordonsdepå

- Kontinuerlig uppföljning av förebyggande underhåll och skadebalanser på fordon enligt nya tilläggsavtalet
- Optimerar tidsplaner för Upprustning "Midlife" för fordonstyp X52

Klart

Klart, Norrtåg-Regina tidigarelagd så långt som möjligt

Öka möjligheten för företagsresande

7.3 Marknad

Fokus 2024:

Öka kännedom om Norrtåg i Vindelns kommun

Sammanställa en uppföljning och utvärdera förändringsresan

Genomföra minst två riktade kampanjer för att nå nya resenärer

Förbättra uppföljning av resandemönster via Telia Insight

Skapa ett pendlarforum

Skapa en Norrtågsmaskot

Möjliggöra tillgänglighet av trafikinformation för resenärer via Norrtågs kanaler, såsom app och i bokningsmiljön

Öka kännedom om Norrtåg och utbudssökningen Örnsköldsvik, Kramfors, Härnösand, Timrå, Sundsvall

8. Fordon och depå

8.1 Fordon och fordonsdepå

Fokus 2024:

Möjliggöra ett övertag av X52 från Västtrafik

Ta fram avvecklingsplan för dieselfordon Y31

- Säkerställa implementering av förbättrad internet ombord
- Genomförande av förbättringsprojekt fordonstyp X11
- Kvalitetssäkra processoptimering runt fordon
- Följa upp funktionalitet för avisningsanläggning utifrån gjorda förbättringar
- Förstudie av energieffektivisering av depå och multifunktionsanläggning



Upphandling genomförd, införande planerat till mitten av 2023.
 Klart
 Klart, Fordonsmöten samtliga fordonsslag och optimeringsmöten X62
 Optimeringar i anläggningen genomförda, verifiering av kapaciteten kvarstår
 Ej påbörjat

- Ta fram avvecklingsplan eller livstidsförläning för X11
- Tekniska förbättringar värme och ventilation X62
- Implementera älgammare på X62 Coradia
- Bevaka tidsplan och scoup för midlife X62 Coradia

9. Finansiering, styrning och ekonomi

9.1 Styrning och uppföljning

Fokus 2022–2023:

- Utforma budget, redovisning och uppföljning utifrån nytt tilläggsavtal med operatör
- Verka för utlösande av optionsår i samverkansavtal och medfinansiering från Trafikverket
- Följa upp trafikskvalitet och verka för att trafikföretaget arbetar i enlighet med tilläggsavtal
- Följa upp utveckling av systemstöd i samverkan med operatör avseende trafikskvalitet



MPK och export av Luppdata har senarelagt processen
 Uppföljning av kundtjänst, visering behöver utformas hos operatör

9.1 Styrning och uppföljning

Fokus 2024:

- Bistå ägargruppen med utarbetande av nytt konsortialavtal
- Implementera ett nytt avtalsystem - för bättre uppföljning av träffade avtal och kostnader
- Ta fram en plan för systematiskt miljöarbete
- Utveckla systemstöd i samverkan med operatör avseende trafikskvalitet
- Utveckla kvalitetsrapporten

9.2 Ekonomiska förutsättningar

Fokus 2022–2023:

- Uppföljning av resandet och intäkter i de olika delarna i trafiksystemet
- Säkerställa systemstöd av inställda tåg, försenade tåg och reglera operatörsersättning utifrån utifrån avtal med trafikföretag
- Säkerställa likviditetsflödet utifrån biljettintäkterna variationer
- Bevaka implementering av nytt biljettsystem och den delen som avser att säkra intäkter och uppföljning av intäkterna och resande
- Översyn av långsiktiga kostnader för fordon och underhåll
- Översyn av långsiktig trafikskostnad utifrån tågstrategin




Implementering hösten 2023, fortlöpande statusuppföljning av operatörens arbete
 Fordonsstrategi
 Känslighetsanalys pågår

9.2 Ekonomiska förutsättningar

Fokus 2024:

- Översyn av affärssystem inför nytt operatörsavtal och rent produktionsavtal
- Verka för fortsatt statlig finansiering på lång sikt
- Påbörja arbetet med olika betalningslösningar inför 2026
- Prognostisera framtida trafikskostnader inför budget 2026-2036
- Påbörja arbetet med en hållbarhetsrapport
- Utreda juridisk möjlighet för marknadsanpassad prissättning på biljetter

	Dokumentnamn Internkontrollplan 2023 – uppföljning och identifierade risker till 2024	Dokumentnummer	Fastställd	Version 1.0	Sid 1(7)
	2023-11-06	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

Norrtågs plan för Intern kontroll är en process som påverkas av bolagets styrelse, ledning och annan personal, och som utformats för att ge en rimlig försäkran om att bolagets mål uppnås inom följande områden:

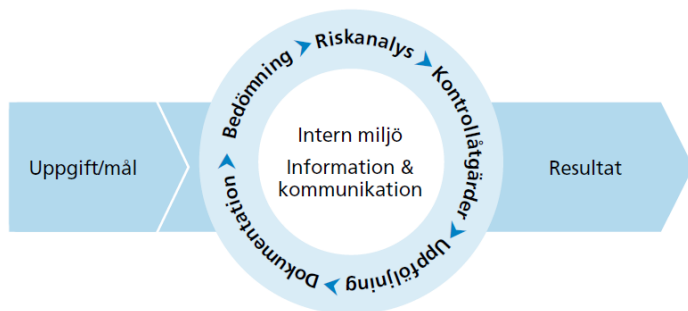
- Att verksamheten når sina mål- med effektivitet, säkerhet och stabilitet
- Att information och rapportering om verksamheten och ekonomi är tillförlitlig och rättvisande
- Att verksamheten efterlever lagar, regler, avtal mm


Intern kontroll påverkar alla delar av organisationen och är inte begränsad till uppföljning av ekonomi. Den kan ses som en del av verksamheten, närmare bestämt en del av systemet för styrning och ledning. Uppföljning av intern kontroll ska omfatta riskbedömningar för organisationens verksamhet, uppföljning av mål, utarbetandet av lämpliga arbetsrutiner och hjälpmedel samt kontroll i efterhand av att rutiner följs.

Denna internkontrollplan grundstruktur utgår ifrån att;

- Identifiera riskområden och risker
- Identifiera styrdokument
- Bedömning av nivåer på sannolikhet, konsekvens samt riskfaktor
- Ansvarig samt tidsplan

Norrtågs internkontrollplan kan illustreras enligt följande



	Dokumentnamn	Dokumentnummer	Fastställt	Version 1.0	Sid 2(7)
	Internkontrollplan 2023 – uppföljning och identifierade risker till 2024				
	2023-11-06	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
- 2 - Låg
- 3 - Medelhög
- 4 - Stor
- 5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
- 2 - Små
- 3 - Medelhöga
- 4 - Stora
- 5 - Mycket stora

Riskenivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)


1 - 5	Väldigt liten risk
6 - 10	Liten risk
11 - 15	Medelhög risk
16 - 20	Stor risk
21 - 25	Mycket stor risk



Dokumentnamn Internkontrollplan 2023 – uppföljning och identifierade risker till 2024	Dokumentnummer	Fastställt	Version 1.0	Sid 3(7)
2023-11-06	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

Riskbedömning 1=låg 5=hög

Riskområden	Riskbeskrivning	Sannolikhet (1-5)	Konsekvens (1-5)	Risikfaktor	Konsekvensbeskrivning	Planerade kontroller	Ansvarig	Åtgärd till 2024 års riskplan större risker
Trafikbeställning	Bristande samordning vid trafikbeställning och inte efterfrågade eller aktraktiva tidtabeller	1	5	5	Ökade kostnader och minskade möjligheter för att öka resandet och ta nya marknadsandelar	<ul style="list-style-type: none">✓ Att det finns återkommande samordningsmöten med RKM och regionen✓ Att det finns en undertecknad trafikbeställning till operatören✓ Att det finns en uppföljning av kapacitetsansökan till Trafikverket✓ Att distribution av tidtabeller sker till resp. RKM✓ Rapportera till styrelsen om trafikplanarbetet	Trafikplanerare	
Trafikkvalitet	Bristande trafikkvalitet kan medföra negativa konsekvenser för varumärket och på sikt minska resandet	4	4	16	Minskar attraktivitet med effekter på varumärke och resande	<ul style="list-style-type: none">✓ Kontinuerlig uppföljning av trafikkvalitet per sträcka✓ Uppföljning av frekvent försenade tåg✓ Utvärdera prognoser för ersättningstrafiken både vid planerade och oplanerade störningar✓ Bevaka tillsammans med RKM kommande infrastrukturstörningar och investeringar	Businesscontroller Trafikplanerare	Ökat fokus på kvalitet, resiliens och robusthet mot klimatförändringens effekter på infrastrukturen Bevaka kommande investeringar i infrastrukturs och effekter på trafiken. Tillsammans med RKM bevaka framtida investeringar i dess kontakter med TrV
Marknad och resande	Bristande prognoser för biljettintäkter	2	5	10	Bristfälliga underlag för biljettintäkter och felaktiga beslutsunderlag för marknadsaktiviteter	<ul style="list-style-type: none">✓ Kontinuerlig uppföljning av resande per sträcka, resekategori, biljettyp och intäkter✓ Redovisa och utvärdera marknadsaktiviteter, på lång och kort sikt	Marknad och kommunikationschef	Löpande
	Problem vid övergång till ett modernt biljett- och distributionssystem	3	5	20	Tappade intäkter och negativ inverkan på varumärket	<ul style="list-style-type: none">✓ Aktivt deltagande i möten✓ Kartlägga avtalsförhållanden och kostnader✓ Verka för effektiva tester av system	Försäljningsansvarig/ Ekonomichef	Under kvartal 1 - 2024 kommer övergången ske till nya försäljningskanaler,


	Dokumentnamn	Dokumentnummer	Fastställt	Version	Sid
	Internkontrollplan 2023 – uppföljning och identifierade risker till 2024			1.0	4(7)
	2023-11-06	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

								<p>samordning med Nationell databas via Samtrafiken som ska kopplas till biljettlaget hos Vy Tågs biljettsystem. Många integrationer som ska fungera samtidigt som RKM i länen byter också biljetts- och viseringssystem</p>
	Bristande kommunikation med region och kommun - att inte fånga upp större behov i samhällsplanering och medborgarnas önskemål	2	1	2	Att inte skapa attraktiva tidtabeller	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Utveckla regionala trafikforum ✓ Verka för att pendlarforum 	Marknad	
	Infrastruktur -Utarbeta en plan för prioritering av förbättringar på infrastruktur	2	3	6	Säkerställa framtida trafikutbud	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Utvärdera kritiska punkter i infrastrukturen ✓ Uppföljning av planerade åtgärder i järnvägsplaner 	Trafikplanerare	
Fordon och depå	Kvalitetsbrister i trafiken, pga av bristande underhåll	3	4	12	Kvalitetsbrister i trafiken, produktionsproblem och ökade merkostnader på sikt	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Månadsvisa uppföljningar av skadabalanser och förebyggande underhåll ✓ Uppföljning på hjulens prestanda ✓ Uppföljning av viltskador ✓ Uppföljning av planering av tungt underhåll och upprustningsåtgärder 	Trafikplanerare	
	Processoptimering av underhåll och beredskapplaner vinter	2	3	6	Försämrade trafikskvalitet på trafik och ökade kostnader	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Följa upp beredskapplaner för underhåll och depå 	Teknisk chef	
	Följa upp den tekniska livslängden på fordon och verka för reservdelsförsörjning	4	5	20	Försämrade trafikskvalitet pga långa underhållstider på fordon	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kontinuerlig dialog med uthyraren AB Transitio ✓ Uppföljning av tillgången av reservdelsar och HVK-komponenter tillsammans med operatören 	Teknisk chef	Försenat Midlife på X50 har medfört ökat underhåll hos operatör. En äldre fordonsflotta medfört ökad risk för obselenta och minskad tillgång av reservdelar.




Dokumentnamn	Dokumentnummer	Fastställt	Version	Sid
Internkontrollplan 2023 – uppföljning och identifierade risker till 2024			1.0	5(7)
2023-11-06	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

Offentlighetsprincipen	Att inte efterleva lagstadgade krav på	2	2	4	Offentlighetsprincipen , brister i korrekt diareföring och utelämnade av handlingar	<ul style="list-style-type: none">✓ Dokumhanteringsplan ska efterlevas✓ Processen vid utlämning av handling ska vara formaliserad✓ Utbildning av personal ska genomföras	Kommunikationsvarig	
Finansering, styrning och ekonomi	Bristande rutiner för affärskritiska rutiner, försämrade intern kontroll	1	3	3	Bristar i kvalitet och ökade kostnader i bolaget	<ul style="list-style-type: none">✓ Dokumentation av affärskritiska processer	Samtliga	
	Bristande konkurrens vid upphandling av trafikföretag för tiden 2025-2035	2	5	10	Ökade trafik kostnader som ger lägre kostnadstäckningsgrad för regionen	<ul style="list-style-type: none">✓ Utforma ett rättvisande UD✓ Bra utvärderingskriterier✓ Tydlig riskfördelning mellan beställare och trafikföretag	VD	Förhandlingar ska användas för att säkerställa kvalitets- och prestandakrav på leverantörer, vilket kan leda till högre kvalitetsnivåer och mer tillförlitliga leveranser.
	Bristande uppföljning av avtalsefterlevnad Efterlevnad av avtalsreglering i enlighet med Trafikavtalet	2	3	6	Ökad trafik- och förvaltningskostnad	<ul style="list-style-type: none">✓ Tertialvisa redovisningar av nedsättning av operatörers, viten och andra regleringar	Ekonomichef	
	Uppföljning av trafik kostnad	1	5	5	Merkostnader, uteblivna avtalsutfästelser och efterlevnad av avtalsvillkor. Ökade regional medfinansiering	<ul style="list-style-type: none">✓ Tertialvisa redovisningar av utfall mot budget✓ Lämna prognos vid tertial 2 för helåret	Ekonomichef	
	Uppföljning av ökad inflation , energipriser och indexuppräknning	3	3	9	Ökade kostnader på sikt	<ul style="list-style-type: none">✓ Tertialvis rapportering av ekonomiska risker i prognos	Ekonomichef	
	Sent inkomna förändringar av fordonshyror från AB Transitio skapar osäkerhet om prognoser under året	4	4	16	Transitio tidsplan för budget- och prognosarbete är inte i harmoni med regionerna	<ul style="list-style-type: none">✓ Kontinuerlig uppföljning hos AB Transitio	Ekonomichef	Fortsatt dialog med reigonerna och ägarna till AB Transitio
	5-årigt avtal med Trafikverket avseende upphandlad trafik	5	4	20	Att Trafikverket inte erhåller den finansiering som ger en skäligt anslag för trafik kostnaden	<ul style="list-style-type: none">✓ Uppvisa rättvisande långsiktiga trafik kostnader✓ Visa på bra resande och restider för resenärerna	VD	Kontinuerlig kommunikation med Trafikverket för att uppnå en långsiktig och stabil medfinansiering
	Att bolaget inte arbetar utifrån bolagsordning/ägardirektiv som finns	1	1	1	Uppfyller inte bolagets ändamål	<ul style="list-style-type: none">✓ Tertialvis uppföljning av bolagsordning/ägardirektiv	VD	

	Dokumentnamn	Dokumentnummer	Fastställt	Version 1.0	Sid 6(7)
	Internkontrollplan 2023 – uppföljning och identifierade risker till 2024				
	2023-11-06	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

	Uppföljning av bolagets kommunala ändamål och befogenheter	1	2	2	Att bolaget inte lever upp till dess kommunala ändamål eller i strid med dess befogenheter	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Att delge styrelsen VD kommentarer vid rapportering av bolagets kommunala ändamål och befogenheter 	VD	
	IT säkerhet hos operatör	2	5	10	IT-säkerhet är en ständigt pågående process som kräver uppmärksamhet och engagemang från tågoperatörernas sida för att skydda deras system och passagerare från potentiella hot. Ett starkt fokus på säkerhet och efterlevnad av branschstandarder och regler är avgörande för att säkerställa att tågtrafiken förblir säker och effektiv.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Säkerställa operatören rutine för nätverkssäkerhet. ✓ Uppdatering av system och programvara ✓ Att det finns ett katastrofåterställningsplan som säkerställer att system och data kan återställas och återställas snabbt efter en allvarlig IT-incident eller katastrof. 	Teknisk chef	Uppföljning av beredskapsplaner hos operatören
	IT-säkerhet hos Norrtåg AB	3	3	9	Försämrat effektivitet i bolaget och efterlevnad av intern kontroll och offentlighetsprincip	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Säkerställa operatören rutine för nätverkssäkerhet. ✓ Uppdatering av system och programvara ✓ Att det finns ett katastrofåterställningsplan som säkerställer att system och data kan återställas och återställas snabbt efter en allvarlig IT-incident eller katastrof. ✓ Utveckla en systemförvaltarorganisation för affärskritiska system 	Teknisk chef	Säkerställa förvaltning av affärskritiska system
HR	Bolagets organisation har under året vuxit, och kommer att växa för att möta en ny avtalsperiod från 2026 med ett produktionsavtal, eget ansvar för marknad/biljettintäkt och en förändrat fordonsflotta och depålösningar i framtiden	2	5	10	Otillräckliga affärsprocesser för att hantera risker och kontrollera verksamheten Bristande planer för kontinuitetshandling Bristande intern kontroll över ekonomiska transaktioner och bokföring	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dokumentera affärsprocesser ✓ Tydliga ansvarsområden ✓ Skapa återkommande uppföljning av utarbetade nyckeltal och dialog både internt och externt ✓ Bygga upp ett affärssystem som speglar verksamheten ✓ Arbeta med uppföljning av leverantörsavtal 	VD	Följa upp verksamhetsplan och affärsprocesser i enlighet med det nya trafikavtalet. Säkerställa IT-stöd som underlättar för en kostnadseffektiv organisation.
	Arbetsmiljö och hälsa	2	5	10	Ohälsa och stress på arbetsplatsen kan ge kompetensbortfall och ökad stress	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Genom återkommande arbetsplatsträffar så skapar vi en Vi-känsla och inkluderande, som en 		

	Dokumentnamn	Dokumentnummer	Fastställd	Version 1.0	Sid 7(7)
	Internkontrollplan 2023 – uppföljning och identifierade risker till 2024				
	2023-11-06	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

						<p>viktig del i Norrtågs vision och värdegrunder. Bolaget ska skapa möjligheter till god hälsa i arbetsvardagen genom bland annat friskvårdsbidrag</p> <p>✓ Säkerställa en ergonomisk arbetsplats</p>		
--	--	--	--	--	--	---	--	--