

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2020

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2020-01-01 – 2020-12-31.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Norrtåg AB skapar tillgänglighet både genom det trafiksystem som byggts upp, men även genom att samordna de aktörer som arbetar för att öka resandet med tåg och möjliggör för en trafik med hög kvalitet.

Norrtåg utgör en viktig faktor för Norrlands regionala utveckling. Bolaget verkar för att på affärsmässiga grunder, erbjuda samhällsekonomiskt effektiva, attraktiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar i eller besöker regionen.

Bolagets uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag eller i egen regi, med tåg inom och i anslutning till region Norrland jämte därmed förenlig verksamhet. Därutöver ska bolaget tillhandahålla fordon och en verkstad.

Genom att upphandla trafiken med en tjänstekoncession är bolagets roll tydligare som möjliggörare och garant för trafiksystemet, dess kvalitet och standard. Upphandlat trafikföretag är den som ska möta kunden, bära affärsrisken och hantera det dagliga arbetet med tågtrafik. Bolaget ska se till att verktygen för trafiksystemets framgång i form av bra fordon, verkstad och tillfredsställande infrastruktur finns.

Bolagets vision är att Norrtåg tillsammans med övrig kollektivtrafik ska bilda ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem.

Våra ägare

Norrtåg AB, med säte i Umeå, är ett samägt bolag och ägs med 25 procent vardera av

- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Region Jämtland Härjedalen
- Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Verksamheten finansieras av regionerna i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och tre ersättare. Under året har bolaget haft fem styrelsemöten.

Viktiga händelser under 2020

Pandemin med Covid-19 har gett stora konsekvenser för samhället – inte minst för kollektivtrafiken

Hur vi reser, pendlar och arbetar har under många år stått under förändring med nya resmöjligheter, och med mål om ökad jämlikhet, mindre utsläpp och bättre framkomlighet. Men det vi upplevde under våren 2020 och fortsatt under hösten hade få kunnat förutse. Förändringen skedde blixtnsnabbt, nya vanor etablerades och mycket tyder på att en del av dessa vanor kan komma att bestå. Med starkt ändrade resvanor under pandemin har arbets- och studiependling minskat till följd av restriktioner, men framför allt har affärsresandet minskat kraftigt. För Norrtåg AB och operatören Vy Tåg AB har fokus legat på att skapa förutsättningar för ett tryggt resande och att upprätthålla trafik på samtliga linjer.

Resandeminskningen påverkade operatörens resultat negativt trots åtgärder för att minska den rörliga kostnadsmassan. Operatörens ekonomiska resultat för ”Norrtågsaffären” ligger nu långt under de senaste årens nivåer av resandeutveckling, som jämfört med föregående år landade med ett resandetapp på -36 %. Operatören har fått ta del av statens kompensation för förlorade intäkter till kollektivtrafiken för perioden mars till juni 2020. Dialog om kompensation kommer att fortgå för 2021.

Trots det svaga resandet under pandemin är Norrtåg AB:s och operatörens gemensamma uppfattning att resandet kommer att återkomma så snart pandemin går över och att den positiva resandeutvecklingen som sågs i början av 2020 kommer att fortsätta, dock tidigast från hösten 2021.

Norrtågstrafiken inleder sitt 10-årsjubileum

I augusti 2010 startade den första linjen med Norrtåg på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Under 2020 inleddes ett flerårigt jubileum som kommer att pågå fram till 2022. I och med den rådande situationen har jubiléet främst uppmärksamrats i samband med att Botniabanan firade tio år. Då passade bolaget på att informera om resultatet de senaste tio åren, hur trafiken har utvecklats och vad det har betytt för regionerna och orterna.

Multifunktionshallen invigd

Norrtåg AB gav INAB, Umeå Kommun i uppdrag att uppföra en multifunktionshall under 2018. Den nya multifunktionshallen byggdes på 14 månader och invigdes den 7 oktober. Huvudfunktionerna är svarvning av hjul, avisning, tvätt samt det genomgående spåret. Multifunktionshallen har stora praktiska och ekonomiska effekter bl. a. har kostnaden för svarvning mer än halverats då operatören slipper transporterna Umeå–Luleå. Avisningen kan göras avsevärt snabbare och billigare i och med att avisningstiden minskar från cirka fem till en (1) timme, samt att den kan göras utan att behöva flytta fordon som står inne i befintligt depå. Tillsammans ger det en betydligt bättre tillgänglighet på fordon i trafik.

Det nya genomgående spåret gör att operatören sparar hundratals mantimmar eftersom underhållaren kan göra fordonsflyttningarna mellan depåområdet och uppställningen. I multihallen finns också en hel mängd funktioner som har tillkommit som gör hela fordonshanteringen avsevärt enklare och billigare.

I befintlig depå har Norrtåg utöver detta investerat för att rationalisera drift med nya nedfallsskydd för att klara alla fordonstyper på båda spåren; ny serviceport, nya spår till reparationsspåret samt en flyttning av trappan för att utnyttja hela lagerkapaciteten.

Arbetet med tågstrategi igång

Norrtåg AB har under hösten inlett arbetet med den nya tågstrategin som i slutändan ska mynna ut i en rapport; Norrtågland 2035 – en tågstrategi. Grundtanken för utredningen är att beskriva de politiska handlingsalternativen för tågtrafikens utveckling och att skapa en beredskap för olika former av resande- och trafikutvecklingsscenarier. Utredningen ska belysa de olika trafikstråkens olika förutsättningar och möjligheter. Vidare också vilka olika lösningar som kan finnas för hela Norrtågssystemet, framtida fordonsförsörjning och underhållsinfrastruktur. Även frågan om framtida fordonsstandard ska utredas avseende t ex komfortkrav, vinterfunktionalitet och hastighet.

Tidsplanen för utredningen är att utredning och analys ska vara klart i december 2021. En förankringsdialog med regionerna är planerad i perioden januari 2022 till juni 2022. Viktiga hålltider för utredningen är 2024 då ny upphandling ska vara slutförd och ett nytt trafikavtal träffat. Nästa hållpunkt är 2030 då Norrbottenbanan är beräknad att vara klar för trafikering mellan Umeå-Skellefteå. Vidare avslutas utredningen med en vision om var vi befinner oss 2035. Arbetet med trafikutredningen kommer i första hand att utföras av tjänstemännen på Norrtåg AB och upphandlade konsulter för särskilda utredningar.

Norrtågs bidrag till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan

En av de klart största klimatutmaningarna för Sverige är att klara en hållbar utveckling inom transportsektorn. Vägtrafiken har stor klimatpåverkan genom hög energiförbrukning och hög andel fossila bränslen. Att åka tåg är energieffektivt och bra ur miljösynpunkt.

Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter. Resvaneundersökningen var en del i utvärderingen av Norrtågsförsöket som bolaget ska ta fram på uppdrag av riksdagen. 2019 års utvärdering konstaterar att trafiken har bidragit till regionförstoring i enlighet med riksdagens intentioner när Norrtågsförsöket inrättades. Även omfattande samhällsvinster har uppnåtts, i form av minskade utsläpp av skadliga partiklar, kraftigt minskat utsläpp av koldioxid och minskade kostnader för olyckor med mera.

Totalt uppgår samhällsvinsten till 35 miljoner kronor per år, baserat på 30 000 ton i minskade koldioxidutsläpp. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 15 000 personbilar på ett år. Med det nya kalkylvärdet för koldioxidutsläpp ökar samhällsnyttan med Norrtågstrafiken till 210 miljoner per år (ASEK Kalkylvärde från april 2020, 7 kr/ton CO₂).

Bristfällig luftkvalitet och de konsekvenser det har för människors hälsa och miljön är ett problem i många städer världen över och har särskilt uppmärksammats av den europeiska kommissionen. Om Norrtågs resenärer under 2019 istället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 106 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 60 000 mil av lastbil med släp i tätort.

Uppfyllelse av ägarens uppdrag

Bolaget skall för ägarna bedriva persontrafik med tåg på dag i respektive region (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt de trafikpliktsbeslut som finns och avtal med staten/Trafikverket. Bolaget har i dialog med RKM och regionen samordnat trafikbeställning i den årliga processen för tågplan.

År 2020 präglades i mångt och mycket av pandemin och dess effekter. Resande med tåg gick ned med -36 procent jämfört med år 2019. Under första halvåret 2021 kommer pandemin ha fortsatt betydande negativ påverkan på Norrtågs verksamhet. Vår uppfattning är dock att resenärerna på sikt återvänder till tågtrafiken, när alla är vaccinerade och pandemin klingar av.

Verksamheten har styrts med utgångspunkt i den verksamhetsplan som styrelsen beslutade fastställa 2019-11-12. Den rådande pandemin har medfört att bolaget har anpassat verksamheten med utgångspunkt att säkerställa trafik, information till resenär och minska smittspridning i trafiken enligt de rekommendationer som finns.

Styrelsen har på styrelsemötet 2020-09-24 funnit att bolagets verksamhet har bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Analysen gjordes utifrån:

1. Bolagsordningen
2. Ägardirektivet
3. Mål i verksamhetsplan 2020
4. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

Styrelsen genomför årligen enkät för att följa upp sitt eget arbete. I enkätresultatet för 2020 kan man konstatera att styrelsearbetet befunnits fungera väl och att styrelsen gärna ser något ytterligare möte per år.

Styrelsen följer årligen upp planen för intern kontroll. Styrelsen har inte funnit sådana brister som medför anledning att vidta särskilda åtgärder.

Bolagets verksamhetsområden

Bolagets verksamhet utgår ifrån fyra områden: resenären, utbud, varumärke och styrning/ekonomi. Till varje verksamhetsområde finns framtagna måltal. De måltal som eftersträvs på lång sikt har till en stor del uppfyllts, förutom målen för resandeutveckling till följd av den pågående pandemin som även har inneburit att ett flertal aktiviteter har fått skjutas framåt i planeringen.

Verksamhetsområde Resenär

Resenären är basen och själva grundförutsättningen för verksamheten. Genom att förstå resenärens olika behov och önskningsar, idag och imorgon, ska bolaget verka aktivt för samverkan som underlättar resenärens hela resa och därmed öka resandet.

Målen för resandeökning på +8 procent årligen och ett nöjdhetsindex (NKI) på 90 procent. Under 2020 genomfördes ingen kundundersökning och resandet har varit, och ska vara, lågt för att minimera smittspridningen. Utfallet för 2020 är en resandeminskning med -36 procent jämfört med fg. år.

Resandeutvecklingen är ett av bolagets viktigaste mått. Trots det är 2020 svårt att jämföra eller mäta mot. De första två månaderna hade en kraftig resandeökning. Detta visar att resandeutvecklingen är fortsatt stark och utan pandemin skulle 2020 återigen slagit rekord i resande, då trafik kvalitén hållit en hög nivå under hela året.

En ny tidtabell med förbättringar för resenären

Varje år i december byter tågtrafiken i Sverige tidtabell. Tidtabellen från december 2020 innebär ett flertal större förändringar och för de flesta resenärer stora förbättringar. I och med skiftet tar vi ett stort steg mot taktidtabell på sträckan Sundsvall–Östersund–Storlien och Umeå–Örnsköldsvik–Sundsvall. Taktidtabell betyder att tåget avgår samma minut under hela dagen. Fördelen är att tidtabellen då blir mer förutsägbar och lättare att lära sig för den enskilde resenären. En annan fördel är att risken för att tider ändras mellan åren minskar.

En annan viktig fråga som Norrtåg har arbetat intensivt med det senaste året är noden Boden. Syftet är att så många turer som möjligt ska mötas kring samma tid i Boden. Det ger resenären fler alternativ till sitt resande. Istället för att ”enbart” erbjuda resa till stationer längs med den linje som passerar din startpunkt, kan vi då erbjuda ett smidigt resande till fler destinationer.

Verksamhetsområde Utbud

För de fyra nordligaste länen är det ett uttalat mål att knyta samman länen och knyta ihop förbindelser med övriga Sverige och internationellt. Kollektivtrafiken ska vara ett medel till att utöka arbetsmarknadsregioner, knyta samman städer och kommuner. Måltalen för kvalitetsmått för utförd trafik för 2020 var en operatörsberoende punktlighet på 95 procent och en operatörsberoende regularitet på 95 procent. Utfallet för 2020 var en operatörsbunden punktlighet på 98,4 procent och en operatörsberoende regularitet på 97,4 procent.

Under det tionde året sedan trafikstart har Norrtåg trafikerat sju linjer från Kiruna i norr till Storlien i väst. Resandeutvecklingen fram till att pandemin slog till har varit rekordstark, förutom på sträckan Umeå–Vännäs där resandet fortsatte att minska under inledningen av 2020.

Umeå–Sundsvall

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har efter sommaren utökats med en dubbeltur och trafikerats nu med tio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Sträckan är fortsatt den med flest antal resenärer. På sträckan finns både trafiken hela vägen samt förtätningar på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Ett utvecklingssteg för trafiken var övergången till taktidtabell som påbörjades i och med tidtabellskiftet i december 2020.

Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå

Trafiken Umeå–Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer på vardagar samt helgtrafik och trafiken Umeå–Vännäs kör nio dubbelturer på vardagar. Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. I början av året ökade resandet på sträckan Umeå–Lycksele, men sjönk i samband med coronapandemin. Året inleddes

med en negativ resandeutveckling på pendlarsträckan Vännäs–Umeå. Under pandemin har resandet sjunkit ytterligare, då många som normalt pendlar har arbetat och studerat hemifrån.

Luleå–Umeå

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor. En stor andel av resande är hänförligt till helgen, fredag och söndag, där vi tidigare har sett stora ökningar.

Kiruna–Luleå

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål.

Marknadspotentialen bedöms vara stor då väginfrastrukturen dras med säkerhetsproblem och restiden med tåg är konkurrenskraftig. Infrastrukturproblem bromsar dock utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen har den lägsta punktligheten, främst beroende på tunga godståg och slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem, bland annat mellan Luleå och Boden.

Boden–Luleå

Trafiken omfattar sex dubbelturer på vardagar. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt men tappet har inte varit lika stort under höstmånaderna som på övriga sträckor.

Storlien–Östersund–Sundsvall

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer vardagar plus helgtrafik på sträckan Sundsvall–Östersund, på sträckan Östersund–Åre/Duved fem dubbelturer samt på sträckan Åre–Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien för fortsatt resa in mot Norge. Mittbanan har under de senaste åren uppgraderats gällande infrastrukturen för att minska restiden och öka säkerheten. Samtidigt har stråket utvecklats med ett flertal åtgärder för att underlätta kollektivt resande genom region Västernorrlands projekt, Mittstråket. Norrtåg arbetar med att introducera en partiell taktidtabell från T21. Effekterna av dessa åtgärder väntas under kommande år.

Punktlighet och regularitet

Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen, (RT + 5min) eller 95 procent punktlighet enligt Trafikverkets fastslagna måltal. Punktligheten har under 2020 varit 92 procent (RT +5 min, ack 2020). Motsvarande siffra för 2019 var 90 procent. Att tågen inte är punktliga kan bland annat bero på infrastrukturfel, banarbete, dålig kanalpunktighet av andra järnvägsföretag. Andra orsaker kan vara fordonsfel under färd eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss. Vid beräkning av merförseningar som inte är orsakade av operatören har Norrtågstrafiken en punktlighet på 98,4 procent (operatörsberoende punktlighet).

Regulariteten har under 2020 varit 89 procent, det vill säga de avgångar som nått sin slutdestination med tåg. Banarbeten, urspårningar av godståg/arbetsfordon, andra fordonsrelaterade problem och andra olyckor/tillbud är de främsta orsakerna till del- och/eller helinställda avgångar. Andelen delinställda avgångar överstiger helinställda avgångar. Den operatörsberoende regulariteten har under samma period varit 97,4 procent.

Fordon

Norrtåg tillhandahåller och hyr genom sina ägare fordon. Norrtåg hyr i sin tur ut fordonen till operatören genom ett operationellt underhyresavtal där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under hyresperioden. Norrtågs trafik utförs med:

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Sex eldrivna motorvagnar X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar X11
- Ett dieseltåg av typen Y31 Itino, trafikerar sträckan Lycksele–Umeå

Utökad fordonsflotta för att klara utökad trafik och ökad robusthet

I juni 2020 togs det sista av de tre tillkommande X52 Regina emot, som Norrtåg tidigare beslutat att utöka fordonsflottan med. Utökningen var avgörande för att kunna möta önskemålen om utökad trafik, samtidigt som bolaget kunde utöka antalet reservfordon. En annan viktig faktor var att fordonen var av samma typ som redan fanns i flottan, för att underlätta fordonskompetens, underhåll och tillgång på reservdelar. Nu återstår att installera bistro ombord och att måla om fordonen till Norrtågs färger. Bistro och dekalering är planerat att ske i samband då att alla Reginor genomgår upprustning av hela interiören och tekniska förbättringar. Upprustningen är viktig för att bibehålla en hög komfort för resenärerna och säkerställa fordonets ekonomiska livslängd. Under året har tekniska förbättringar skett på Coradia X62 i form av skydd på taken för att minska skador på elektronik framförallt under vintertid. Planering för upprustning av fordonstypen Coradia X62 är genomförd under hösten och är planerat med start 2022.

En ny generation av signalsystemet ERTMS är en utmaning för Norrtåg

Det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Det är Trafikverket som ansvarar för införandet i Sverige. Botniabanan, Ådalsbanan och Haparandabanan är idag pilotbanor där nya versioner av systemet kan testas innan det implementeras på ytterligare banor. Det innebär att fordon som ska användas för Norrtågstrafiken inte bara är några av de få fordon i Sverige som behöver ERTMS-utrustas, utan även att utrustningen ombord på tågen ska uppgraderas i takt med nya tester av signalsystemet längs banorna. Det innebär bland annat att fordonen är borta ur trafik under längre perioder för ominstallationer och redan installerad ERTMS-utrustning behöver skrivas av i förtid.

Projektet för uppgradering av ERTMS har drabbats av stora förseningar hos leverantören Bombardier, vilket betyder att typgodkännande från Transportstyrelsen för respektive fordonstyp också är försenat. Nu beräknas detta projekt vara klart tidigast under april månad 2021. Trafikverket har i slutet av året gjort en fördjupad analys inför den fortsatta utrullningen av ERTMS i Sverige och har förskjutit hela utrullningsplanen i tid. För Norrtåg innebär samtliga förseningar i uppgraderingsprojektet följd effekter för annat större underhåll som ska göras på fordonen, vilket i sin tur kan ge konsekvenser för trafik och därmed ökade kostnader.

Verksamhetsområde Varumärke

Hur varumärket Norrtåg uppfattas av allmänheten, potentiella och befintliga resenärer, media samt beslutsfattare har en direkt påverkan på möjligheten att uppfylla verksamhetens mål, vision och affärsidé. Norrtåg AB är ytterst ansvarig för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket över tid. Målen för området är en kännedom om varumärket bland allmänheten på 60 procent

och andel positivt inställda till varumärket 60 procent. Under 2020 har ingen varumärkesmätning genomförts.

Bolaget har under året påbörjat ett strategiskt varumärkesarbete för att höja kunskapsnivån om Norrtågstrafiken. Det första handlar om bolagets position, ”jag skapar tillgänglighet”, som beskriver bolagets roll och det värde Norrtåg skapar i de fyra nordligaste regionerna.

Bolaget ansvarar för samordningen av samarbetet Botniska korridoren. Samarbetet samlar de sju nordligaste regionerna i Sverige, samt norska och finska motsvarigheter, för att gemensamt utveckla vårt transportsystem. Samarbetet tar fram gemensamma utredningar om möjligheter och behov av utvecklad infrastruktur och agerar som en samlad röst på nationell och EU-nivå.

Norrtåg AB har under 2020 främst engagerat sig för elektrifiering av kopplingen till Finland via Haparanda–Torneå, dubbelspåret på Nya Ostkustbanan från Västeråsby till Gävle och Norrbottenbanan till Luleå i olika projekt och samarbeten. Samtidigt har arbetet påbörjats av elektrifieringen av Meråkerbanan, vilket kommer att innebära stora förbättringar i vår koppling mot Trondheim.

Verksamhetsområde Ekonomi och Styrning

Strategisk styrning är en förutsättning för att uppnå god kvalitet och effektivt resursutnyttjande. Upphandling och inköp är en del i den strategiska styrningen. Att kontinuerligt följa upp trafiken, avtalsbevakning och omvärldsanalys är en bra grund för att uppnå en god strategisk styrning.

Under året har diskussionen fortsatt med Trafikverket beträffande den statliga delen av finansieringen för kommande avtalsperiod. Trafikverket har presenterat ett första utkast till finansiering och under första kvartalet 2021 kommer beslut att fattas. Avtalet gäller från 2021-08-01 och två år framåt + optioner.

En förhandling med Vy Tåg AB har under året förts utifrån pandemins effekter på resande och resultat. Vy Tåg AB har för år 2020 kompenserats med Trafikverkets ersättning för förlorade intäkter till kollektivtrafiken, vilket uppgår till 29 msek. Då pandemin inte är över, så är parterna överens om att fortsätta dialogen under 2021.

Norrtåg ställer sig positiva till att delta i Trafikverkets pilotprojekt och utrullningen av den nya generationen av ERTMS men anser att ett regionalt tågbolag i norr inte själv ska bära merkostnaderna för detta. Bolaget menar att det är att anse som ett av Trafikverket beslutade pilotprojekt och därmed bör detta betraktas som en del av Trafikverkets projektkostnader. Diskussionerna med Trafikverket har pågått under en längre tid och kommer att fortsätta under år 2021.

Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 354 490 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 64 254 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 154 200 kkr, vilket är 9 690 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2020	2019	2018	2017
Omsättning exkl. driftsbidrag	200 290	169 997	170 894	178 610
Resultat efter finansiella poster	5	16	15	10
Likviditet %	111,7 %	115,5 %	109,45 %	113,1 %
Soliditet %	1,67	1,71	1,06 %	1,39 %

Förändring av eget kapital	2020	2019
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	2 000	2 000
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	0	0
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat	0 kr
Årets resultat	0 kr
Disponeras sålunda	
i ny räkning balanseras	0 kr
i ny räkning balanseras	0 kr

NORRTÅG AB**RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2020-01-01—2020-12-31 (KKR)**

RÖRELSENS INTÄKTER	Not 1	2020	2019
Nettoomsättning	Not 2	132 973	106 683
Övriga rörelseintäkter	Not 3	67 309	63 314
Driftsbidrag från ägare	Not 4	154 209	138 668
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		354 490	308 665
RÖRELSENS KOSTNADER			
Direkta trafikkostnader	Not 5	-342 641	-297 378
Övriga externa kostnader	Not 6	- 4 424	- 4 383
Personalkostnader	Not 7	- 6 923	- 6 404
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	- 582	- 516
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		- 354 570	-308 681
RÖRELSERESULTAT		-79	-16
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 9	85	32
Räntekostnader och liknande resultatposter		-	-
Summa resultat från finansiella poster		85	32
Resultat efter finansiella poster		5	16
Skatt på årets resultat	Not 10	-5	-16
ÅRETS RESULTAT		0	0

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2020-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR	Not 1	2020	2019
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	5 992	3 182
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		6 052	3 242
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		5 003	1 318
Övrig kortfristiga fordringar		3 448	5 686
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	8 974	3 791
Summa Kortfristiga fordringar		17 425	10 795
Kassa och bank		95 998	102 753
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		113 423	113 548
SUMMA TILLGÅNGAR		119 475	116 790

NORRTÅG AB

SKULDER OCH EGET KAPITAL		2020	2019
EGET KAPITAL	Not 13		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Fritt eget kapital	Not 14		
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
SUMMA EGET KAPITAL		2 000	2 000
Avsättningar			
Övriga avsättningar	Not 15	16 000	16 481
Summa avsättningar		16 000	16 481
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		13 745	6 239
Skatteskuld	Not 10	37	6
Skuld aktieägare	Not 16	45 183	41 217
Övriga kortfristiga skulder		248	253
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	42 262	50 593
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		101 475	98 308
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		119 475	116 790

Norrtåg AB
Org nr 556758-3496
KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2020-01-01 2020-12-31	2019-01-01 2019-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-79	-16
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		582	516
Årets skattekostnad		-5	-16
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier		497	484
Erhållen ränta		85	32
Erlagd ränta			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		582	516
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Minskning av avsättningar		-481	-1 245
Ökning/Minskning av fordringar		-6 630	47 232
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		7 507	-34 772
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-4 340	-36 619
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-3 362	-24 889
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-3 518	-67
Försäljning av inventarier		126	
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 392	-67
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		-6 754	-24 956
Likvidamedel vid årets början		102 753	127 708
Likvidamedel vid årets slut		95 998	102 753

NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisnings och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och enligt Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1. Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Fordringar, skulder och avsättningar

Om inget annat anges ovan värderas kortfristiga fordringar till det lägsta av dess anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första värderingstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Övriga skulder redovisas till anskaffningsvärdet om inget anges

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisar till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Avskrivningar

Avskrivningar sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen.

	<u>Nyttjandeperiod</u>
Datorer	Tre år
Inventarier	Fem år
Arbetsfordon	Tio år
Förbättringar annan fastighet	Tio år
Förbättringar på fordon	Tio år

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal. Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifterna för tjänsterna som försäkring och underhåll redovisas linjärt över leasingperioden.

Offentliga bidrag och intäktsredovisning

Ett offentligt bidrag som inte är förknippat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när villkoren för att få bidraget uppfylls. Ett offentligt bidrag som är förenat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när prestationen utförs. Om bidraget har tagits emot innan villkoren för att redovisa det som intäkt har uppfyllts, redovisas bidraget som skuld. Statlig medfinansiering av rörelsen har redovisats som övriga rörelseintäkter. Regional medfinansiering av rörelsen har redovisat som driftsbidrag från ägarna. Nettoomsättning avser intäkter hänförliga till trafikavtal och har motsvarande trafik kostnader.

Inkomstskatter

Aktuella skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen. Uppskjutna skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som är beslutade före balansdagen.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar.

Not 2 Nettoomsättning

	2020	2019
Tåghyror	117 761	87 881
Ersättning för resande med RKTm färdbevis	11 195	15 969
Projektintäkter Botniska korridoren	3 225	1 532
Ersättning för reservfordon	<u>792</u>	<u>1 302</u>
Summa nettoomsättning	132 973	108 832

Operatören är underhyrestagare av fordon, Hyresavtalen är kopplat till trafikavtalets längd.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13
Y31 Itino	1	2025-12-13

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande

Framtida hyresbelopp

2021	120 000
2021-2024	359 999

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	63 254	63 307
Övriga ersättningar och bidrag	125	7
Vinst avyttring fekaliebil	24	-
Vidarefakturerering underhåll fordon	3 892	-
Försäkringsersättning	<u>13</u>	<u>4</u>
Summa övriga rörelseintäkter	67 309	62 062

Not 4 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	58 238	47 858
Region Jämtland Härjedalen	28 256	24 428
Länstrafiken i Västerbotten AB	48 628	41 686
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>28 776</u>	<u>24 977</u>
Summa utfakturerat driftbidrag	163 898	138 949
Avräkningsskuld	<u>- 9 690</u>	<u>- 281</u>
Summa intäktsförda driftsbidrag	154 200	138 668

Not 5 Direkta trafik kostnader

	2020	2019
Trafikkostnad	195 989	170 910
El och banavgifter resandetrafik	22 489	15 169

Verkstad och underhåll	10 089	9 732
Fordonshyror	<u>114 073</u>	<u>101 566</u>
Summa trafik kostnad	342 641	297 377

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare. Hyreskostnaden är enligt gällande hyresavtal.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31
Y31 Itino	1	2025-06-30

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande	Framtida hyresbelopp
2021	120 000
2022-2024	359 999

Not 6 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer

Revisionsuppdrag	175	124
Övriga uppdrag	<u>12</u>	<u>153</u>
Summa	187	277

Hyreskostnad lokal	229	235
---------------------------	------------	------------

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp 2022-2024
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2022-01-31	229	19
Leasing tjänstebil	1	2022-12-27	51	

Not 7 Personalkostnader

Fördelning	Medelantalet anställda
Män	3
Kvinnor	<u>3</u>
Totalt	6

Löner och ersättningar

Vd och styrelse	1 630	1 739
Övriga anställda	<u>2 665</u>	<u>2 343</u>
Summa löner och ersättningar	4 295	4 082
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 226	1 300
Pensionskostnader (varav Vd 570 kkr)	<u>1 263</u>	<u>858</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	2 489	2 158

Avtal för högre befattningshavare

För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida, därutöver är VD berättigad till ett avgångsvederlag som motsvarar sex månadslöner. Om verkställande direktör uppbär lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.

Not 8 Inventarier, verktyg och datorer	2020	2019
Ingående anskaffningsvärde	4 861	4 902
Årets investeringar	3 518	67
Årets utrangering	<u>- 597</u>	<u>- 109</u>
Utgående anskaffningsvärde	7 782	4 860
Ingående avskrivningar enligt plan	-1 679	- 1 271
Årets avskrivningar enligt plan	- 582	- 516
Värdeminskning årets utrangering	<u>471</u>	<u>109</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	-1 790	-1 679
Bokfört värde	5 992	3 181
Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter		
Ränteintäkter	<u>85</u>	<u>32</u>
Summa ränteintäkter	85	32
Not 10 Årets skatt		
Aktuell skatt	-5	-16
Justerad avseende tidigare år	- 0	- 0
Summa redovisad skatt	<u>- 5</u>	<u>-16</u>
Redovisad resultat före skatt	16	15
Skatt på redovisad resultat	-1	-4
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (21,4%)	-1	-4
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 4	- 12
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
Redovisad skatt	-5	-16
Genomsnittlig effektiv skattesats	21,4 %	21,4 %
Not 11 Aktier och andelar		
Sveriges Kommunikationer AB, 30 st aktier	60	60
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
Övriga poster	1 120	1 110
Förutbetalda ersättningar för RKTm färdbevis	487	1 451
Upplupna intäkter Botniska Korridoren	1 209	1 230
Förutbetalda hyreskostnader	<u>6 157</u>	
Summa förutbetalda kostnader	8 974	3 791

Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr**2020****2019**

Fördelning av aktierna mellan ägarna

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>500</u>	<u>500</u>
Summa	2 000	2 000

Not 14 Förändring av eget kapital

Bundet eget kapital

Aktiekapital	<u>2 000</u>	<u>2 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000

Fritt eget kapital

Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

Not 15 Avsättning för underhåll

Ingående balans	16 481	17 727
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	<u>- 481</u>	<u>- 1 245</u>
Utgående balans	16 000	16 481

Vid mottagande av fordonsleveransen av 12 Coradia X62 under åren 2011–2012 uppkom ett flertal brister i fordonsleveransen. Utifrån de villkor som fanns i den kommersiella avtalen mellan fordonstillverkaren Alstom och AB Transitio, gjordes ett innehållande av betalning vilket påverkade hyresnivån för Norrtåg. Då antal systematiska fel var många gjorde bolaget en avsättning av hyressänkning för framtida underhåll då utgången av förhandlingarna var mycket osäkra.

Utifrån faktiska siffror på underhållskostnader per år har bolaget gjort en avsättning för framtida underhållskostnader.

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2020	Under året betalt driftsanslag	Återbet av skuld	Hyres- justering	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-10 916	56 665	-58 238		-624	-13 114
Region Jämtland Härjedalen	-473	25 809	-28 256		99	-2 822
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 379	45 452	-48 628		775	-20 780
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 448	26 283	-28 776	5 724	-250	-8 467
	-41 217	154 209	-163 898	5 724		-45 183
Summa skuld aktieägare	-41 217					-45 183

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2020	2019
Semesterlöneskuld	335	303
Sociala avgifter, lagstadgande	105	95
Trafikkostnader	31 426	33 736
Löpande upplupna kostnader	285	927
Upplupna hyreskostnader	820	0
Förutbetald statlig medfinansiering	<u>9 191</u>	<u>15 532</u>
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt	42 262	50 593

Not 18 Eventualförpliktelser

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med år 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå.	229 063	171 000
---	---------	---------

Umeå den / 2021

Elvy Söderström, ordförande

Nils Olov Lindfors

Jonny Lundin

Anton Hammar

Karin Ekblom

Stig Lennart Karlsson

Anders Öberg

Thommy Bäckström

Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2021-

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Söderman

Håkan Jonsson

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Auktoriserad revisor

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 15:39:02 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: Håkan Andreas Jonsson

Datum

Håkan Jonsson
Auktoriserad revisor
haakan.jonsson@pwc.com
19731211-8511

Leveranskanal: E-post

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 18:43:36 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: PETER SÖDERMAN

Datum

Peter Söderman
peter.soderman@pwc.com
19641222-1936

Leveranskanal: E-post

NORRTÅG AB 556758-3496 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-02 12:25:27 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: STIG LENNART KARLSSON

Datum

Stig-Lennart Karlsson
stig-lennart.karlsson@lycksele.se
19590922-8537

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 08:49:31 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: Thommy Hans Gustaf
Bäckström

Datum

Thommy Bäckström
thommy.backstrom@gmail.com
19530209-8990

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-02 13:20:36 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANDERS ÖBERG

Datum

Anders Öberg
anders.oberg@norrbottn.se
19640629-8999

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID**2021-03-02 13:40:34 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils-Olov Lindfors

Datum

Nils-Olov Lindfors
nils-olov.lindfors@norrbotten.se
19490626-8935

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID**2021-03-02 12:23:42 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: ELVY SÖDERSTRÖM

Datum

Elvy Söderström
Ordförande
elvy.soderstrom@ornskoldsvik.se
+46705588157
19531011-7881

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID**2021-03-02 12:29:02 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils Jonny Lundin

Datum

Jonny Lundin
jonny.lundin@rvn.se
19710329-7839

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID**2021-03-02 14:12:30 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: Karin Margareta Ekblom

Datum

Karin Ekblom
karin.ekblom@regionjh.se
19520925-7863

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID**2021-03-03 09:22:00 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANTON HAMMAR

Datum

Anton Hammar
anton.hammar@socialdemokraterna.se
19920504-1750

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID**2021-03-02 14:25:43 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: Ingrid Maria Högländer

Datum

Maria Högländer
maria.hoglander@norrtag.se
19601205-8522

Leveranskanal: E-post

	Dokumentnamn Verksamhetsplan Uppföljning 2020 2020-12-02	Dokumentnummer	Fastställt 2020-12-	Version 1.0	Sid 1(5)
		Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

Uppföljning av verksamhetsplan 2020 med kommentarer.

6. Verksamhetsområde Resenär

6.1 Trygghet Service och komfort

- Revision av komfort ombord

Kommentar: Inventering med VY har skett och uppföljningsmöten avseende upprustning av X62 2022 har påbörjats med ABT.
Upphandling av upprustning påbörjas av AB Transitio våren 2021.



- Uppföljning av klotter

Kommentar: Påbörjad inventering tillsammans med operatör var klotter inträffar



6.2 Resandeutveckling

- Delta i konkreta försök för att hitta nya resenärer, såsom prova-på kampanjer

Kommentar: Pandemi har medfört minskade aktiviteter på marknadssidan.
Vissa mindre kampanjer på pendelsträckor från Vy sida.



- Genomförande av marknadsanalys kopplat till trafikutredning

Kommentar: Förskjutet till 2021



6.3 Färdbevis och prissättning

- Uppföljning av prissättning och marknadskrafter och dess påverkan till ett ökat resande

Kommentar: Framflyttas pga pandemins påverkan på resandet, ingår i marknadsanalysen till trafikutredningen



6.4 Tillgänglighet och funktionsvariationer

- Genomföra en testdag för funktionalitet ombord på tåg

Kommentar: Utgår pga pandemi

- Kvalitetssäkrar information till resenär vid köp av biljett vid funktionsnedsättning

Kommentar: Utgår pga pandemi



6.5 Resenärsinformation

- Utvärdera möjligheterna att använda infotainment i informationssyfte

Kommentar: En uppdatering av infotainment gjord. Nytt förslag till hantering av infotainment lämnat till Vy



- Förbättra information vid planerade banarbeten

Kommentar: Information ombord förbättrats och tydliga busstidtabeller på hemsidan, dock behöver operatören bli bättre på framförhållning

	Dokumentnamn Verksamhetsplan Uppföljning 2020	Dokumentnummer	Fastställt 2020-12-	Version 1.0	Sid 2(5)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Höglander		

7. Verksamhetsområde utbud

7.1 Trafikstrategi

- Ta fram en övergripande trafikutredning
Kommentar: Arbetet startade i januari och förväntas pågå t o m 2022 
- Delta i processen runt utveckling av noderna i Sundsvall, Boden och Umeå
Kommentar: Den första etappen avslutades 2020 men fördjupade processer ska återupptas 
- Delta i projektarbetet runt Mittstråket och Norrbotniabanan
Kommentar: Arbetet pågår fortlöpande 
- Bevakning av ERTMS utbyggnad
Kommentar: Arbetet pågår fortlöpande 
- Planera trafikstart för Haparandatraffiken
Kommentar: Arbetet pågår fortlöpande och är inne i en slutfas inför trafikstart 

7.2 Trafikutveckling

- Förbereda trafikstart av trafik Luleå-Haparanda
Kommentar: Arbetet pågår fortlöpande och är inne i en slutfas inför trafikstart 
- Analysera effekterna av förtätning av trafiken Umeå-Sundsvall
Kommentar: Arbetet slutfört 
- Planering för takttrafik på Mittstråket och Botniabanan
Kommentar: Arbetet slutfört men ytterligare justeringar kommer att krävas 
- Översyn av trafik på sträckan Lycksele-Umeå
Kommentar: Senarelagt och kopplat till tågstrategin 

7.3 Trafikkvalitet och Infrastruktur

- Dialog med aktörer i projekt Tvärbanan och Mittstråket
Kommentar: Möte med Trafikverket, Malmabanen och Stambanan genom övre Norrland ingår numera i funktionella stråk, ett kvalitetsarbete inom Trafikverket i syfte att följa upp störningsminutrar och robusthet i infrastrukturen för att åtgärda rätt insatser. Faran är att endast 30 % av trafiken är persontrafik och de största förseningsminutrar är kopplat till infrastruktur eller godstrafiken 
- Samordna processarbete med uppföljning av större trafikstörningar enligt processmodellen TTT har tagit fram
Kommentar: Inget intresse hos Trafikverket dock har man inkluderat både Malmabanen och sträckan Umeå-Luleå i Trafikverkets kvalitetsarbete med funktionella stråk. Det har initierats

	Dokumentnamn Verksamhetsplan Uppföljning 2020	Dokumentnummer	Fastställt 2020-12-	Version 1.0	Sid 3(5)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

återkommande möten för att följa upp trafik kvalitet kontinuerligt. Norrtåg deltar även i Svensk Kollektivtrafik för att följa upp trafik kvalitet med andra regionala tågbolag.

7.4 Fordon och fordonsdepå

- Slutförande av byggprocessen och uppstart av multifunktionshall
Kommentar: Genomfört och taget i bruk 
- Mottagande av och anpassning av tillkommande fordon
Kommentar: Samtliga tre fordon mottagna och tagna i bruk 
- Koppla fordonsstrategi med trafikutredning
Kommentar: Arbetet försenat p g a Corona men är nu uppstartat 
- Genomförande av ERTMS uppgradering
Kommentar: Uppgraderingen pågår men har blivit försenad p g a leverantörens försenade processer 
- Kvalitetssäkra processoptimering runt fordon
Kommentar: Arbetet pågår fortlöpande 

8. Verksamhetsområde varumärke

8.1 Varumärke

- Aktiviteter för att uppmärksamma Norrtågstrafiken 10 år
Kommentar: 
- Genomföra försök med strategiska samarbetsavtal med enskilda företag
och organisationer för att öka resande
Kommentar: Samverkansmöten genomförda men aktiviteterna har skjutits fram pga pandemin. 

8.2 Kommunikation

- Arbeta för att regionala tågforum skapas
Kommentar: Dialoger har skett men ej i samlad form eller under NAB-flagg 
- Följa upp Vy arbete med pendlarforum
Kommentar: 
- Utveckla infotainment i samarbete med operatören och ta fram en ny modell för skötsel och innehållsproduktion
Kommentar: En uppdatering av infotainment gjord. Nytt förslag till hantering av infotainment lämnat till Vy 
- Delta i Trafikverkets regionala och nationella kommunikationsnätverk
Kommentar: 

	Dokumentnamn Verksamhetsplan Uppföljning 2020	Dokumentnummer	Fastställt 2020-12-	Version 1.0	Sid 4(5)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Höglander		

8.3 Digitala tjänstutveckling

- Följa upp utveckling av app hos Vy Tåg och RKM



Kommentar: Operatör har presenterat Vys norska app. Oklar hur den kan markeras som Norrtåg. NAB har krävt mer än bara startsida märkt som Norrtåg.

- Bevaka det regionala och nationella biljettsystemet



Kommentar:

9. Verksamhetsområde Styrning och ekonomi

9.1 Styrning och uppföljning

- Initiera översyn av styrande dokument



Kommentar: Uppdaterat inköpsreglemente

9.2 Ekonomiska förutsättningar

- Efterkalkyl av byggnadskostnader avseende multifunktionshall



Kommentar: Hyresavtal och gränsdragningslista uppfört, följt upp serviceavtal och försäkringar

- Kvalitetssäkring av ersättningstrafik vid planerade banarbeten



Kommentar: Ny process för 2020, bussersatt endast vid pendlingsläge och vid helg

- Översyn av långsiktiga kostnader för fordon



Kommentar: Möte med Transtio 27 nov

9.3 Finansiering

- Fortsatt förhandling med staten avseende medfinansiering av kostnader för ERTMS



Kommentar: Framtagande av underlag för beskrivning av merkostnader pågår

- Förhandling med Trafikverket avseende kommande medfinansiering efter 2021



Kommentar: Inväntar avtalsförslaget från Trafikverket

10. Övergripande mål - Målkort

Norrtågs verksamhet är kopplade till ett antal mål, allt från egna interna målsättningar för resande till de övergripande transportpolitiska målen. Norrtåg har en omfattande uppföljningsverksamhet för att säkerställa måluppfyllelse och avtal. Inom vissa målområden bör insatser sättas in och förändringar göras för att uppnå måluppfyllelse.

	Dokumentnamn Verksamhetsplan Uppföljning 2020	Dokumentnummer	Fastställd 2020-12-	Version 1.0	Sid 5(5)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Höglander		

Målområde	Målbild	2020	
Resenär			
NKI Helhetsintryck	Utgått pga pandemi	Utgått pga pandemi	
Utbud			
Regularitet* Ack 2020	95 %	97,2 %	
Punktlighet* Ack 2020	95 %	98,4 %	
Varumärke			
Resandeutveckling Ack 2020 Pademi	8 %	% -36	
Känna till varumärket	60 %	%	
Positivt inställda till varumärket Urval: Alla	60%	%	
Ekonomi/Styrning			
Ekonomi	Ekonomi i balans	Ekonomi i balans	
God ekonomisk hushållning	Årlig uppföljning av VP med fokusområden	Årlig uppföljning av VP med fokusområden	

*Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som operatör styr över

	Dokumentnamn	Dokumentnummer	Fastställd	Version	Sid
	Internkontrollplan Uppföljning		2021-02-24	1.0	1(4)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

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:

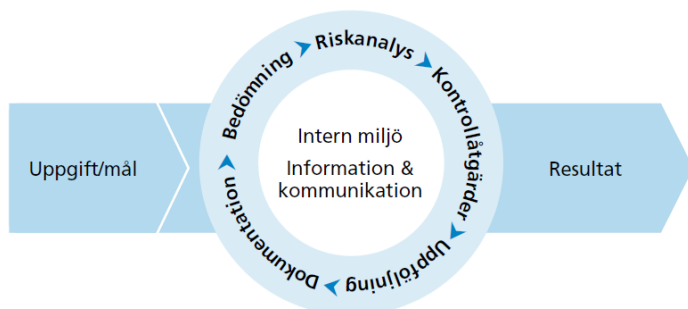
- Ändamålsenlig och effektiv verksamhet
- Tillförlitlig finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar.

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 Internkontrollplan Uppföljning	Dokumentnummer	Fastställd 2021-02-24	Version 1.0	Sid 2(4)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

Riskbedömning 1=läg 5=hög

Riskområden	Riskbeskrivning	Sannolikheter	Konsekvens	Risikfaktor	Konsekvensbeskrivning	Planerade Åtgärder	Ansvarig	Tidsplan	Status	Kommentar	Ny tidsplan
Resenär	Kvalitetsbrister i resenärsmiljöer på X62-fordon	3	2	6	Minskar attraktivitet med effekter på varumärke och resande	Teknisk upprustning av X62-fordon	Teknisk chef	2020		Planering pågår inför kommande upprustning	2021
	Översyn av prissättning och resande	2	2	4	Bristfälliga underlag i resandenanalyser	Aktivitet tillsammans med operatören	Kommunikation	2020		Arbetet vilande just nu.	Oklart
	Få en tillförlitlig marknadsanalys	3	3	9	Får bristfälliga underlag för en framtida trafikeringstrategi i syfte att öka arbets- och studiependling	Kartlägga marknad och förändringar i kommuner som ökar behov av resandeutbyte	Alla	2020		Ingår i framtagandet av trafikstrategi	Våren 2021
	Förebygga klotter	2	3	6	Klotter påverkar attraktivitet och minskad trygghet	Kartlägga var klotter ske och göra en åtgärdsstudie	Teknisk chef	2020		Arbetet påbörjat men vilande just nu	
	Tillgänglighet och funktionsvariationer	3	2	6	Översyn av möjligheten av resa med funktionsvariationer	Testdag med handikapporganisationer	Kommunikation / Verksamhetsutvecklare	Våren 2020		Arbetet vilande just nu pga Pandemi	Oklart
	Information till resenär via infotainment	2	2	4	Ett ökat informationsvärde till resenär	Översyn och möjligheten att förbättra information via infotainment	Kommunikation	Våren 2020		Innehållsstrategi framtagen. Förslag till avtal med operatör framtagen. Implementering från 2021	Våren 2021
	Förbättra information vid banarbete	3	3	0	Skapa trygghet för resenär vid bussersättning vid banarbeten	Tillsammans med operatören kvalitetsäkra deras process vid banarbete	Verksamhetsutvecklare	Våren 2020		Förbättrad information med bussersättningar dock bör operatören uppvisa bättre framförhållning	
Utbud/trafik	Bevaka ERTMS-utbyggnad	3	3	9	Produktionsproblem kan ge Norrtåg merkostnader och påverka operatörens förmåga att bedriva optimerad trafik	Bevakning av nya myndighetskrav och infrastrukturförändringar	Teknisk chef	Kvartalsvis		Bevakningen av utbyggnaden och uppgraderingen av det nya signalsystemet ERTMS pågår varje vecka och har hög prioritet.	
	Bristande funktionella kopplingar mellan buss och tågtrafik i viktiga noder	3	3	9	Dåliga anslutningar ger inte ett sammanhållet trafiksystem	Utveckling av funktionella kopplingar mellan buss och tåg	Teknisk chef	Kvartal 1		Norrtåg har en dialog med RKM både löpande och i samband med tågplaneprocessen.	Mars -21
	Resursoptimering i processarbete med uppföljning av större störningar	3	3	9	Bättre punktlighet på sikt	Skapa en lärande organisation med aktörer som vi samverkar med	Verksamhetsutvecklare	2020		Vi har tillsammans med operatören månadsvis följt upp större störningar, och även med Trafikverket följt upp större störningar. Norrtåg har även identifierat vilka bandelar vi har	Klart

	Dokumentnamn Internkontrollplan Uppföljning	Dokumentnummer	Fastställd 2021-02-24	Version 1.0	Sid 3(4)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

										brister i infrastrukturen och tillsammans med Svensk Kollektivtrafik fått bra input från andra regionala tågbolag.	
	Effektiv samordning och teknisk anpassning av tillkommande fordon	3	2	6	Möjliggöra ett effektiv övertagande för att skapa förutsättningar att använda fordonen i trafik och öka varumärket	Samordna underhåll, profilering och upprustning av fordon	Teknisk chef	2020		Mottagandet av de nya fordonen har gått bra avseende teknisk anpassning men viss anpassning återstår för bistro, lackering och ERTMS.	Klart
	Förkortad livslängd på hjulen på X62 och säkerställa teknisk utveckling av fordon	4	4	6	Kvalitetsbrister i trafiken, produktionsproblem och ökade merkostnader för operatör	Tekniska utredningar av systematiska fel på fordon.	Teknisk chef	2020		Norrtåg har sedan flera år arbetat med teknisk utveckling och förbättring av hjulens livslängd. I både fallen har stora framsteg gjorts det senaste året genom riktade satsningar på projektledning och förbättrat underhåll.	April -21
	Processoptimering av underhåll	2	4	8	Försämrade trafik kvaliteten på trafik och ökade kostnader	Uppföljning av underhållsplaner på fordon och säkerställa förbättringar	Teknisk chef	Kvartalsvis		Flera processer har analyserats och förbättrats tillsammans med övriga parter.	
Utbud/Multifunktionshall	Försenat slutförande av arbetet med multifunktionshallen	3	3	9	Minskade förutsättningarna för underhåll och för en bra fordonstillgänglighet för trafik.	Följa upp projektplan, besiktning, kalkyl och säkerställa ett bra övertagande av operatör av funktioner i hall	Teknisk chef	2020		Multihallen slutfördes och är i full drift till vintern 2020-21	
Varumärke	Samordnad kommunikation med operatören	3	3	9	Tydlig kommunikation till intressenter	Genom workshop ta fram en varumärkesplattform och aktivitetsplan utifrån plattformen	Kommunikation	Våren 2020		Varumärkesplattform framtagen. Stöd för framtagande av aktiviteter upphandlat. Aktiviteter kommer att anpassas utifrån utvecklingen av pandemin.	2021
	Försenad utveckling av APP hos tågoperatör	2	2	4	Upplevelse av relativ och realtidsinformation	Uppföljning av utvecklingsarbete med operatör	Kommunikation	2020		App ej framtagen	Osäker
Ekonomi/styrning	Brister i arbetsmiljö och hälsan	3	3	9	Kvalitetsbrister i utfört arbete samt ökad belastning för övriga medarbetare	Uppföljning av sjukfrånvaro och övertid, medarbetarsamtal, kompetensutveckling	Vd	Kvartal 1		Fortsatt fokus på att minska sårbarheten i bolaget. Ytterligare förstärkningar har skett under året. Rätt prioriteringar och dokumenterade arbetsätt viktigt.	Fortsatt arbetet 2021
	Bristande uppföljning av avtalsefterlevnad	1	4	4	Merkostnader, uteblivna avtalsutfästelser och efterlevnad av avtalsvillkor.	Dokumentation och utarbetande av processer för att säkerställa funktionen för	Verksamhetsutvecklare	Kvartalsvis uppföljning		Bra intern kontroll	

	Dokumentnamn Internkontrollplan Uppföljning	Dokumentnummer	Fastställd 2021-02-24	Version 1.0	Sid 4(4)
	2020-12-02	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

						uppföljning och bevakning av avtal.					
	Minskad statlig medfinansiering	1	5	5	Ökad regional finansiering och risk för minskad trafik	Förhandling och dialog med staten avseende framtida nivåer för medfinansiering	VD och styrelseordförande	2020		Inväntar avtalsutkast	
	Ökade kostnader för ERTMS	2	5	5	Minska regionens kostnad för Norrtågs ERTMS kostnader och få ersättning för det projekt ERTMS faktiskt är	Förhandling och dialog med Trafikverket	VD och styrelseordförande	2020		Framtagande av underlag för beskrivning av merkostnader pågår	
	Ökade långsiktiga kostnader för upprustning och tungt underhåll av fordon	2	4	8	Minska trafikutbud för skenande fordonskostnader	Översyn av de avsättningar som finns för teknisk förbättring av fordon och underhållsplaner	Ekonomi/Teknisk chef	2020		Ett första möte har hållits med AB Transitio där vi gått igenom vilka prognoser vi behöver för framtida hyresutvecklingar kopplat till upprustningar, tungt underhåll mm. En kontinuerlig dialog förs med förvaltare och operatör för att säkerställa reservfordonsförsörjningen.	



Norrtågs Strategi och Verksamhetsplan 2021

Innehåll

Norrtågs Strategi och verksamhetsplan.....	2
1. Norrtågs strategi.....	2
2. Affärsidé.....	3
3. Visionen	4
4. Norrtågs position.....	4
5. Verksamhetsområden.....	5
5.1 Verksamhetsområde resenären.....	5
5.2 Verksamhetsområde Utbud.....	5
5.3 Verksamhetsområde Varumärket.....	6
5.4 Verksamhetsområde Styrning och ekonomi	6
Verksamhetsplan 2021 med fokus på det väsentliga	7
6. Verksamhetsområde resenär	7
6.1 Trygghet Service och komfort	7
6.2 Resandeutveckling	8
6.3 Färdbevis och prissättning.....	8
6.4 Tillgänglighet och funktionsvariationer	8
6.5 Resenärsinformation	9
7. Verksamhetsområde utbud.....	9
7.1 Tågstrategi.....	9
7.2 Tidtabellsamordning	9
7.3 Trafikkvalitet och infrastruktur	10
7.4 Fordon och fordonsdepå.....	10
8. Verksamhetsområde varumärke.....	10
8.1 Varumärke.....	11
8.3 Digitala tjänstutveckling.....	11
9. Verksamhetsområde Styrning och ekonomi	12
9.1 Styrning och uppföljning.....	12
9.2 Ekonomiska förutsättningar	12
10. Övergripande mål - Målkort.....	13
Bilaga 1. SWOTANALYS 2020 – för omarbetning 2021	14

Norrtågs Strategi och verksamhetsplan

Infrastruktur skapar strukturer som bidrar till att binda samman städer, orter, regioner och skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande för både person- och godstransporter. För att kunna möta framtidens utmaningar och nå de globala och nationella klimat- och miljömålen samt att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka kommer det krävas en annan färdmedelsfördelning än idag. Ett hållbart transportsystem mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd och till att skapa ett attraktivt Norrland, att bo och verka i.

1. Norrtågs strategi

Norrtåg AB:s arbete med strategi visar hur Norrtåg AB, bolaget, driver och utvecklar verksamheten. Strategin utgår från en rad politiskt antagna styrdokument på nationell, regional och lokal nivå. Strategin ska bidra till transportsystemets utveckling i Sverige som helhet. Det övergripande målet för svensk transportpolitik (Prop. 2008/09:93) är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”. Det övergripande målet följs av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.



”Den röda tråden”, visar hur bolagets arbete med verksamhetsplanering hänger ihop och hur bolaget med hjälp av den arbetar tillsammans för att närma sig visionen. Verksamhetsplanen är ett verktyg för hur bolaget tar sig an uppgiften för att nå uppsatta mål och på sikt bolagets vision. Strategierna har delats upp i fyra olika verksamhetsområden; resenär, utbud, varumärke och ekonomi/styrning. Verksamhetsområden i den strategiska delen svarar på frågan vad och vad bolaget ska fokusera sig på. Årligen lämnas en verksamhetsplan med olika fokus i resp. verksamhetsområde, för att prioritera rätt och föra utvecklingen i rätt riktning. Genom fördefinierade kvalitetsmått kan bolaget mäta att de arbetar mot uppsatta mål.

2. Affärsidé

Norrtåg AB skall vara en viktig faktor för Norrlands regionala utveckling. Norrtåg ska, på affärsmässiga grunder, erbjuda samhällsekonomiskt effektiva, attraktiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar i eller besöker regionen.

Bolagets uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag eller i egen regi, med tåg inom och i anslutning till Norrtågland, de fyra nodrligaste regionerna, jämte därmed förenlig verksamhet. Därutöver ska bolaget tillhandahålla fordon och en verkstad.

Bolaget arbetar för att förenkla vardagen för så många som möjligt. Tågtrafiken ska planeras med hänsyn till regionernas behov av arbetspendling, utveckling och hållbar tillväxt.

Genom beslutet om att upphandla trafiken med tjänstekoncession så är bolagets roll tydligare som möjliggörare och garant för trafiksystemet, dess kvalitet och standard. Upphandlat trafikföretag är den som ska möta kunden, bära affärsrisken och hantera det dagliga arbetet med tågtrafik. Bolaget ska vara pådrivande för att viktiga förutsättningar för trafiksystemets framgång finns, i form av bra fordon, verkstad och tillfredsställande infrastruktur.





3. Visionen

Norrtåg ska tillsammans med övrig kollektivtrafik bilda ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem.

Visionen om ett regionalt tågssystem i Norrland har förverkligats under de senaste åren. Tåget är en del av ett väl koordinerat och sammanhållet kollektivtrafiksystem. Vid alla viktiga knutpunkter kan resenärerna enkelt kunna byta mellan tåg och buss. Hela resan kan göras på en och samma biljett oavsett var den börjar eller slutar i Norrland, Norrlandsresan.

Norrtåg ska tillsammans arbeta för ett hållbart och sammanhängande transportsystem mellan olika platser som ger förutsättningar för tillväxt och välfärd och som skapar ett attraktivt Norrland, att bo och verka i.

4. Norrtågs position

Jag skapar tillgänglighet.

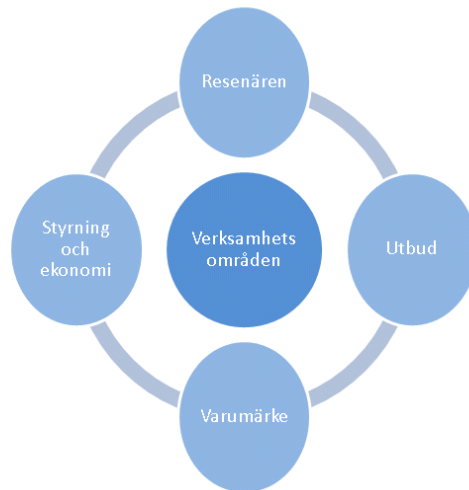
Norrtåg AB brinner för att utveckla regionens framtidsförmåga och det som är viktigast för oss är nöjdare och fler resenärer.

Vår nyckelintressent är de som ännu inte åker tåg.

Norrtågs varumärkesposition knyter samman strategin, affärsidén och vår vision. Den beskriver hur vi arbetar, vår verksamhet och resultatet av vårt arbete. Norrtågstrafiken skapar tillgänglighet. Norrtåg AB skapar tillgänglighet genom att föra samma alla aktörer som påverkar och påverkas av trafiken, vi som arbetar för Norrtåg AB utgår från vår position i allt vårt arbete.

5. Verksamhetsområden

Bolagets verksamhetsplanering utgår ifrån fyra verksamhetsområden: resenären, utbud, varumärke och styrning/ekonomi.



5.1 Verksamhetsområde resenären

Resenären är basen och själva grundförutsättningen för verksamheten. Resenärens perspektiv ska genomsyra allt. För att kunna tillgodose individuella behov i Norrtågs utbud och erbjuda rätt sak, till rätt person vid rätt tillfälle, ska bolaget verka för att förstå resenärers olika behov. Genom att förstå resenärens olika behov och önskningar, idag och imorgon, ska bolaget verka aktivt för samarbeten som underlättar resenärens hela resa och därmed öka resandet.

Norrtågs fordon ska upplevas som ett bekvämt färdmedel med möjlighet att arbeta och studiependla, arbeta i tjänsten eller koppla av. Trafikslaget ska vara tillgängligt. Bolaget ska underlätta för resenären att planera sitt resande och det ska vara lätt att hitta till och på stationer/hållplatser eller noder. Bolagets representanter ska aktivt ta del i samhällsplaneringen.

Information till resenären ska vara enkelt. Enkelt från att förstå utbud, biljettsystem, lätt att kunna planera sin resa, lätt att ta del av störningsinformation och enkelt att tillgodose resenärens rättigheter när störningar uppstår. Norrtåg ska medverka till att resenären ska känna sig säker och trygg i sin tågresä.

5.2 Verksamhetsområde Utbud

För de fyra nordligaste länen är det ett uttalat mål att knyta samman länen och knyta ihop förbindelser med övriga Sverige och internationellt. Kollektivtrafiken ska vara ett medel till att utöka arbetsmarknadsregioner, knyta samman städer och kommuner. Trafikutbud som fungerar bra innebär att innevånarna snabbt kan ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Bolaget ska verka för att skapa underlag för hur framtida trafikutbud kan se ut. Med väl underbyggd faktainsamling och samverkan mellan olika aktörer och funktioner, och mellan myndigheter, invånare/resenärer och företag, skapa underlag för att planera och genomföra

ändamålsenliga förbättringar och ökat trafikutbud. Det gäller även samverkan om kollektivtrafikens och den anslutande trafikens infrastruktur

Järnvägsnätet har ett eftersatt underhåll och investeringar i järnvägsnät görs kontinuerligt. Trafikverket äger ansvaret för processen kring infrastrukturen men Norrtåg har en viktig roll att påverka och agera för att skapa bästa möjliga förutsättningar för trafiken över tid.

En väsentlig del i bolagets åtagande till operatör är att tillhandahålla fordon och fordonsdepå. Bolaget ska säkerställa fordonens värde och utveckla deras funktionalitet och prestanda över tid. Fordonsdepå ska för operatören och dess underhållare vara funktionell och effektiv.

5.3 Verksamhetsområde Varumärket

Hur varumärket Norrtåg uppfattas av allmänheten, potentiella och befintliga resenärer, media samt beslutsfattare har en direkt påverkan på möjligheten att uppfylla verksamhetens mål, vision och affärsidé. Norrtåg AB är ytterst ansvarig för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket. Inställningen till Norrtåg påverkas även av inställningen till kollektivt resande, reseupplevelsen och i konkurrens med övriga tillgängliga resealternativ. Arbetet måste därför gemensamt med operatör och övriga aktörer inom kollektivt resande. I arbetet ska det finnas en tydlig ansvarsfördelning för ansvar och befogenheter när det gäller att bygga varumärke mellan operatör och Norrtåg AB. Målsättningen för bolaget är att länka samman aktiviteter, strategi och vision så att de samverkar och bidrar till att bygga ett starkt varumärke.

5.4 Verksamhetsområde Styrning och ekonomi

Strategisk styrning är en förutsättning för att uppnå god kvalitet och effektivt resursutnyttjande. Upphandling och inköp är en del i den strategiska styrningen. Uppföljningens betydelse kan inte nog uppmärksammas. Uppföljning av trafikavtal under avtalstiden blir viktig för att kunna garantera att medborgare får den verksamhet de har rätt till och att den bedrivs på ett tillfredsställande sätt samt att fel och brister upptäcks. Genom uppföljning och dialog ska Norrtåg skapa framgångsfaktorer både under trafikavtalets genomförande och i framtida upphandlingar.

Finansieringen av Norrtågstrafiken är komplicerad med en stor del kommersiella intäkter, men även en betydande statlig samt regional finansiering. För att säkerställa framtida finansiering av Norrtågstrafiken behöver Norrtåg kontinuerligt följa upp politiskt antagna styrdokument, regler för vad statligt stöd får användas till, vad Norrtågstrafiken bidrar med dels ur ett transportpolitiskt perspektiv dels ett regionalt perspektiv. Norrtåg ska ha en aktiv bevakning av kostnadsutveckling och effekten av långsiktiga beslut avseende banavgifter, fordons- och depåkostnader och övriga kostnader som kan ha effekt på trafik kostnad. Genom aktiv information till intressenter och genom olika uppvaktningar ska Norrtåg säkerställa en fortsatt statlig medfinansiering.

Verksamhetsplan 2021 med fokus på det väsentliga

År 2020 präglades i mångt och mycket av pandemin. Resande med tåg gick ned med -36 procent jämfört med år 2019. Under 2021 kommer pandemin fortsatt ha en betydande negativ påverkan på Norrtågs verksamhet. Vår uppfattning är dock att resenärerna på sikt återvänder till tågtrafiken, när alla är vaccinerade och pandemin klingar av. Denna analys grundar sig på den starka resandetillväxt vi såg innan pandemin, det stora behovet av kompetensförsörjning som finns och som växer samt ett kraftigt ökat intresse av miljömässigt hållbart resande inom besöksnäringen. Norrtåg räknar att resande ska kunna återgå under kvartal 4 till de volymer som fanns kvartal 4 2016. Vintern 2021 har även inneburit påfrestningar för trafiken med banor som stängts för trafik, problem med snö och vilt vilket inneburit stora påfrestningar på fordon och därmed inställda avgångar. Fokus i verksamhetsplan 2021 kommer att vara inriktning på att skapa bra förutsättningar för trafiken när resandet kommer tillbaka och skapa möjligheter att utveckla tågtrafiken för framtiden.

6. Verksamhetsområde resenär

Det är viktigt att varje del i resekedjan fungerar för resenären. En rad komponenter måste därför vara på plats för att kollektivtrafikresenären ska få den totala serviceupplevelsen.



6.1 Trygghet Service och komfort

Genom dialog med resenärer och genom att ta del av årlig undersökning av NKI resvaneundersökningar och operatörens varumärkesundersökning kan bolaget få en ökad förståelse över resenärens olika behov och önskningar, idag och imorgon, Norrtågs aktörer ska medverka till att resenären känner sig säker och trygg i sin tågresä.

Fokus 2021

- Säkerställa robust kollektivtrafik under och efter pandemin.
- Revision av städkvalitet ombord på tåg efter pandemin

6.2 Resandeutveckling

Resandeutvecklingen inom Norrtåg är en central framgångsfaktor. Operatören har det yttersta ansvaret för detta och har den direkta relationen mot resenären. NAB har dock en roll i detta arbete i samverkan med operatören och länen. Potentialen för att hitta nya resenärer och kunder i länen är stor. Målet är att skapa bra förutsättningar i befintlig trafik och vid nya trafikstarter och skapa ett intresse för tågtrafiken hos allmänheten och framtida resenärer. Det finns även stor potential för ett ökat tjänste- och fritidsresande med kollektivtrafiken. Norrtåg måste också arbeta aktivt för att inte tappa kunder mellan olika livsfaser.

Fokus 2021

- Uppföljning av resande efter pandemi och förändringar i resemonster
- Genomförande av marknadsanalys kopplat till tågstrategi

6.3 Färdbevis och prissättning

Förutsättningarna hur ett giltigt färdbevis är utformad, hur betalning sker och visering av giltigt färdbevis ombord är en central process som idag är ganska komplicerad. Inte minst utifrån att det finns många olika biljettyper, biljetter från både trafikoperatören och samhället/länen samt nya sätt att distribuera, att ta betalt och kommunicera på.

För att kunna nå klimatmålet om en minskning av växthusgasutsläppen inom transportsektorn behöver det bland annat bli enklare för resenärer att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika färdmedel. Bolaget ska ta del om utvecklingen av ett framtida nationellt biljettsystem och tillsammans med regionerna verka för en gemensam standard och möjliggöra för öppna data. Samtidigt ska bolaget ta del hur framtidens digitalisering kan skapa nya möjligheter för biljettsystem och andra tjänster kring resan.

Idag har operatören det avgörande ansvaret för att verka för ökat resande, nya resenärsgupper och nya produkter. Norrtåg ska tillsammans med operatören genomföra och följa upp aktiviteter som syftar till att hitta nya resenärer.

Fokus 2021

- Bevaka utvecklingen och efterfrågan av olika biljettyper
- Samverka med RKM om utveckling av framtida möjligheter till resenärsinformation och framtida produkter i kollektivtrafiken

6.4 Tillgänglighet och funktionsvariationer

Resenärerna inom Norrtågstrafiken har varierande funktionsvariationer. I detta arbete gäller det att skapa full tillgänglighet och kvalitet för alla resenärer, oavsett funktionsvariation.

Fokus 2021

- Kvalitetssäkra information till resenär med funktionsnedsättning om att resa på tåg

6.5 Resenärsinformation

Bättre kollektivtrafikinformation är även ett av medlen för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. När resenären ”äger” information upplever de att trafiken fungerar bättre, eftersom informationen ger resenären möjlighet att agera efter rådande trafiksituation. Under väntetiden kan resenären använda tiden till annat till exempel uträtta ett ärende vilket gör att väntan på kollektivtrafiktransportmedlet känns kortare.

När större störningar inträffar får resenärerna reda på vad som har hänt, vilka konsekvenser detta innebär för trafiken samt när trafiken beräknas fungera igen. En proaktiv information kan medföra att kollektivtrafiken upplevs pålitligare, kan detta locka fler resenärer och därmed bidra till ett hållbart resande.

Fokus 2021

- Utveckla och säkerställa rutiner för information vid större störningar
- Följa upp operatörens beredskapsplaner

7. Verksamhetsområde utbud

Norrtågstrafikens grundsubstans är dess trafikutbud. Norrtågs trafikutbud ska skapa förutsättningar för en fortsatt arbetsmarknadsförstoring, möjliggöra en omställning i arbets- och vardagsresande från privatbilism till ett hållbart resande och bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

7.1 Tågstrategi

Norrtågstrafiken är ett sammanhållet system över geografiska gränser och en samordning med annan regional kollektivtrafik och andra transportslag. Tåget ska vara snabbare än bilen och det ska finnas en förutsägbarhet i det långsiktiga trafikutbudet. Strategiska frågor inom Norrtågs trafikutbud är till exempel tillgänglighet, funktionell tillgänglighet och tidtabell, bra koppling till buss, konkurrenskraftiga restider, balansen mellan starka och svaga linjer, olika stoppmönster, ett sammanhållet system, pendlingstrafik och kommersiell trafik, nodfunktioner, internationell trafik och anslutning till andra trafiksystem som till exempel Oulu-Rovaniemi, Trondheim, Narvik, Stockholm och Gävleborg.

Fokus 2021

- Ta fram en övergripande tågstrategi 2021–2040
- Delta i processen runt utveckling av noderna i Sundsvall, Boden och Umeå
- Delta i projektarbetet runt Mittstråket och Norrbottenbanan

7.2 Tidtabellsamordning

Trafikutbudet är inte konstant utan förändras kontinuerligt beroende på efterfrågan och politisk inriktning. Nya trafikeringslösningar planeras på Haparanda – Luleå och optimeringar på Mittbanan, Botniabanan och långsiktigt för den framtida

trafiken på Norrbotniabanan. Genom samverkan med RKM driver bolaget utvecklingen av nya och förändrade trafikutbud utifrån de önskemål som regionen tar fram. Slutliga beslut om förändringar av trafik är alltid politiska utifrån den politiska viljan regionalt och de givna finansieringsförutsättningarna.

Fokus 2021

- Fortsatt utveckling av takttrafik på Storlien-Sundsvall och Umeå-Sundsvall
- Utveckling av trafiken Sverige-Norge kopplat till elektrifiering i Norge
- Utveckling av trafiken Sverige-Finland kopplat till elektrifiering i Finland

7.3 Trafikkvalitet och infrastruktur

Trafikverket äger ansvaret för processen kring infrastrukturen men Norrtåg har en viktig roll att påverka och agera för att skapa bästa möjliga förutsättningar för trafiken. Det är flera objekt och processer som är viktiga runt till exempel stationernas funktioner, kvaliteten på banunderhåll, funktionen tågstyrning och driftledning hos Trafikverket. Bolaget ska också vara pådrivande i arbetet runt strategiska infrastrukturförbättringar.

Fokus 2021

- Dialog med aktörer i samarbeten runt Tvärbanan och Mittstråket
- Samverka med Svensk kollektivtrafik och samverka för förbättrad punktlighet
- Utarbeta en plan för prioritering av förbättringar på infrastruktur

7.4 Fordon och fordonsdepå

En väsentlig del i Norrtågs åtagande till operatören är att tillhandahålla fordon och fordonsdepå. Norrtåg ska skapa förutsättningarna för en robust trafik och samtidigt säkerställa fordonens ekonomiska livslängd och utveckla deras funktionalitet och prestanda över tid.

Fokus 2021

- Påbörja arbetet med fordonsstrategi kopplat till tågstrategin
- Genomförande av ERTMS uppgradering samt nyetablering på 3 fordon
- Kvalitetssäkra processoptimering runt fordon
- Identifiera och utveckla tekniska förbättringar på fordon
- Reviderar handlingsprogram Vinter med fokus fordonsunderhåll
- Följa upp garantiarbeten på Multifunktionshallen

8. Verksamhetsområde varumärke

Norrtåg AB har skapat en tydlig profil mot marknaden och kunderna. Vy Tåg, som är den operatör som trafikerar trafiksystemet, och använder sig av bolagets varumärke som namn för trafiksystemet. Operatörens profil har en underordnad plats. Norrtågs profilprogram omfattar samtliga delar i kommunikationen, såsom reklam, kommunikation och färgsättning på tågen. Norrtågs varumärke och resandeutvecklingen är ansiktet utåt för Norrtåg och de värden Norrtåg värderas och mäts.



8.1 Varumärke

Norrtågs varumärke påverkar i grunden hur Norrtåg uppfattas av allmänheten, potentiella och befintliga resenärer, media samt beslutsfattare. I mätningar som gjorts är Norrtågs varumärke starkt hos resenärer men svagare hos de som inte reser med Norrtåg. Tågets marknadsandel är låg men växande i Norrtågs trafikområde. Det är därför av central betydelse att varumärket stärks. Kollektivtrafikens gemensamma utmaning och därigenom Norrtåg AB:s huvudsakliga strategiska inriktning är att öka kunskapen om utbud och kvalitet.

Fokus 2021

- Aktiviteter för att uppmärksamma Norrtågstrafiken 10 år.
- Fortsätta att utveckla aktiviteter utifrån de strategiska samarbetsavtal som finns framtagna.
- Ta fram en långsiktig planering för uppföljning av resenärers och allmänhetens beteenden och synpunkter på Norrtåg (varumärkes-, resvane-, resenärsundersökning).

8.2 Kommunikation

Kommunikationen kring Norrtåg är viktig av flera skäl. Det är viktigt att stärka attityden till och bilden av tågtrafik och Norrtågs verksamhet. Det gäller såväl att allmänt stärka varumärket och samtidigt vara tydlig gentemot resenärer och våra uppdragsgivare (politiker, finansiärer och allmänheten). Bolaget har ett antal kanaler som bolaget kommunicerar genom, beroende på typ av information och målgrupp. Arbetet med att utveckla dessa ingår i bolagets kommunikationsstrategi.

Fokus 2021

- Arbeta för att regionala tågforum skapas.
- Följa upp Vy arbete med pendlarforum.
- Utveckla infotainment i samarbete med operatören i enlighet med ett nytt avtal för hantering av infotainment.

8.3 Digitala tjänsteutveckling

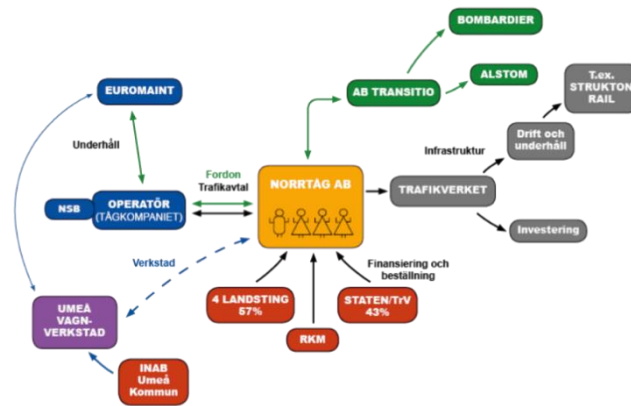
Pandemin har inneburit en snabb digitalisering av vårt samhälle, där digitala lösningar har blivit huvudalternativ istället för komplement. Digitaliseringen av samhället medför att datakällor öppnas upp och blir tillgängliga för tredje part. Det skapar förutsättningar för innovation och nya mobilitetstjänster. Norrtåg AB ska bevaka den utvecklingen och den påverkan det kan ha på Norrtågstrafiken.

Fokus 2021

- Bevaka utveckling av delade tjänster, tredjeparts utveckling och digital tjänsteutveckling nationellt som regionalt, samt dess påverkan på Norrtågstrafikens bidrag till tjänsteutveckling.
- Bevaka utvecklingen av de nationella och regionala biljettsystemen.

9. Verksamhetsområde Styrning och ekonomi

Norrtågstrafiken är ytterst baserat på en regional och statlig politisk vilja att bygga upp ett sammanhållet tågtrafiksystem i Norrland. Avtalsbilden i Norrtåg är komplicerad och bygger på en förståelse för olika ansvarsområden och behovet av samverkan för att nå uppsatta mål och på sikt bolagets vision.



9.1 Styrning och uppföljning

Norrtågstrafiken är ytterst baserat på en regional och statlig politisk vilja att bygga upp ett sammanhållet tågtrafiksystem i Norrland.

Verksamheten styrs av Norrtågs styrelse med underliggande direktiv och förutsättningar givna från staten/Trafikverket och de regionala ägarna och finansiärerna. Det är en komplex värld av förutsättningar som på olika sätt ytterst påverkar utbud och resande. Norrtåg påverkas av yttre faktorer som till exempel annan kommersiell trafik, infrastrukturens förutsättningar, avtalslösningar och förhållande i affärsrelationer.

Fokus 2021

- Utforma redovisning och uppföljning utifrån nytt samverkansavtal och medfinansiering från Trafikverket
- Reglera slutredovisning med Trafikverket för utvecklad trafik för tiden 2016-08-01-2021-07-31
- Översyn av tidigare gjord Swot-analys med anledning av Pandemi

9.2 Ekonomiska förutsättningar

Kostnadsutveckling förväntas fram till 2025 vara stabil, då vi har ett 10-årigt trafikavtal. Vissa kostnader som banavgifter, tungt underhåll och utveckling av elpriser etcetera kan inte påverkas medan andra poster är möjliga att påverka. Genom kontinuerlig uppföljning av verksamhet och tillhörande kostnadsposter få vi ett samlat grepp över ekonomin.

Fokus 2021

- Översyn av långsiktiga kostnader för fordon
- Översyn av långsiktig trafik kostnad utifrån tågstrategin

10. Övergripande mål - Målkort

Norrtågs verksamhet är kopplade till ett antal mål, allt från egna interna målsättningar för resande till de övergripande transportpolitiska målen. Norrtåg har en omfattande uppföljningsverksamhet för att säkerställa måluppfyllelse och avtal. Inom vissa målområden bör insatser sättas in och förändringar göras för att uppnå måluppfyllelse.

Fokus i verksamhetsplan 2021 kommer att vara inriktning på att skapa bra förutsättningar för trafiken när resandet kommer tillbaka och skapa robusthet i trafiksystemet och möjligheter att utveckla tågtrafiken både på kort och lång sikt.

Målområde	2021	2025- långsiktiga mål
Resenär		
NKI Helhetsintryck	Utgår pga Pandemi	90 %
Utbud		
Regularitet*	95 %	95 %
Punktlighet*	95 %	95 %
Varumärke		
Resandeutveckling	Att under kvartal 4 ska resandet återgå till 2016 års volymer	5 % årligen
Känna till varumärket	Utgå	80 %
Positivt inställda till varumärke	Utgå	70 %
Ekonomi/Styrning		
Ekonomi	Ekonomi i balans	Ekonomi i balans
God ekonomisk hushållning	Årlig uppföljning av VP med fokusområde.	Årlig uppföljning av VP med fokusområde

*Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som operatör styr över

Bilaga 1. SWOTANALYS 2020 – för omarbetning 2021

Styrkor Bekväma tåg Trafiksäkerheten Liten miljöpåverkan Snabba transporter Effektiv restidsanvändning Passerar viktiga resmål Marknadsanpassat taxesystem Integration med övrig kollektivtrafik	Svagheter Svårigheter att informera om produkten Svårigheter att tillgodose allas behov Låg banstandard på flera sträckor Oklart om Norrbottenbanan Delvis okänd marknad
Möjligheter Införandet av ny betalteknik Bränsleprisutveckling Utökat samarbete med samarbetspartners och entreprenörer Stark tillväxt i regionen Upprustning av svaga sträckor	Hot Infrastrukturens känslighet Ägarnas ekonomi Skattepålagor Befolkningsutveckling Konkurrenternas agerande

	Dokumentnamn Internkontrollplan	Dokumentnummer	Fastställd	Version 1.0	Sid 1(3)
	2021-02-17	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

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:

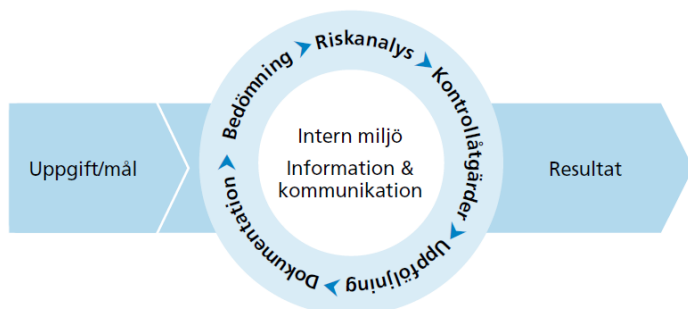
- Att verksamheten når sina mål- med effektivitet, säkerhet och stabilitet
- Att information och rapportering om verksamheten och ekonomi är tillförlitlig och rättvisande
- Att verksamheten efterlever lagar, regler, avtal mm

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 Internkontrollplan	Dokumentnummer	Fastställd	Version 1.0	Sid 2(3)
	2021-02-17	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

Riskbedömning 1=låg 5=hög

Riskområden	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Risikfaktor	Konsekvensbeskrivning	Planerade Åtgärder	Ansvarig	Tidsplan
Trafikbeställning	Bristande samordning vid trafikbeställning	2	5	10	Kostnader för finansörer och felaktig trafikutbud	En väl utarbetad och förankrad tågplaneprocess som kvalitetssäkras och tar in förändringar som finns i JnB årligen	Kommunikation och Teknisk chef	Q1 och Q3
Trafikpliktsbeslut	Säkerställa att trafikpliktsbeslut finns från resp RKM	2	5	10	Utebliven trafik och ej budgeterad finansiering	Kontroll att trafikpliktsbeslut finns innan slutlig beställning till operatör	Kommunikation och Teknisk chef	Q1
Resenär	Kvalitetsbrister i resenärsmiljöer på X62-fordon	3	2	6	Minskar attraktivitet med effekter på varumärke och resande	Säkerställande av resenärsinformation och beredskapsplaner och städning ombord	Kommunikation och kvalitetsansvarig	2021
	Få en tillförlitlig marknadsanalys	3	3	9	Får bristfälliga underlag för en framtida tågsstrategi i syfte att öka arbets- och studiependling	Kartlägga marknad och förändringar i kommuner som ökar behov av resandeutbyte	Projektgrupp Tågstrategi	2021
Utbud/trafik	Bevaka ERTMS utbyggnad	3	3	9	Produktionsproblem kan ge Norrtåg merkostnader och påverka operatörens förmåga att bedriva optimerad trafik	Bevakning av nya myndighetskrav och infrastrukturförändringar som kan påverka trafiken och fordonsuppgaderingar	Teknisk chef	Kvartalsvis
	Utarbeta en plan för prioritering av förbättringar på infrastruktur	2	3	6	Säkerställa framtida trafikutbud	Dialog med Trafikverket och samverka med resp region.	Projektgrupp Tågstrategi	2021
	Resursoptimering i processarbete med uppföljning av större störningar	3	3	9	Bättre punktlighet på sikt	Skapa en lärande organisation med aktörer som vi samverkar med	Kvalitetsansvarig	2021
	Säkerställa teknisk utveckling av fordon och genomförande av ERTMS uppgradering samt nyetablering på 3 fordon	4	4	16	Kvalitetsbrister i trafiken, produktionsproblem och ökade merkostnader för operatör	Tekniska utredningar av systematiska fel på fordon samt vara pådrivande mot ABT.	Teknisk chef	2021
	Processoptimering av underhåll och revidera handlingsprogram Vinter	2	4	8	Försämrade trafikskvalitet på trafik och ökade kostnader	Uppföljning av underhållsplaner på fordon och säkerställa förbättringar	Teknisk chef	Kvartalsvis
Varumärke	Offentlighetsprincipen	2	2	4	Offentlighetsprincipen , brister i korrekt diareföring och utelämnade av handlingar	Efterleva dokumenthanteringsplaner, säkerställa kompetens.	Kommunikation	2021
	Samordnad kommunikation med operatören	3	3	9	Tydlig kommunikation till intressenter	Samverka utifrån en gemensam varumärkesplattform och aktivitetsplan	Kommunikation	2021
	Bevaka utveckling av delade tjänster, tredjeparts utveckling och digital tjänsteutveckling nationellt som regionalt, samt dess påverkan på Norrtågstrafikens bidrag till tjänsteutveckling	2	2	4	Minskad resandet till följd av ej efterfrågade produkter och omorderna tjänster via APP mm	Genom samverkan och kommunikation följa upp resp. regions produktutveckling och Samtrafikens arbete	Projektgrupp Tågstrategi	2021

	Dokumentnamn Internkontrollplan	Dokumentnummer	Fastställd	Version 1.0	Sid 3(3)
	2021-02-17	Upprättad av Annika Garpefjäll	Godkänd av Maria Högländer		

	Bevaka utvecklingen av de nationella och regionala biljettsystemen.							
Ekonomi/styrning	Kompetensförsörjning på lång sikt	3	3	9	Bristar i kvalitet och ökade kostnader i bolaget	Säkerställa processer i företaget och fördelning av ansvar vid pensionsavgångar	VD	Q1
	Bristande uppföljning av avtalsefterlevnad	1	4	4	Merkostnader, uteblivna avtalsutfästelser och efterlevnad av avtalsvillkor.	Dokumentation och utarbetande av processer för att säkerställa funktionen för uppföljning och bevakning av avtal.	Chefscontroller	Kvartalsvis uppföljning
	Upphandling av varor och tjänster (ej trafikavtal)	2	2	4	Felaktiga inköp och ej efterlevnad av LoU/LUF/inköpsreglemente	Gällande avtal ska dokumenteras och finnas tillgängliga. Upphandlingar av övriga tjänster ska löpande genomföras –genom leverantörskontroll	Chefscontroller och VD	Löpande 2021
	Uppföljning av trafik kostnad och avtal med Trafikverket	1	5	5	Ökad regional finansiering	Säkerställa rimlighet i trafik kostnad och följa upp fordonskostnaderna på lång sikt	Chefscontroller	2021
	Ökade kostnader för ERTMS	2	6	12	Minska regionens kostnad för Norrtågs ERTMS kostnader och få ersättning för det projekt ERTMS faktiskt är	Förhandling och dialog med Trafikverket	VD och styrelseordförande	2021
	Uppföljning av bolagets kommunala befogenheter	1	2	2	Att bolaget inte arbetar utifrån de direktiv som finns	Att delge styrelsen VD kommentarer efter varje tertialbokslut om uppfyllelse av bolagets kommunala befogenheter	VD	Löpande 2021

Norrtåg AB:s kommunikationsplan 2021

Innehåll

Norrtågs kommunikationsplan	2
1. Inledning	2
Bakgrund (från Norrtågs strategi, avsnitt 4.3)	2
Syfte med Norrtågs kommunikation	2
2. Mål	2
3. Norrtåg AB:s position, strategiska inriktning och budskap	3
Position	3
Vem är jag?	3
Nyckelintressent	3
Kommunikationsstrategi	3
Huvudbudskap	3
4. Målgrupper och aktörer	4
Målgrupper	4
Aktörer	4
5. Kanaler	5
Norrtagab.se	5
Nyhetsbrev, Twitter @norrtag_ab och LinkedIn	5
Twitter @norrtag_ab och LinkedIn	5
Infotainment	5
Facebook	5
Redaktionella media - nyhetssidor	5
Redaktionella media – opinionssidor	6
Köpt media	6
Samarbetspartners nätverk	6
Kvalitetsrapport	6
6. Aktiviteter	6
Nyhetsbrev, norrtagab.se, twitter och pressaktivitet	6
Dialog	6
Strategiskt samverkansavtal	7
Svar på reaktioner – tryckt och sociala media – reaktiv resenärsdialog	7
10-årsjubileum!	7
Påverkan	7
Kvalitetsrapport och redovisning av resandeutveckling och kvalité	8
7. Ansvarsfördelning	8
Norrtåg AB	8
VY tåg AB	8
Regionala kollektivtrafikmyndigheten	8
Beslut om uttalande	8
9. Uppföljning	9

Norrtågs kommunikationsplan

Infrastruktur skapar strukturer som bidrar till att binda samman städer, orter, regioner och skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande för både person- och godstransporter. För att kunna möta framtidens utmaningar och nå de globala och nationella klimat- och miljömålen samt att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka kommer det krävas en annan färdmedelsfördelning än idag. Ett hållbart transportsystem mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd och till att skapa ett attraktivt Norrland, att bo och verka i.

1. Inledning

Bakgrund (från Norrtågs strategi, avsnitt 4.3)

Hur varumärket Norrtåg uppfattas av allmänheten, potentiella och befintliga resenärer, media samt beslutsfattare har en direkt påverkan på möjligheten att uppfylla verksamhetens mål, vision och affärsidé. Norrtåg AB är ytterst ansvarig för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket.

Inställningen till Norrtåg påverkas även av inställningen till kollektivt resande, reseupplevelsen och i konkurrens med övriga tillgängliga resealternativ. Arbetet måste därför gemensamt med operatör och övriga aktörer inom kollektivt resande.

I arbetet ska det finnas en tydlig ansvarsfördelning för ansvar och befogenheter när det gäller att bygga varumärke mellan operatör och Norrtåg AB. Målsättningen för bolaget är att länka samman aktiviteter, strategi och vision så att de samverkar och bidrar till att bygga ett starkt varumärke.

I enlighet med Norrtåg AB:s ägardirektiv är en viktig del av kommunikationen att förse uppdragsgivare, myndigheter och allmänhet med statistik, uppföljning och information om trafiken för att möjliggöra utveckling av järnvägen, korrekta beslutsunderlag och en informerad debatt.

Syfte med Norrtågs kommunikation

Stärka Norrtågs varumärke genom långsiktig dialog och riktade insatser för att påverka allmänhetens kunskap och inställning till kollektivt resande och tågets roll i ett hållbart samhälle. Norrtåg AB ska öka förtroendet för trafiken och bolaget genom att förtroendevalda och bärare är informerade och att resenärer känner till fördelarna med tåget och känner till och tilltro till Norrtågs dialog.

Norrtåg AB:s kommunikation syftar även till att möjliggöra en uppföljning för uppdragsgivare av ägardirektiv, trafikbeställning och resultat.

2. Mål

Stärka varumärket Norrtågs kännedom bland allmänheten.
75 procent känna till, utan hjälpt kännedom*.

Öka andelen med gott intryck och minska andelen ”Vet ej” och ”Varken eller”
60 procent mycket bra eller ganska bra. 84 procent är ej negativa idag*.

Engagera samtliga kommuner och minst en branchorganisation för turism/län i tågstrategiarbete.

**Operatörens varumärkesmätning.*

3. Norrtåg AB:s position, strategiska inriktning och budskap

Position

Jag skapar tillgänglighet.

Vem är jag?

Jag är lösningsorienterad, uthållig och får saker gjorda. Jag vet vad jag vill - och varför. Har gott självförtroende. Jag kan branschen. Jag är engagerad, levererar – ser problem och hittar lösningar. Jag har ordning och reda men vågar också pröva nytt. Jag är en lagspelare – lätt och rolig att samarbeta med. Jag är tillgänglig och duktig på dialog och kommunikation. Jag är ärlig - tål och kan hantera kritik. Jag är nyfiken och omvärldsmedveten. Jag är drivande och ger energi.

Jag brinner för att utveckla regionens framtidsförmåga.

Jag värderar främst nöjdare och fler resenärer.

Nyckelintressent

De som ännu inte åker tåg.

Kommunikationsstrategi

Kollektivtrafikens marknadsandel är väldigt låg i Norrtågland, mellan 5 och 30 procent av allt resande. Tågens andel av det kollektiva resandet en mindre del av kollektivresandet, med vissa variationer beroende på sträcka.

Det är få medborgare som är negativt inställda till Norrtåg, samtidigt som de flesta inte har en åsikt (17 procent) eller är likgiltiga (vare sig positiva eller negativa, 28 procent).

Norrtågstrafiken har en hög kvalitet (regularitet, punktlighet och NKI) och ett relativt bra utbud med väldigt konkurrenskraftiga restider och en klart säkrare resa än bil och buss.

Norrtåg AB:s strategiska inriktning blir därför att kommunikationen främst ska vara inriktad på att öka kunskapen om Norrtågstrafiken hos de som inte regelbundet reser kollektivt.

Genom arbetet med Norrtåg 2040 kan vi samtidigt öka känslan av ägandeskap för Norrtåg som ”vårt tågbolag i norra Sverige”.

Huvudbudskap

Mitt erbjudande kan förenkla och berika medborgares vardag genom att Norrtåg ger dem tillgång till ett praktiskt, säkert, komfortabelt och miljörätt resande till arbete, studier och fritid.

Jag öppnar möjligheter att komma till arbetet för dem som har svårt att komma till jobbet. Genom den trygga pendling jag erbjuder skapar jag alternativ som främjar jämställdheten i regionen.

4. Målgrupper och aktörer

Målgrupper

1. De som ännu inte åker tåg

Vi pratar till de som idag inte använder tåget i någon större utsträckning men är positivt inställda. De upplever att de inte kan ta tåget, att de som inte vet så mycket om tåget eller de som helt enkelt inte har någon åsikt.

Målgruppen behöver främst informeras om hur dagens utbud ser ut och hur trafiken fungerar för att börja att titta på tåget som alternativ, men även ibland möjligheter att anpassa tidtabell eller arbetstider för att det praktiskt ska fungera.

2. Beslutsfattare/ägare

Förtroendevalda i regionstyrelsen, regionfullmäktige och Norrtågs styrelse samt tjänstemän som arbetar med stadsplanering, regional utveckling och kollektivt resande i olika former ska förse med information kopplad till trafikens resultat för att möjliggöra uppföljning av ägardirektiv och trafikbeställning. Dessa är även viktiga ambassadörer för Norrtåg.

3. Bärare (Opinionsbildare/journalister/egen personal/ambassadörer)

Personer som på olika sätt förmedlar information om Norrtåg vidare till målgruppen resenärer och/eller medborgare. Det är viktigt för varumärket Norrtåg att dessa är informerade och på så sätt kan ge korrekta svar/en korrekt bild av Norrtåg. Vi använder oss av dessa som kanal för att nå övriga målgrupper och som direkt målgrupp.

4. Resenärer (sekundär målgrupp)

Våra befintliga resenärer är våra viktigaste ambassadörer. De är även experter på reseupplevelsen, detaljer i resandet och hela resan-perspektivet. De är våra bästa ögon och öron. Resenären ser fördelarna med att välja tåget och kan gärna diskutera detta med familj och vänner. I huvudsak är det VY som har dialogen med resenären, särskilt under och omkring själva resan.

Aktörer

Norrtåg AB

Kommunicerar med beslutsfattare och ägare. Insatser inriktade för att stärka varumärket och uppfylla uppdraget som offentligt bolag.

VY tåg AB

Upphandlat trafikföretag är den som ska möta kunden, bära affärsrisken och hantera det dagliga arbetet med tågtrafik och därigenom den kommunikation som rör det arbetet.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Ansvarar för dialog med allmänheten i sin region gällande framtida utveckling och behov av tågresande, exempelvis tidtabell. Ansvarar även för att sprida information i respektive region om trafikens funktion.

5. Kanaler

Norrtagab.se

Målgrupp: Beslutsfattare/ägare, bärare

Webben ska fungera som en kunskapskälla för ambassadörer som i sin tur kan föra Norrtågs talan i olika situationer. Nyheter, trafikstatistik, kommande aktiviteter, information om pågående kampanjer och projekt är en viktig del. Norrtåg AB ska dessutom jobba mer med förklarande information som kan vidareförmedlas, ”fikabords-argument”.

Nyhetsbrev, Twitter @norrtag_ab och LinkedIn

Målgrupp: Beslutsfattare/ägare, bärare

Ett månadsbrev som går till ledamöter i regionparlament och berörda kommunala parlament, bolagets styrelse, tjänstemän i regionala kollektivtrafikmyndigheter, regioner och kommuner. Nyheter, trafikstatistik, kommande aktiviteter, information om pågående kampanjer och projekt. Kan även innehålla ”fikabords-argument”.

Twitter @norrtag_ab och LinkedIn

Målgrupp: Beslutsfattare/ägare, bärare

Berätta om att nyheter finns på webben. Driva trafik till norrtagab.se.

Infotainment

Målgrupp: Resenärer

Norrtåg AB styr över innehållet i intern-TVn i samtliga tåg med infotainment installerat. Bolaget använder ytan för att informera resenärer om trafikens utveckling, tågens fördelar och för att förstärka bilden av norra Sverige.

Facebook

Målgrupp: Resenärer, De som ännu inte åker tåg, bärare
VY hanterar www.facebook.com/Norrtåg.se

Redaktionella media - nyhetssidor

Målgrupp: Beslutsfattare/ägare och De som ännu inte åker tåg

Norrtåg AB använder redaktionella medier för att nå ut med övergripande information genom att skicka pressmeddelanden och kontakta redaktioner inför aktiviteter. Kanalen används även i stor utsträckning av andra där Norrtåg AB får svara på frågor om främst trafikens funktion och kvalitet vid problem. Norrtåg AB ska vara lättillgängliga och alltid ha en utsedd presskontakt.

Redaktionella media – opinionssidor

Målgrupp: Beslutsfattare/ägare och De som ännu inte åker tåg

Norrtåg AB ska svara på samtliga inlägg som berör Norrtåg och persontrafik på räls som publiceras på någon av opinionssidorna i de fyra nordligaste länen, se avsnitt

Köpt media

Norrtåg AB når snabbare sina målgrupper via andra kanaler än köpt media. Undantaget är för att marknadsföra aktivitet eller projekt, då främst via digitala köpta kanaler.

Samarbetspartners nätverk

Målgrupp: De som ännu inte åker tåg

Andras nätverk för att nå ut till de som ännu inte åker tåg. Kan ske genom att vara en del av utskick, riktade kampanjer eller att delta på andras arrangemang.

Kvalitetsrapport

Målgrupp: Beslutsfattare/Ägare

Kvalitetsrapporten tas fram kvartalsvis eller i annat tidsintervall vid behov. Rapporten ska ge en övergripande och detaljerad bild över resandeutveckling och trafik kvalitet för Norrtågstrafiken som helhet och linje för linje. Rapporten innehåller även större händelser som påverkat trafiken och resandet.

6. Aktiviteter

Nyhetsbrev, norrtagab.se, twitter och pressaktivitet

Norrtåg AB:s huvudsakliga kanaler är webben och nyhetsbrevet. Utifrån det som publiceras på webben så sammanfattas detta i ett nyhetsbrev och alla artiklar publiceras även på Twitter. Webben ska tillhandahålla fakta om Norrtågstrafiken, vara en samlande informationskanal vid större skeenden och innehålla de viktigaste nyheterna rörande Norrtåg.

Utgångspunkter för planering:

- 1 positiv nyhet/kvartal
- 1 nyhetsbrev/kvartal
- 1 nyhet till webb/vecka
- 1 tweet/vecka
- 1 linkedin-inlägg/vecka
- Svar inom 12 h helgfri vardag på Twitter

Dialog

Stråkmöten med regionerna och kommunerna

Norrtåg AB bjuder in till ett fysiskt möte per ”stråk” under januari-februari. Fokus är information om utbud, utveckling i kommunerna och eventuella inspel inför nästkommande tidtabell.

I oktober bjuder Norrtåg AB in till ett antal webbmöten för förhandsinformation till kommunerna inför tidtabellskiftet.

Norrtåg 2040 – En tågstrategi

Norrtåg AB ska under 2021 bjuda in kommuner och regioner till minst två tillfällen för att diskutera underlag till den kommande tågstrategin, med start i september 2021. Se processplan för tågstrategin för ytterligare detaljer.

Informationsträffar

Norrtåg AB kommer på begäran att delta på andras aktiviteter för att presentera arbetet med tågstrategin och nuvarande resultat. Fokus är ökad förståelse för hur tågtrafiken fungerar och ser ut samt hur den väntas utvecklas. Minst en informationsträff ska riktas till personal hos operatören.

Strategiskt samverkansavtal

Trepartsavtal mellan organisation eller företag, Norrtåg AB och Operatören om att tillsammans verka för att fler ska ta tåget. Utveckling av tjänster, gemensam kommunikation, regelbundna möten (1 gång/år) och eventuella gemensamma aktiviteter. Avtalet kommuniceras i och med undertecknandet och sedan kan parterna använda avtalet i sin egen kommunikation.

Under 2021 ska samarbetet med Nolia AB fortsätta och samarbetet med Riksteatern inledas.

Svar på reaktioner – tryckt och sociala media – reaktiv resenärsdialog

Norrtåg AB ska vara aktiva i diskussionen om trafiken, utbud och upplevelse med politiker, resenärer och medborgare. Huvudregel är att alla inlägg där Norrtåg nämns ska besvaras. Detta gäller i de tryckta tidningarna, opinions- och redaktionellt material samt på Twitter och Facebook.

10-årsjubileum!

2020 inledde Norrtågstrafiken sitt 10 årsfirande. Detta ska genomsyra Norrtågs kommunikation under åren 2020–2022.

Norrtåg ska även fira detta med sina nuvarande och kommande resenärer i form av en fest. Denna fest kan bestå av en period med rabatterat resande, gratis kaffe och bullar i bistro, give aways eller liknande. 10-årsjubileét uppmärksammas även med tävling för att namnge tågen och en förskolekampanj. Detta inleds hösten 2021 om omvärldsläget tillåter. Annars genomförs firandet under 2022.

Påverkan

Norrtåg AB arbetar aktivt med att påverka samhällsdebatten och politiska beslut för att skapa de bästa möjliga förutsättningarna för att uppnå våra mål och fullfölja Norrtåg AB:s uppdrag. Arbetet för att förbättra infrastrukturen sker främst genom samarbetet Botniska korridoren som Norrtåg AB samordnar.

Aktuella påverkansfrågor:

- Finansiering och utrullning av ERTMS inom Norrtågs trafikområde.
- Utbyggnaden av järnvägen genom samarbetet Botniska korridoren.

Kvalitetsrapport och redovisning av resandeutveckling och kvalité

Norrtåg AB sak till sina ägare kontinuerligt redovisa resultat och trafik kvalité. Bolaget ska även på begäran kunna förse aktörer med aktuella siffror för resandeutveckling och trafik kvalité.

Utgångspunkter för planering

- Kvalitetsrapport publiceras minst en per kvartal
- Presentationsmaterial och webb uppdateras minst en gång per månad med senaste statistiken.

7. Ansvarsfördelning

Norrtåg AB

Maria Högländer, VD

Målgrupp: Beslutsfattare

Frågor: Bolagsfrågor, större händelser, större samarbeten, beslut eller avtal.

Annika Garpefjäll, Chefscontroller

Målgrupp: Beslutsfattare och bärare

Frågor: Kvalitetsfrågor, medfinansiering, trafik kostnad

Olle Tiderman, Teknisk chef

Målgrupp: Beslutsfattare, bärare, medborgare, resenärer

Frågor: Fordonsfrågor, Multihall, ERTMS, långsiktig tidtabellsplanering, vinter.

Joakim Berg, Kommunikationsansvarig

Målgrupp: Bärare, medborgare, resenärer

Frågor: Påverkansfrågor, samverkan med andra aktörer, varumärke.

Emilie Thelander, Administratör och kommunikatör

Målgrupp: Offentliga aktörer, Bärare, medborgare, resenärer

Frågor: Webb, nyhetsbrev, kvalitet, statistik

VY tåg AB

Målgrupp: Resenärer

Frågor: Trafikinformation, tidtabellsfrågor, biljettfrågor, kvalitetsfrågor på genomförda resor, erbjudandet ombord, resenärsfrågor.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten

Målgrupp: Beslutsfattare, medborgare

Frågor: Trafikutbud, hela-resan med koppling tåg till övrig kollektivtrafik, beställd trafik från regioner.

Presskontakt

Kommunikationsansvarig är tjänstgörande presskontakt för Norrtåg AB. Vid längre frånvaro ska ett schema för presskontakt upprättas.

Beslut om uttalande

VD avgör om Norrtåg AB ska kommentera och vem som ska uttala sig.

9. Uppföljning

Norrtåg AB följer upp sin kommunikation via ett antal externa och interna undersökningar och analyser.

De undersökningar som mäter resenärers inställning till produkten Norrtåg och trafiken är Resvaneundersökning, NKI och varumärkesmätning.

Resvaneundersökning – nuvarande resenärer.

Resvaneundersökning ska genomföras minst vart tredje år i form av en ombordundersökning. Den senaste genomfördes 2019 och nästa planeras till hösten 2022. Undersökningen är ett krav i gällande Trafikavtal med Trafikverket.

Resvaneundersökning - de som ännu inte åker tåg

Norrtåg ska även genomföra resvaneundersökning riktad mot de som ännu inte åker tåg. Undersökningen ska i första hand genomföras inom ramen för Svensk kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer. Om inte det är möjligt så bör en egen opinionsundersökning genomföras senast år 2022.

Varumärkesundersökning – Genomförs av operatör

Undersökningen genomförs i form av en opinionsundersökning och ska genomföras vart annat år av operatören. Senast genomförda undersökning är 2018 men på grund av pandemin bör nästa genomföras hösten 2021 eller våren 2022.

Digitala mätningar / enskilda frågor

Norrtåg AB genomför riktade undersökningar via digitala enkäter utifrån behov.

NKI (varje vår) – Genomförs av Trafikverket

Trafikverket genomför varje år en Nöjdhetsindex-undersökning ombord tågen i april. Undersökningen identifierar viktiga utvecklingsfrågor och ett NKI-värde. Undersökningen genomförs per linje och bekostas av Norrtåg AB

Resenärssynpunkter

Norrtåg AB ska följa alla synpunkter som inkommer till Norrtåg via @norrtag.se-adresser, till Norrtåg AB och Norrtågstrafikens kundtjänst.

Budgetramar 2022 Norrtåg AB

Förutsättningar för budget

Budget har lämnats utifrån preliminär trafikbeställning för T22 till tågoperatören Vy Tåg AB.. I budget har bolaget beräknat att SJ fortsätter med sin trafikering av 4 dubbelturer och därmed ”köper” Trafikverket två dubbelturer av Norrtåg på Botniabanan.

Vi har i budget beräknat med samma utbud som i Tågplan T21.

Antal dubbelturer per dag

Trafikutbudet är markerad i olika färger utifrån vilken medfinansieringsavtal som gäller. From T22 har vi helårseffekten av det nya samverkansavtalet med Trafikverket som börjar gälla from 2021-08-01. De är markerade med grått nedan, upphandlat trafik. De gula avser trafikutbud som låg i upphandlingen i nuvarande trafikavtal med Vy Tåg, grundbeställning. De rosa avser tillkommande turer, efter 2016, som enligt konsortialavtalet finansieras av de regioner som beställt trafiken, beställning utöver grundbeställning.

Sträcka	A	B	L	S
Umeå-Övik	8	4	0	0
Sundsvall-Umeå	12	6	6	6
Sundsvall-Umeå	4	4	4	4
Sundsvall - Umeå	4	4		
Umeå-Luleå	2	2	2	2
Umeå-Luleå	2	0	0	2
Luleå-Boden	6	6		
Luleå-Haparanda	6	6	6	6
Umeå-Hällnäs	2	2	4	2
Umeå-Lycksele	5	5	0	4
Lycksele-Vännäs	2	2	0	0
Vindelns -Umeå	0	0	2	0
Luleå-Kiruna 20200801	4	4	4	4
Luleå-Kiruna 20200801	2	2		
Sundsvall-Östersund	12	8	4	4
Sundsvall-Östersund	6	6	6	6
Östersund-Duved	6	6	1	1
Östersund-Storlien	4	4	4	4
Umeå-Vännäs	18	12	0	0
Grundbeställning finansieras av konsortiet				
Upphandlad trafikverket				
Beställning utöver grundbeställning				

Fordonsflottan

Effekterna av försenade tidsplaner avseende ERTMS uppgradering/implementering så har vi tagit höjd för ett tillkommande reservfordon.

- 12 st. X62- Coradia fordon samtliga ERTMS
- 3 st. X52- Reginafordon 3 st ERTMS
- 3 st Regina
- 3 st. X11
- 1 st. Y31- Dieselfordon
- 1 tillkommande reservfordon Regina med anledning av senareläggning av ERTMS

Depå och Multifunktionshall

Kostnaderna för depå och multifunktionshall ligger på samma nivå som 2021. Hyran uppgår till 13 400 kkr

Banavgifter och elkostnader

Trafikverkets långsiktiga plan för banavgifter ligger fast dvs minimikrav på kostnadstäckning (direkta kostnader). Banavgifter har en direkt koppling av tågtrafik och slitage samt kapacitetsutnyttjande..

Avgift	Uttagsenhet	Nivå	JnB 2018	JNB 2019	JNB 2020	JNB 2021	JNB 2022	%
Tåglägesavg	Tågkm	bas	0,50	0,55	1,90	Utgår	0	0
	Tågkm	mellan	2,30	2,40	3,40	3,50	3,78	8%
	Tågkm	Hög	7,50	8,00	8,00	8,00	9,00	13%
Spåravgift	BTK, Km*tågkm		0,0146	0,0155	0,0155	0,0171	0,0180	5%

Den prognos för elkostnader Trafikverket har lämnat uppvisar en ökad prisutveckling vilket gör att priserna kommer att ligga på en något högre nivå jämfört med 2021. Detta medför, jämfört med elindexförändring i budget 2021, en kostnadsökning med 591 kkr .

Den totala trafik kostnaden är budgeterad till 254 764 kkr. Kostnaderna är baserad på det förutsättningarna som finns i JnB 2022, indexberäknade operatörskostnader och faktiska prisförändringar av övriga trafik kostnader. Avvikelse med tidigare år är att Trafikverket inte medfinansierar bolagets administrativa kostnader vilket betyder att bolagsförvaltning inkluderar även administration för trafiken.

Bemanning i bolaget har i budget utökats med 1,2 helårstjänst fördelat på en heltid ny teknisk förvaltare, nuvarande tekniska chef går ned på 60 %. Kommunikationsansvarig utökas från 50 % till 75 % och en utredare anställs med 50 %.

Projektet Botniska korridoren ingår i Norrtågs AB ekonomiska ansvar. Kostnaden för projektet uppgår till 2 300 kkr och finansieras i sin helhet av beställarna från resp. län.

Trafikkostnad per sträcka och avtal

Budgetram 2022	Banavgifter	Operatörs- ersättning	Elindex	Fordon	Depå och reservfordon	Totalt	Km 1000	Kr/km
Botniabanan	13 260	22 382	805	39 900	20 055	96 402	2 028	47,5
Umeå-Boden-Luleå	2 642	4 774	200	6 600	5 185	19 401	445	43,6
Boden-Luleå pendeln	304	571	21	745	621	2 262	53	42,5
Haparanda-Luleå	2 485	9 500	188	5 060	0	17 233	418	41,2
Umeå-Lycksele	2 145	3 731	172	6 396	4 053	16 497	348	47,5
Luleå-Kiruna	3 570	6 449	270	8 800	7 005	26 094	601	43,4
Umeå-Vännäs	544	1 543	57	1 204	1 676	5 024	144	34,9
Sundsvall-Östersund	9 651	15 765	577	28 645	17 124	71 762	1 469	48,9
Trafikkostnad för Norrtåg	34 601	64 715	2 291	97 350	55 718	254 674	5 515	46,2
Bolagsförvaltning						13 654		
Att finansiera						268 329		

Finansiering

Statens medfinansiering av Norrtågstrafiken

Statens medfinansiering består av tre delar;

1. **Botniabananens trafikering** - staten och länen bekostar 6 dubbelturer vardera. Staten får tillgodoräkna sig de kommersiella turerna. För 2022 beräknar vi att SJ trafikerar med fyra dubbelturer, vilket medför att Trafikverket ”köper” två dubbelturer från Norrtåg. Årets finansiering uppgår till **22 568 kkr**. Avtalet sträcker sig till 2025. Trafikverket bekostar verklig kilometerkostnad för trafiken. Reglering av SJ verkligt utförda turer sker i efterhand enligt överenskommelse med Trafikverket.
2. **Upphandlad trafik av Trafikverket** –Avtalet sträcker sig till 2023-07-31 med möjlighet till option 1+1 dock längst till 2025-12-31.

Avtal 2021-08-01	Kkr	Upphandlat
Haparanda	8 200	3 dt * 50 %
Luleå-Kiruna	18 400	2 dt
Sundsvall-Storlien	31 400	2 dt, Su-Ös 1dt
Umeå-Luleå	17 800	2 dt
	75 800	
Botniabaneavtalet 2025-07-31		
Botniabanan	22 568	2 dt

Statens medfinansiering av trafiken för 2022 är budgeterad till 98 369 kkr.

Regionens medfinansiering

Regionernas finansiering av Norrtåg uppgår till 169 690 kkr. Fördelning av länens finansiering enligt konsortialavtal som är baserad dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet.

Summa att finansiera enligt konsortialavtal uppgår till 150 464 kkr. Tillkommande volymer, utöver grundbeställning från 2016, Umeå-Sundsvall, totalt 10 463 kkr, har fördelats mellan de regionerna som beställt trafiken. . Haparandatrafiken bekostas av region Norrbotten med 9 032 kkr, efter avdragen statlig medfinansiering.

	Finansiering enligt konsortialavtal		Tillkommande trafik	Summa
	150 463 702	19 496 596		
Västernorrland	51 157 659	8 057 260		59 214 918
Jämtland	27 083 466			27 083 466
Västerbotten	45 139 110	2 406 714		47 545 824
Norrbotten	27 083 466	9 032 622		36 116 088
Regional medfinansiering	150 463 702	19 496 596		169 960 297

Finansiering över åren

Medfinansiering				Avvikelse mot
	2022	2021	2020	2021
Västernorrland	59 215	67 228	56 665	-8 013
Jämtland	27 083	30 285	25 809	-3 202
Västerbotten	47 546	53 853	45 452	-6 307
Norrbotten	36 116	39 166	26 283	-3 050
Regional medfinansiering	169 960	190 532	154 209	-20 572

Norrtåg AB

BUDGETRAM

Period: 2022

	Trafikkostnad	Budget 2021	Utfall 2020
Fordonsbidrag			6 805
Statlig medfinansiering	98 369	60 222	56 617
Botniska korridoren finansierat projekt	2 300	2 300	3 225
Regionens medfinansiering Haparanda	9 033	8 059	0
Regionens medfinansiering konsortialavtal	150 464	172 429	149 700
Regionens medfinansiering tillkommande trafik	10 464	10 044	4 508
Upplösning av reserv		7 000	
Omsättning	270 629	260 054	220 855
Banavgifter	34 601	31 900	24 074
Operatörsersättning	64 715	62 997	51 669
Karven		1 505	2 369
Drift el	2 291	1 700	-1 584
Fordonshyra	126 100	122 038	116 950
Verkstadsdepå	13 400	13 318	10 089
Tekniskt underhåll	8 568	7 759	599
Bussersättning	5 000	5 000	5 314
Bolagsförvaltning och administrativa kostnader	13 654	11 537	8 150
Botniska korridoren finansierat projekt	2 300	2 300	3 225
Summa kostnader	270 629	260 054	220 855
Trafikkostnad	254 674	246 217	209 480
Resultat	0	0	0

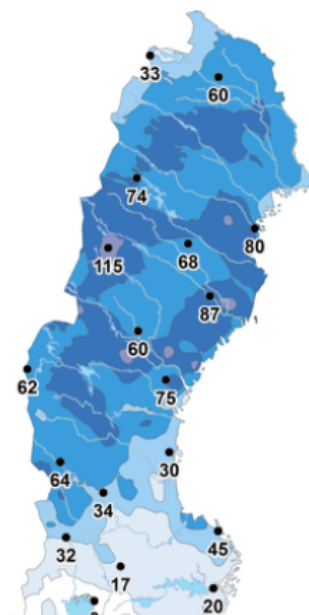
Kvalitetsrapport 2020 och januari 2021

Innehållsförteckning

Vintern slog till ordentligt i januari 2021.....	3
Ökade restriktioner för kollektivtrafiken.....	4
Arbetet med nästa tidtabell pågår	5
Multifunktionshallen i full funktion.....	5
Miljön främsta skälet att resa kollektivt.....	6
Punktliga tåg – är ständigt i fokus	7
Fordonsbrist till följd av långvariga underhåll medför inställda avgångar	9
Fortsatt minskat resande under pandemin.....	11
Resande – linje för linje	12

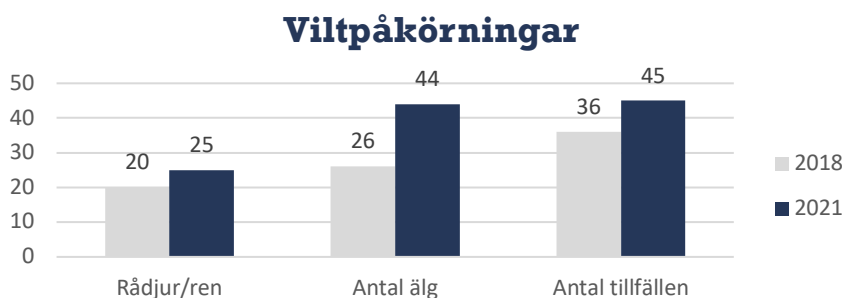
Vintern slog till ordentligt i januari 2021

Efter en mild och i stort sett snöfri decembermånad kom vintern med besked i januari. Januari 2021 blev en månad då flera intensiva snöfall berörde Norrtågland. Det var besvärligt väder med drivbildning då det blåste kraftigt i samband med det intensiva snöandet. I Ångermanland och Jämtland mättes en snödjupsökning på över 50 cm under ett dygn. Som en konsekvens av väderförhållande stängde Trafikverket banor i två omgångar. Den första avstängningen berörde Botniabanan den 11–12 januari. Nästa snöoväder drog in den 20 januari och då togs beslutet att stänga Botniabanan, Mittbanan och trafiken norr om Umeå till den 24 januari i olika etapper. Omfattningen blev 237 inställda helsträckor och 37 delinställda sträckor på grund av väderförhållanden under januari.



Aktuell snödjup 31 januari i Norrtågland, 20 cm mer snö än den snörika vintern 2018

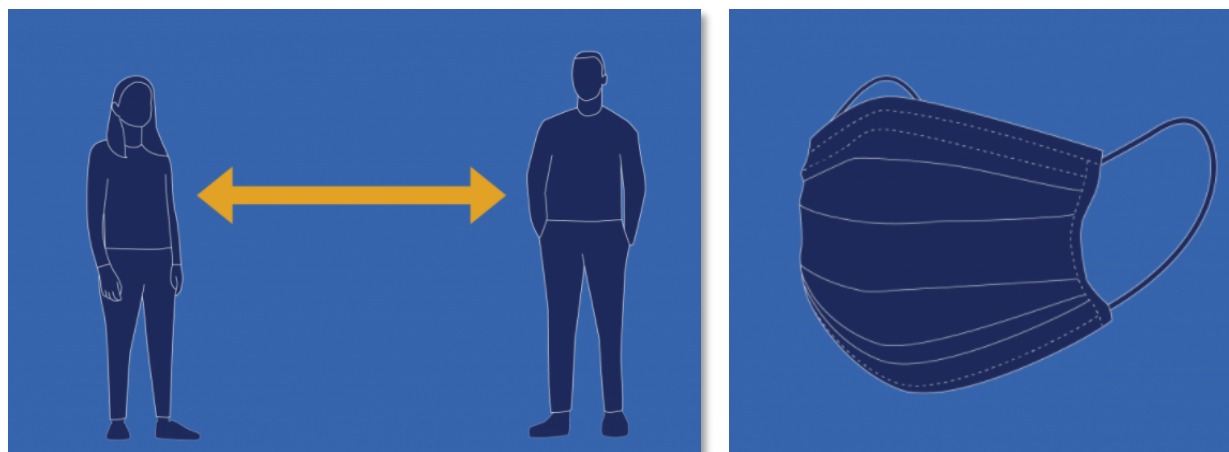
Mängder av snö på banor, driftsplatser och bangårdar ställer till problem med fordon, men den största enskilda faktorn som har skapat stora problem för trafiken är vilt på spåren. Mängder av vilt har blivit påkörddt på järnvägen under den snörika vinter som råder. Bara under januari månad har Norrtåg haft 45 viltolyckor. Viltolyckor leder till trafikstörningar, förseningar och omfattande reparationskostnader på grund av skador på tågen. Antal djur som blir påkörda samtidigt har ökat kraftigt. Lokförare vittnar om sovande djur på banan och höga snövallar vilket gör att djuren inte har någonstans att ta vägen och kollisionen går inte att undvika. Med påkörningar med upp till fyra djur samtidigt blir konsekvenserna stora på fordonen. Reparationstiden påverkar fordonstillgången, och därmed trafiken. Under februari månad har vi haft en reducerad trafik på Botniabanan under vecka 6 och 7 som en följd av reparationer av fordonen.



Antalet viltpåkörningar ökade i januari 2021 jämfört med den snörika inledningen av 2018.

Ökade restriktioner för kollektivtrafiken

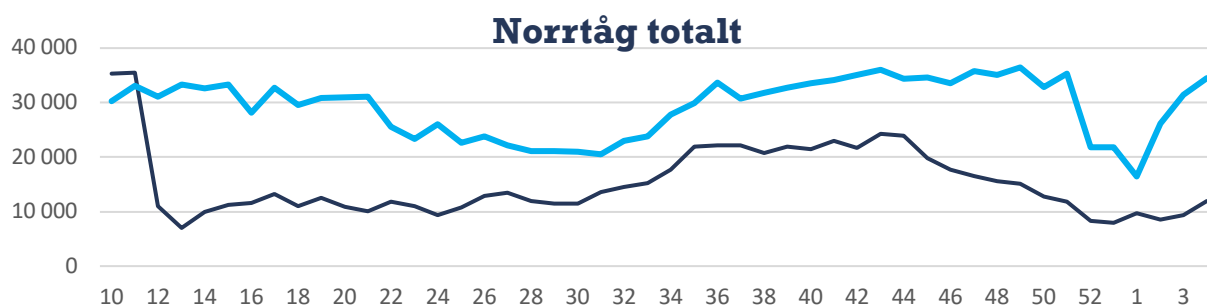
Från och med den 7 januari 2021 rekommenderas resenärer att bära munskydd i kollektivtrafiken. Munskyddet ska bäras när risken för trängsel är som störst, vardagar mellan klockan 7–9 samt 16–18. Ökad smittspridning i samhället och ökade restriktioner påverkar naturligtvis resandet. Tappet av resande i januari månad uppgick till -69 procent jämfört med 2020 och vi ser ett stort tapp på samtliga linjer. Vid analys av beläggning på tågen är den i dag låg, vilket medför att det är lätt att hålla avstånd. Problem kan uppstå vid oplanerade störningar, då tågersättningsbussar kan vara svåra att beställa på grund av neddragningar hos bussoperatörerna. Detta gör att det på mindre sträckor kan uppstå en viss trängsel.



Regeringen beslutade den 12 februari, efter en snabb remissrunda, om nya restriktioner för långväga kollektivtrafik. I [regeringens pressmeddelande](#) står att ”den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Antalet passagerare på färdmedel ska inte överstiga hälften av färdmedlets sittplatser”. Dessa bestämmelser trädde i kraft den 14 februari och gäller till och med 31 maj 2021.

Restriktionerna är riktade till en annan typ av mer långväga trafik än den Norrtåg bedriver med på grund av de stora avstånden i norra Sverige berörs Norrtåg ändå av förordningen. Majoriteten av de resenärer som fortfarande reser på de långa sträckorna är pendlare som reser kortare sträckor till och från arbete och skola.

På Norrtåg.se finns information om vad operatören aktivt gör för att minimera risken för smittspridning. Bland annat har man plockat bort bokningsbara platser för att få en bättre spridning av resenärer, tågvärdarna arbetar aktivt med att sprida ut resenärerna ombord på tågen och antalet ersättningsbussar är utökade. Det finns även information om vad resenären kan göra för att resan ska bli så trygg som möjligt.



Resandeutveckling vecka för vecka jämfört med föregående år. Den svarta linjen avser aktuellt resande under pandemiåret.

Arbetet med nästa tidtabell pågår

I samband med Norrtågsdagen i november varje år inleds arbetet med att ta fram den tidtabell som ska gälla från och med december, året därpå. Processen att ta fram en ny tidtabell är lång och involverar en mängd olika aktörer.

Arbetet med att ta fram den nya tidtabellen är i full gång och under januari har flera dialogmöten med kommunerna genomförts. Vanligtvis åker bolaget ut till respektive stråk och träffar representanter från kommunerna i regionen, men på grund av rådande läge hålls årets möten digitalt, och intresset har varit stort.

Efter det fortsätter dialogen främst med regionerna som är de som i slutändan lämnar en trafikbeställning till Norrtåg AB, som sedan sammanställs till en trafikbeställning till operatören den 15 mars.

Huvudregeln är så små ändringar som möjligt mellan tidtabeller. Inför T22 är fokus fortsatt utveckling av taktidtabell och att skapa ett sammanhållet trafiksystem med så många kopplingar som möjligt mellan linjer och avgångar.

[illegible]

Multifunktionshallen i full funktion

Den nya multifunktionshallen i Umeå togs i bruk i oktober 2020 och är i full funktion om än med fortsatt intrimning. De två viktigaste nya funktionerna är hjulsvarvning och avisning. Svarvningar har utförts i full skala hela tiden med mindre justeringar.

Avisningen prövades i praktiken för första gången tidigt under 2021, då de första substantiella snöfallen kom. Anläggningen är komplicerad och visade sig, under de två stora snöovädren i januari, ha betydande behov av intrimning för att få både själva avisningen och gastillförseln att fungera tillfredställande tillsammans. Denna intrimning är gjord och anläggningen är nu fullt funktionell. Kvarstår gör att optimera anläggningens kapacitet avseende tidsåtgång och optimera effekten av funktionen. Anläggningen i övrigt kan sägas vara klar, förutom vissa garantiåtgärder som fortfarande måste justeras.

Miljön främsta skälet att resa kollektivt

Varje år sedan 2001 har Svensk kollektivtrafik genomfört Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som ger en bild av hur svenskar reser och vad de har för upplevelse av kollektivtrafiken. Undersökningen baseras på 80 000 intervjuer med människor i åldrarna 15–85 år, 39 000 av dessa reser kollektivt minst en gång i månaden.

Under coronaåret 2020 har resandet med kollektivtrafiken minskat. En del av de som vanligtvis reser kollektivt har istället valt bilen, medan andra i större utsträckning har arbetat och studerat hemifrån och därmed minskat sitt resande över lag. Bland de som vanligtvis reser minst fem dagar i veckan är det framför allt gruppen i åldrarna 15–29 år som reser mer sällan (från 21 procent 2019 till 16 procent 2020). Mest troligt är det på grund av att undervisningen på gymnasiet och universitetet till stor del har hållits på distans på grund av Corona.

Den vanligaste resenärstypen, den som åker bil, är också den som har vuxit mest under året. Den grupp som vanligtvis växlar mellan bil och kollektivtrafik, har minskat med ungefär lika mycket. Bland de som reser med kollektivtrafik mer sällan än en gång per månad är de vanligaste anledningarna till att man inte väljer kollektivtrafik att man föredrar bil och att behovet av att resa har minskat. Flera uppger smittorisken under pandemin som en anledning att inte resa med kollektivtrafik.

Det som flest uppger är det främsta skälet till att resa med kollektivtrafik är, liksom tidigare år, att det är miljövänligt. Sett över tid är det fler och fler som lyfter fram detta som det främsta skälet att välja kollektivtrafiken. Att slippa parkera och att man ej har tillgång till bil eller körkort är också vanliga skäl till att åka kollektivt.

Den upplevda punktligheten hos resenärer som reser med tåg under 2020 var 87 procent, 7 procent upplevde att tågen var försenade och 5 procent uppgav att de inte reflekterade över tiden. Faktum är att den faktiska punktligheten för alla tågavgångar i Sverige under 2020 i snitt var 93,5 procent, vilket är den bästa siffran sedan 2013 (Trafikverket). För Norrtåg uppgick punktligheten till 92 procent, vilket är den bästa siffran någonsin.

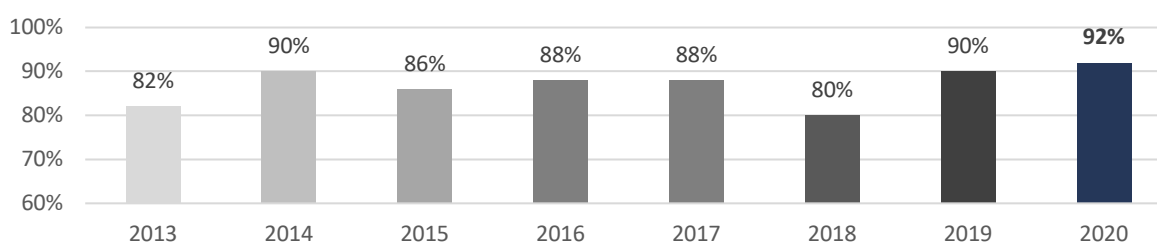


Punktliga tåg – är ständigt i fokus

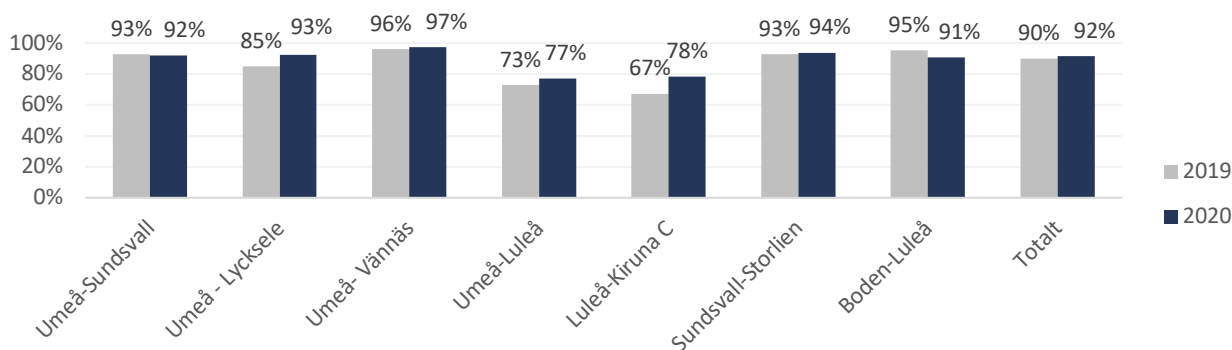
Den ackumulerade punktligheten för året har förbättrats på samtliga sträckor och uppmäter totalt 92 av 100 tåg i tid (RT+/- 5 minuter). Sträckorna Umeå–Sundsvall, Umeå–Lycksele, Sundsvall–Storlien och Boden–Luleå har över 90 procents punktlighet och pendlarsträckan Umeå–Vännäs uppmäter hela 97 procent. Sträckorna som trafikerar i Norrbotten, Luleå–Kiruna och Umeå–Luleå, är de sträckor som påverkas mest av godstrafiken och kapacitetsbrister längs Stambanan och Malmbanan och antal infrastrukturstörningar är omfattande på dessa två linjer. Att drygt nio av tio tåg når sin slutstation senast fem minuter efter tidtabell är inte tillfredsställande men vi ser ett ökat samförstånd i branschen och därmed ett ökat samarbete och utbyte av erfarenheter.

Samarbetet i branschen för att planera trafiken vid banarbeten har haft en positiv effekt på antalet störningstimmar som beror på att banarbetet förlängs eller omplaneras. Det finns dock förbättringspotential i korttidsplaneringen av banarbeten. Vi ser också att antal störningstimmar kopplats till växlar och spår har varit lägre än tidigare år i januari månad. Ett förbättringsarbete som under de två sista åren haft fokus hos Trafikverket. En av de större förseningsorsakerna längs linjerna på Umeå–Luleå är kopplat mycket till godstrafiken. Stora snömängder, bristande snöröjning och vilt på spåren är de faktorer som inverkar stort på trafik kvaliteten. Kvartal fyra uppvisar bra siffror, men januari månad med stora snömängder drar ned punktligheten till 80 procent, på samma nivåer som den snörika vintern 2018.

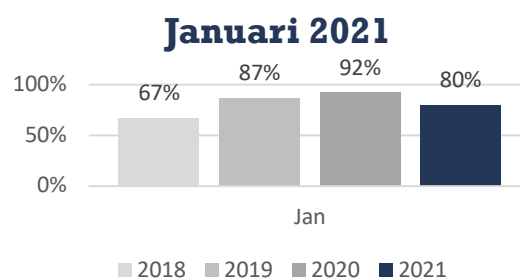
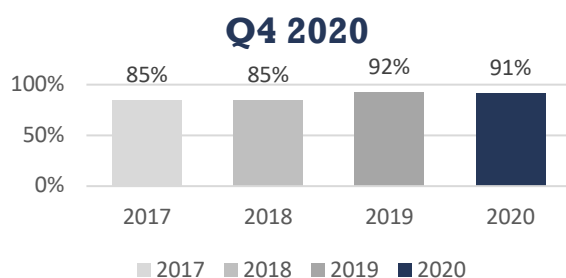
Punktlighet år för år



Punktlighet ack 2020

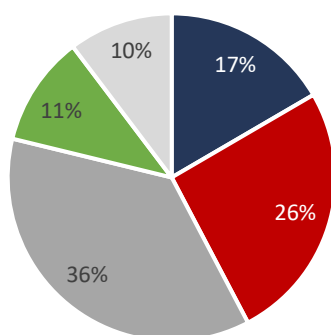


*Den totala punktligheten under 2020 är den högsta någonsin för hela Norrtåg.
92 procent av alla tåg har kommit i tid (RT+5 min.).*

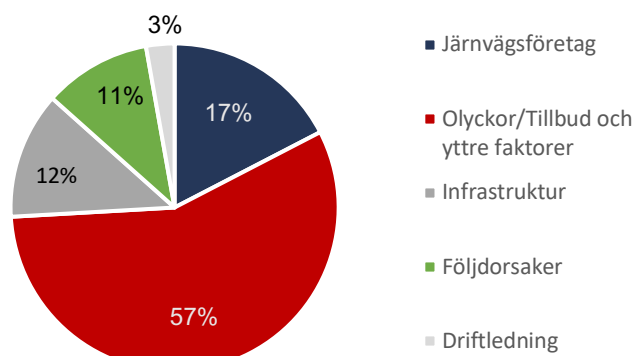


Punktligheten under kvartal 4 2020 är i nivå med föregående år och betydligt högre än tidigare år. I januari gick punktligheten ned, vilket är hänförligt till de många viltolyckorna och svåra väderförhållanden under månaden.

Fördelning förseningsminuter Q4 2020



Fördelning förseningsminuter Januari 2021

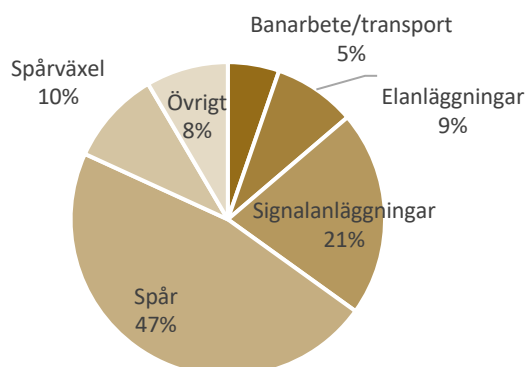


Andel förseningsminuter fördelat på förseningsorsaker under kvartal 4 2020 och januari 2021. Andelen förseningsminutrar som är kopplade till olyckor/tillbud och yttre faktorer utgör 26 respektive 57 procent. Att den kategorin har ökat under januari beror på svåra väderförhållanden och viltolyckor.

Driftledning: Trafikverkets driftledning.
Följdorsaker: Här ingår bland annat förseningar orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer. En stor andel följdorsaker utgör "stört av annat tåg".

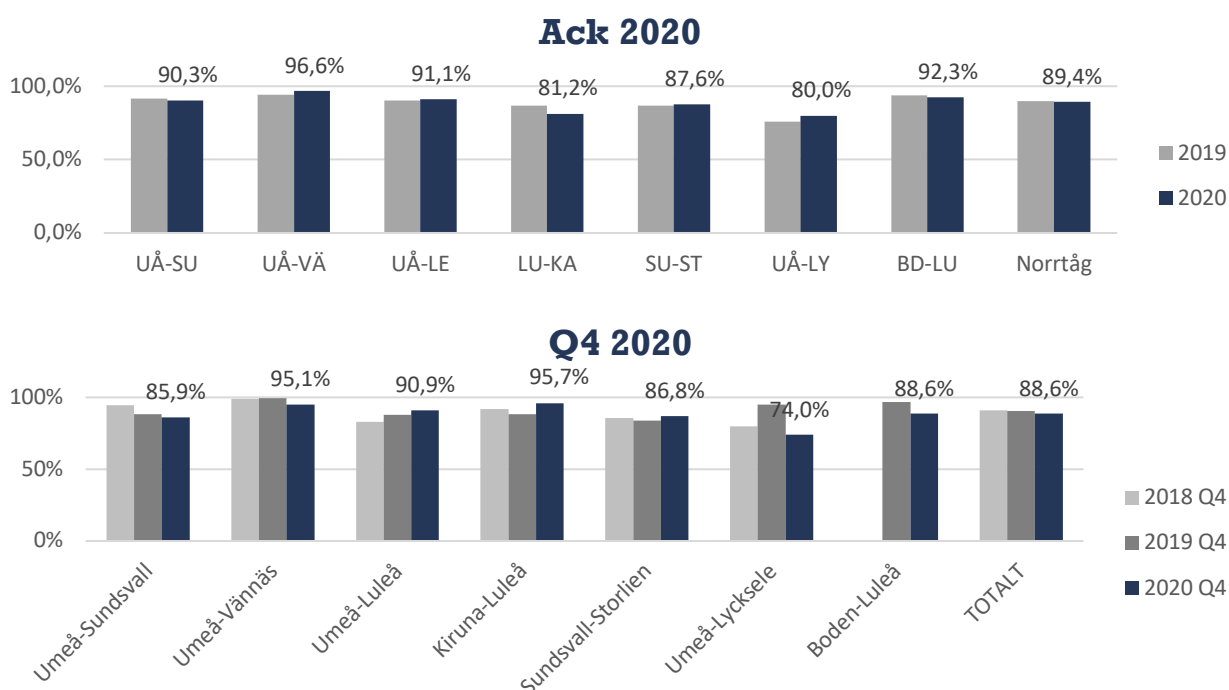
Infrastruktur: Inklusive banarbeten.
Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg
Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom väder, olyckor mm.

Fördelning av infrastruktur



Fordonsbrist till följd av långvariga underhåll medför inställda avgångar

Här redovisar vi andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid och persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen inte har nått sin slutdestination kan till exempel bero på att det har blivit något fel på tåget eller på någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att tåget har varit med i en olycka eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.



Regulariteten på helåret 2020 är i nivå med 2019. Under kvartal 4 var den totala regulariteten något lägre än föregående år.

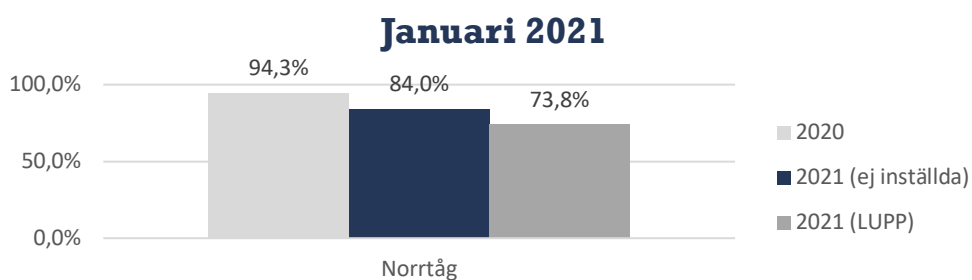
Orsak till inställda turer

Akkumulerat 2020 uppgår regulariteten till 89,4 procent, vilket är en marginell minskning (-0,6 procent) jämfört med föregående år och inga större förändringar i regularitet uppvisas på respektive sträcka.

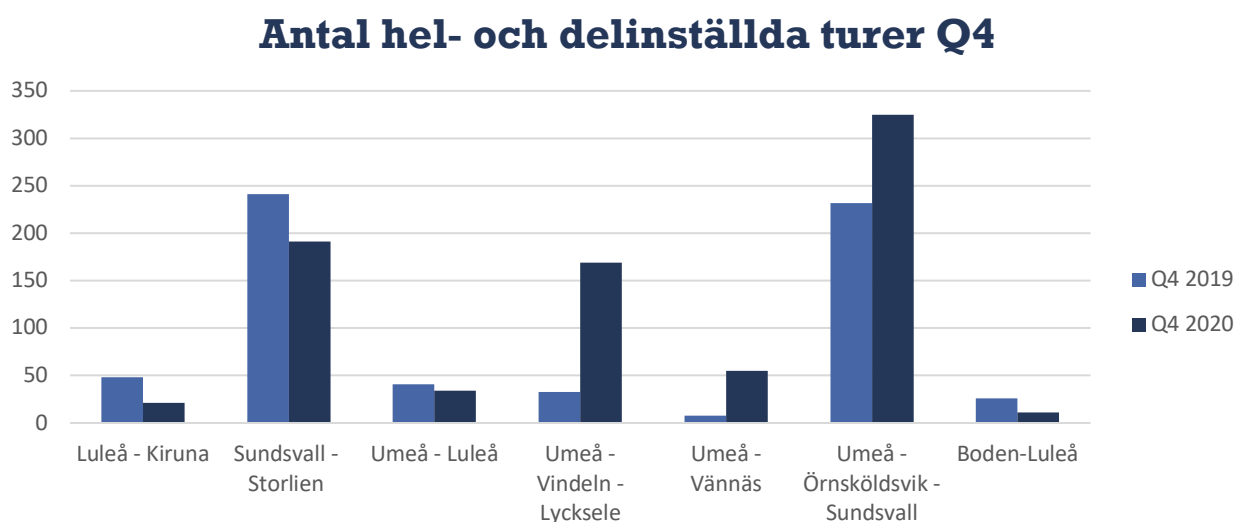
Under kvartal fyra uppvisar Norrtåg en regularitet på 88,6 procent. Under oktober månad var det många banarbeten på främst sträckan Umeå–Sundsvall. Regularitet för sträckan är under oktober månad endast 69 procent. Den största andelen är delinställda sträckor. Under december månad har sträckan Umeå–Lycksele och Luleå–Boden haft många del- och helinställda sträckor kopplat till fordonsunderhåll.

En tydligt förbättrad regularitet under kvartal fyra syns på sträckorna Luleå–Kiruna och Umeå–Luleå, på närmare 96 respektive 91 procent. Ett proaktivt arbete med att förbättra växlar, spår och kanalpunktlighet börjar nu ge resultat.

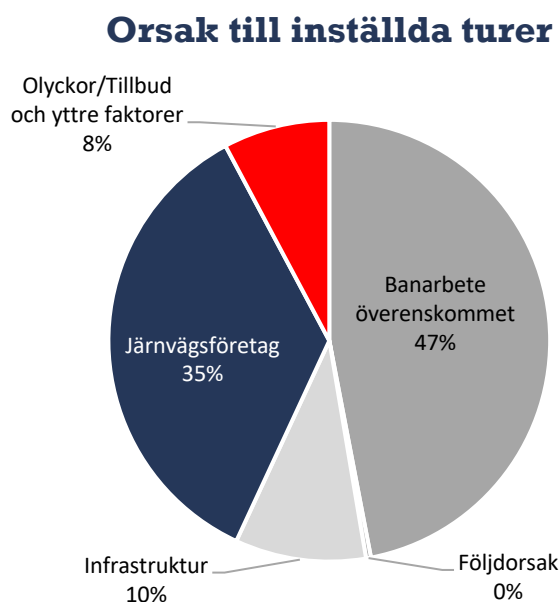
Regulariteten påverkades mycket av de svåra väderförhållandena i januari. På grund av de stora snömängderna stängde Trafikverket av banorna för tågtrafik mellan den 11–12 och 20–24 januari för att prioritera snöröjning, vilket gav många inställda turer som följd.



Den mörkblå stapeln visar regulariteten borträknat de turer som ställdes in pga avstängd bana.
Den mörkgrå stapeln inkluderar dessa turer.



Antalet inställda turer är fler under kvartal fyra 2020 jämfört med 2019.

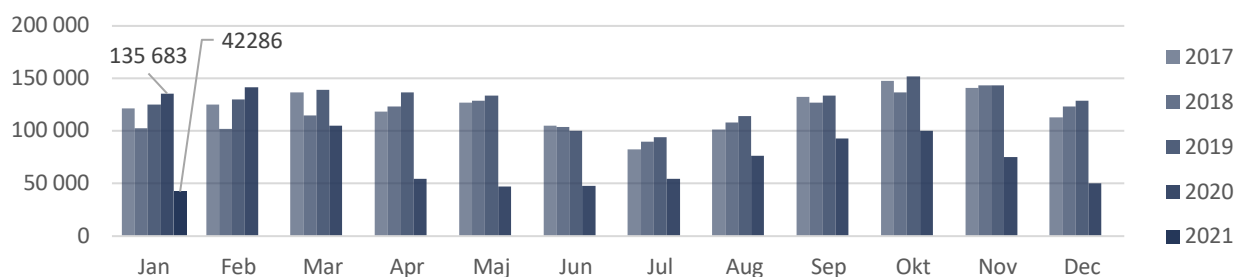


Fördelning mellan orsaker som medfört hel- och delinställda turer ackumulerat 2020.

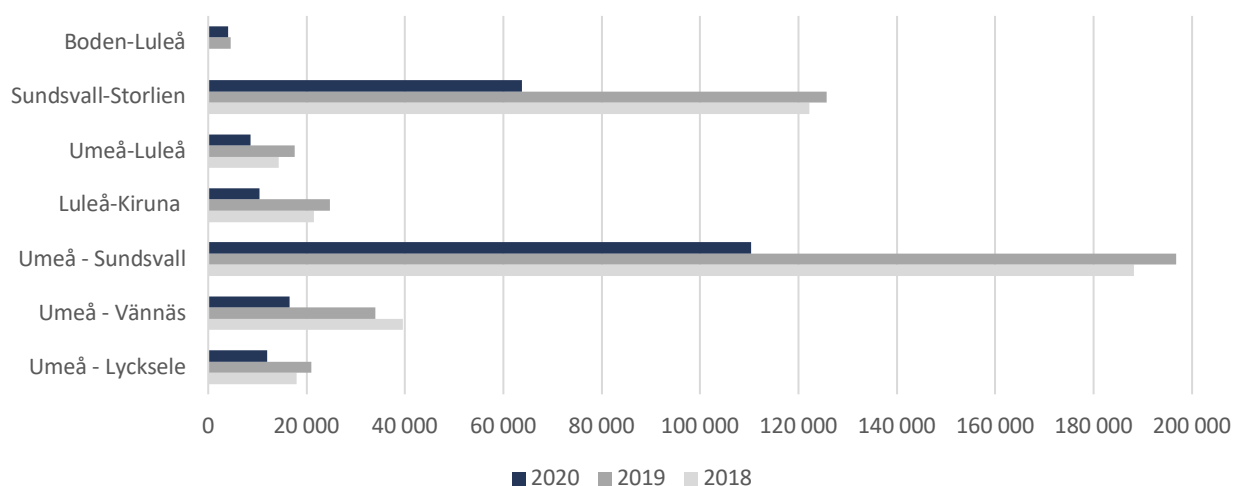
Fortsatt minskat resande under pandemin

Det stora tappet av resande under coronapandemin håller i sig och ökar ytterligare något under kvartal fyra 2020 och januari 2021. Resandet har under januari varit det lägsta hittills under coronapandemin, både i faktiska siffror och i relation till föregående år. En andra våg av coronavirusets spridning och ett ökat fokus på restriktivitet och försiktighet i kollektivtrafiken, bland annat med rekommendation om munskydd i pendlingstid, har gjort folk mer restriktiva med sina resor.

Det totala resandet under kvartal fyra minskade med -47 procent jämfört med 2019. Totalt 225 700 resenärer åkte under första kvartalet med Norrtåg, att jämföra med 424 200 resenärer föregående år.



Resande Q4



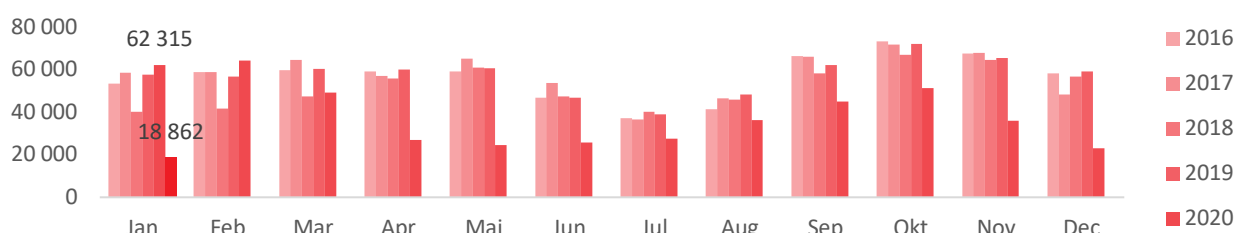
*Resandeutvecklingen på samtliga linjer under kvartal 4, jämfört med tidigare år.
På samtliga sträckor, förutom Boden-Luleå, har resandet närmare halverats.*

Resande – linje för linje

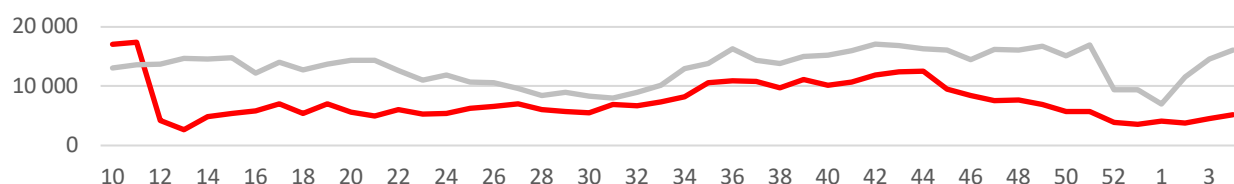
Umeå–Sundsvall

Linjen trafikeras i och med T21 med tio dubbelturer på vardagar, samt helgtrafik, och sträckan Umeå–Örnsköldsvik med fem dubbelturer på vardagar. Under januari månad var trafiken reducerad till följd av svåra väderförhållanden. Antal inställda avgångar till följd av avstängda banor uppgick till 109 stycken eller 18 procent.

Totalt för kvartalet uppgick resandet till 110 387, vilket är en minskning med -44 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 472 500, vilket är en minskning med -31 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarresenärer under 2020 utgjorde 47 procent. Resandetappet blev under vintern större än i höstas och i januari är resandet lägre än någon månad hittills under coronapandemin.

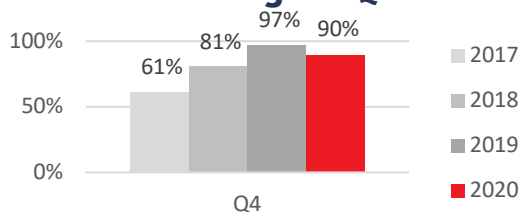


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.

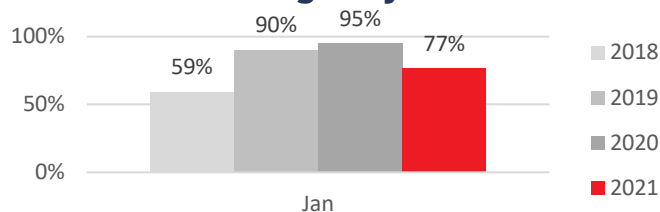


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Röd = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

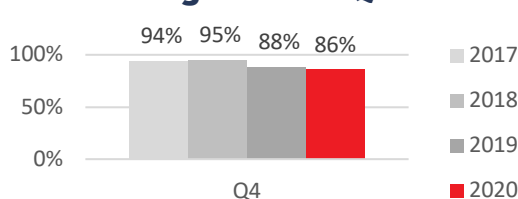


Punktlighet januari

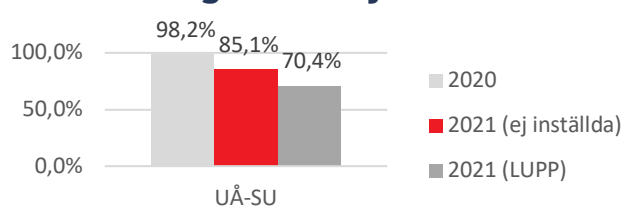


Punktligheten under det fjärde kvartalet är lägre jämfört med 2019, och i januari sjönk siffran ytterligare.

Regularitet Q4



Regularitet januari

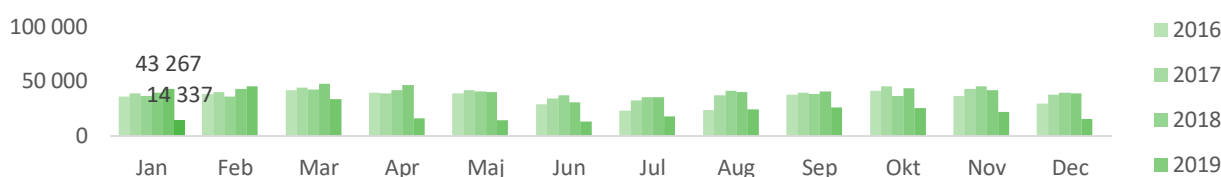


Regulariteten är lägre under det fjärde kvartalet 2020 jämfört med 2019. I januari är cirka 18 procent av regularitet hänförlig till avstängda banor pga svåra väderförhållanden

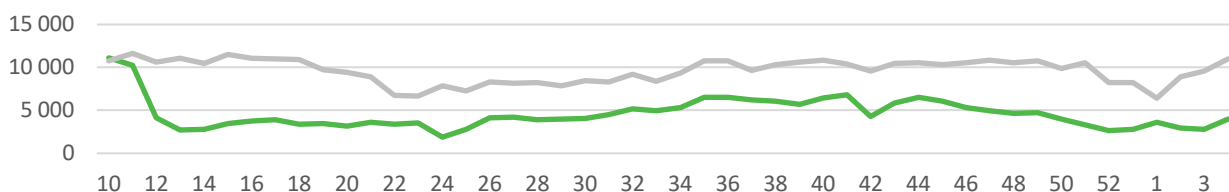
Sundsvall–Trondheim

Linjen trafikeras med nio dubbelturer plus heltrafik på sträckan Sundsvall–Östersund. Sträckan Östersund–Åre/Duved trafikeras med fem dubbelturer och sträckan Åre–Storlien med två dubbelturer, med omstigning i Storlien till fortsatt resa in mot Norge. Under januari månad var trafiken reducerad till följd av svåra väderförhållanden. Antal inställda avgångar till följd av avstängda banor uppgick till 70 stycken eller 16 procent.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 63 700 resenärer, en minskning med -49 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 300 000, vilket är en minskning med -39 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarresenärer utgjorde 29 procent. Resandetappet kopplat till coronapandemin blev större under vintern och i januari var resandet på samma nivå som under våren och tidig sommar 2020.

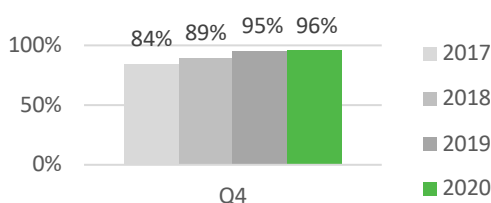


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.

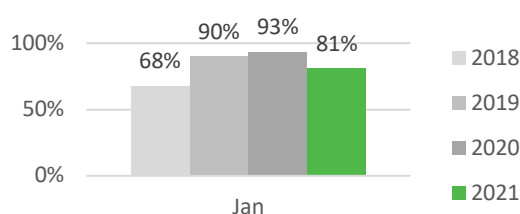


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Grön = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

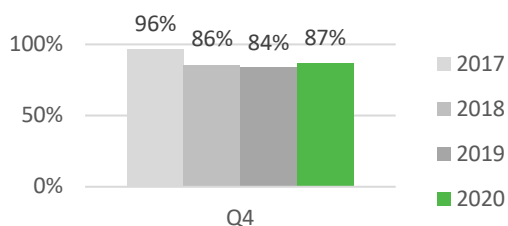


Punktlighet januari

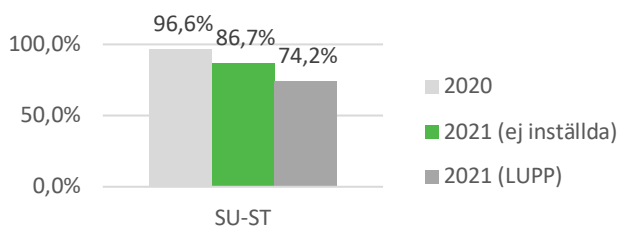


Punktligheten är under det fjärde kvartalet något högre än föregående år. I januari gick punktligheten dock ner till under normala nivåer.

Regularitet Q4



Regularitet januari

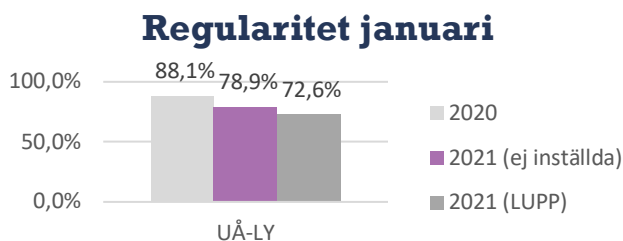
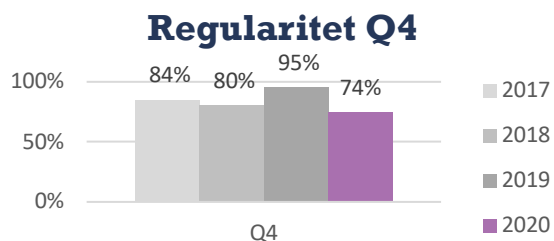
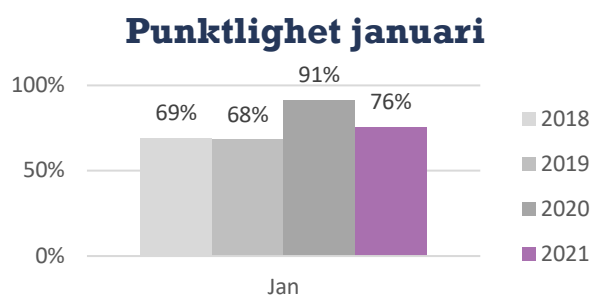
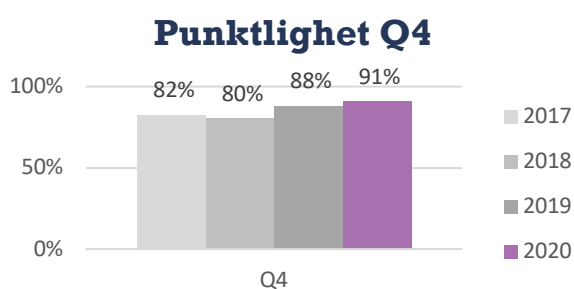
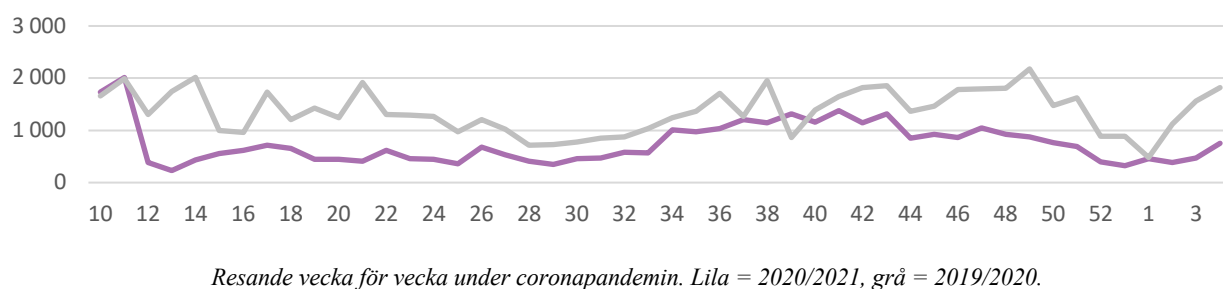
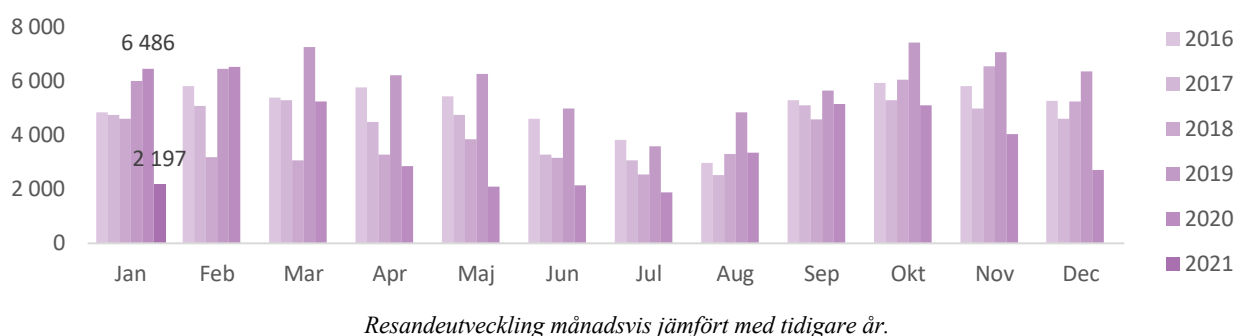


Under det fjärde kvartalet har regulariteten varit i nivå med tidigare år. I januari är cirka 16 procent av regularitet hänförlig till avstängda banor pga svåra väderförhållanden.

Umeå–Lycksele

Linjen trafikeras med fyra dubbelturer på vardagar och helgtrafik. Umeå–Lycksele är den enda sträckan i Norrtågssystemet som har en 77 kilometer lång, ej elektrifierad sträcka där hela sträckan framförs med ett dieselfordon. Under vinterkvartalet har fordonet problem med dieselmotor och värme ombord och det finns perioder av längre stillastående av olika orsaker. Följden blir att turerna mellan Lycksele och Hällnäs med återkommande intervaller blir inställda och bussersatta, vilket påverkar regulariteten, framförallt under december månad då motorproblem skapade en 14 dagar lång underhållsperiod och delinställda avgångar mellan Hällnäs-Lycksele.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 11 900 resenärer, en minskning med -43 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 47 800, vilket är en minskning med -34 procent jämfört med 2019. Andelen pendlarresenärer utgjorde 61 procent. Höstens resandeökning vände under kvartal fyra och gick i januari ner till samma låga nivåer som under våren och sommaren 2020.



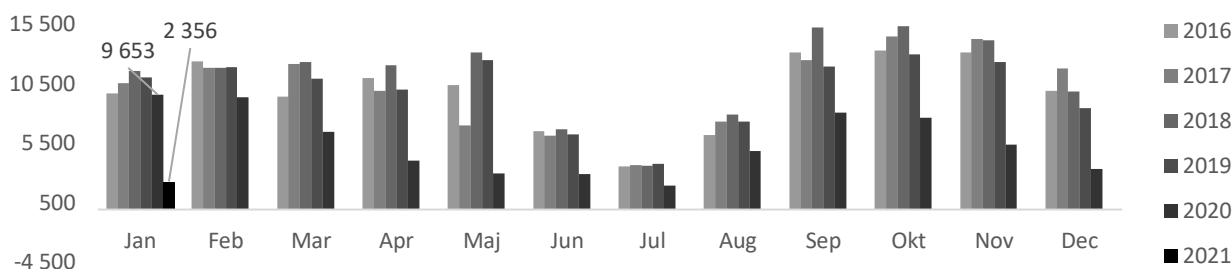
Under det fjärde kvartalet var regulariteten lägre än på flera år.

Umeå–Vännäs

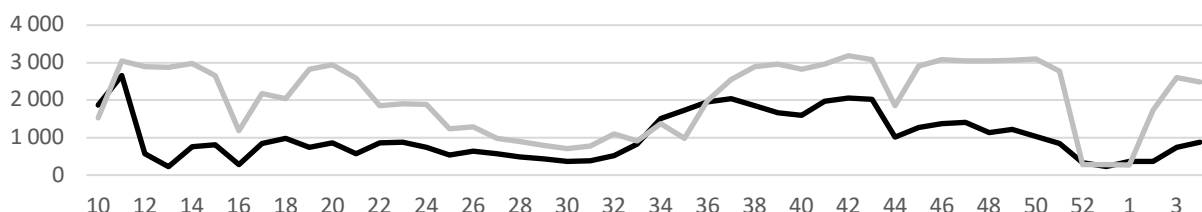
Linjen trafikeras med nio dubbelturer på vardagar och utgör den kortaste pendlarsträckan i Norrtågssystemet på 33 kilometer.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 16 500 resenärer, vilket är en minskning med -34 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 67 200, vilket är en minskning med -44 procent jämfört med 2019. Skol- och arbetspendling utgör 87 procent av allt resande.

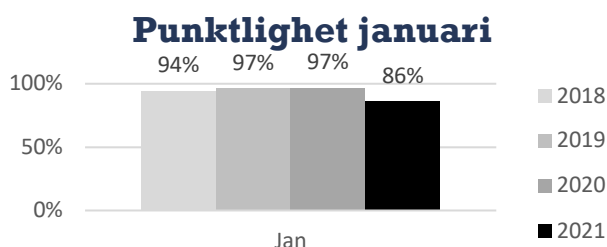
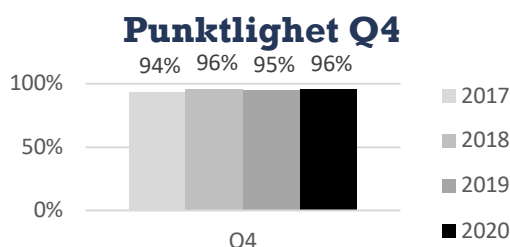
Resandeminskningen under kvartal fyra fortsatte under januari, då resandet var nere på samma låga nivåer som under våren och sommaren 2020.



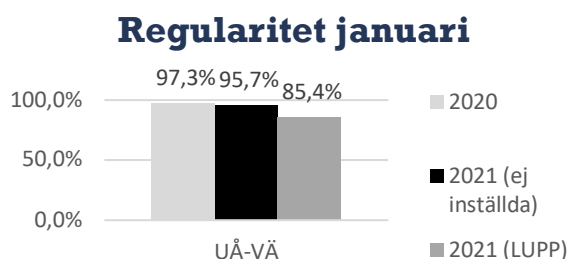
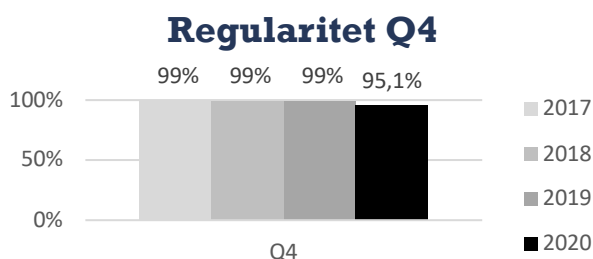
Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin. Svart = 2020/2021, grå = 2019/2020.



Punktligheten är under det fjärde kvartalet ligger för tredje året i rad över det nationella målet för punktlighet. I januari gick punktligheten ned till, för sträckan, ovanligt låga nivåer

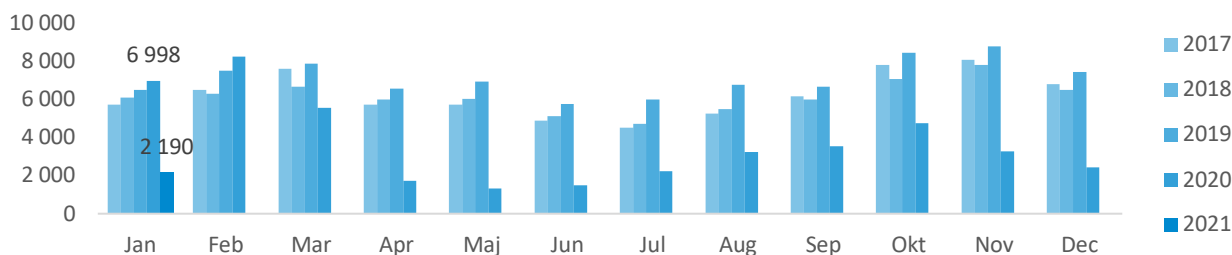


Regulariteten är generellt sett mycket hög på sträckan. Under kvartal fyra och januari var den något lägre än tidigare år, 12 procent utgör inställda avgångar kopplat till svåra väderförhållanden.

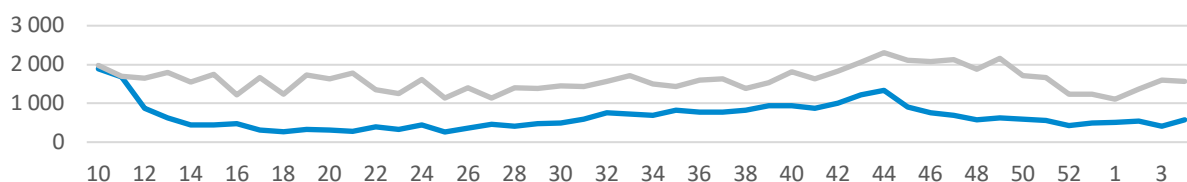
Luleå–Kiruna

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Sträckan har tung godstrafik, malmtågen och stora infrastrukturproblem. Normalt är flertalet resor som görs är resande kopplat till malmfälten och resandet till Sunderbyn sjukhus.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 10 400 resenärer, vilket är en minskning med -58 procent jämfört med 2019. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 44 900, vilket är en minskning med -47 procent jämfört med 2019. Andelen pendlare utgör endast 2 procent av det totala resandet. Resandet sjönk igen under kvartal fyra och januari, men ligger över de lägsta nivåerna i början av pandemin.

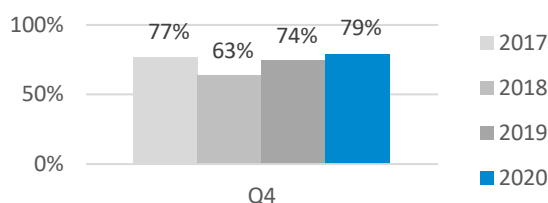


Resandeutveckling månadsvis jämfört med tidigare år.

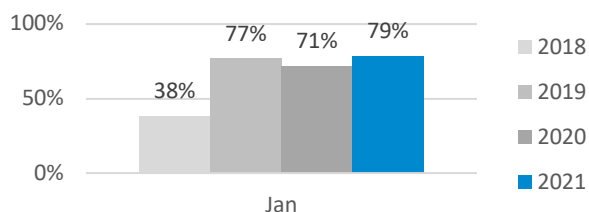


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Blå = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

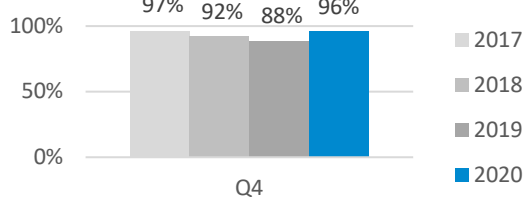


Punktlighet januari

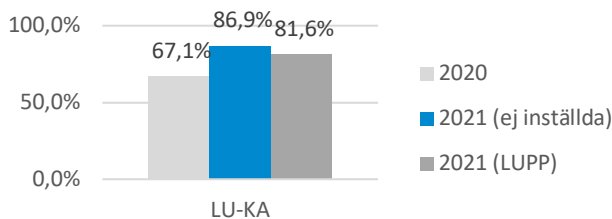


Punktligheten är under det fjärde kvartalet och januari något högre än tidigare år, men generellt är punktligheten låg på sträckan, vilket till stor del är kopplat till infrastruktur och tung godstrafik.

Regularitet Q4



Regularitet januari

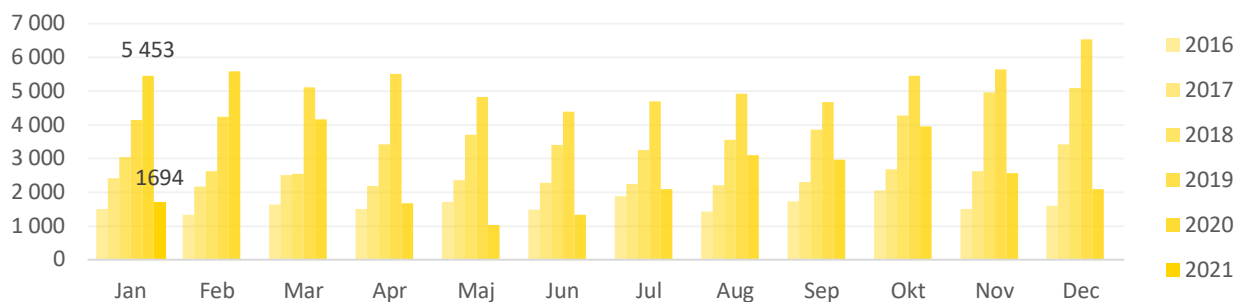


Regulariteten i januari är även här påverkad av svåra väderhållanden och avstängda banor, vilket påverkar regulariteten med 6 procent.

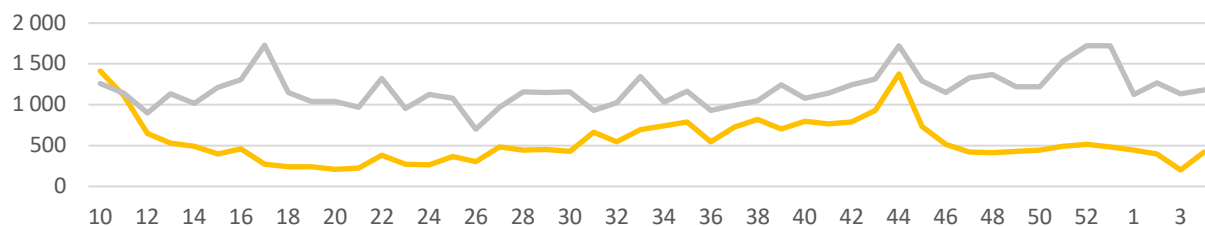
Umeå–Luleå

Linjen trafikeras med två dubbelturer och heltrafik. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor och före coronapandemin var sträckan den som ökade allra mest i resande, vilket tydligt syns i grafen nedan.

Totalt under kvartal fyra uppgick resandet till 8 600 resenärer, en minskning med -51 procent jämfört med föregående år, på grund av coronapandemin. Det totala resandet på sträckan under 2020 uppgick till 36 000, vilket är en minskning med -40 procent jämfört med 2019. Av det totala resandet utgör pendlare 8 procent. Efter resandeuppgången under hösten gick resandet ned drastiskt under november, december och januari.

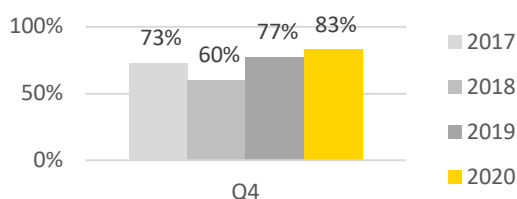


Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.

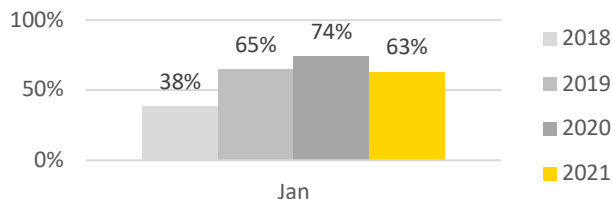


Resande vecka för vecka under coronapandemin. Gul = 2020/2021, grå = 2019/2020.

Punktlighet Q4

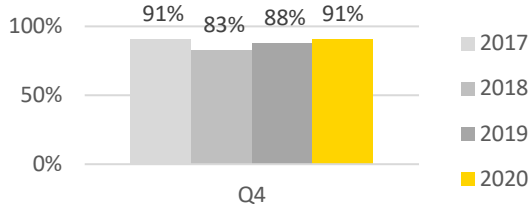


Punktlighet januari

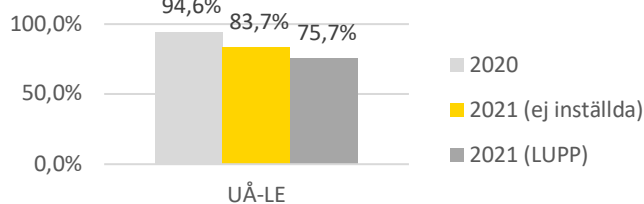


Många viltolyckor och effekter av svåra väderförhållanden påverkar punktlighet stort på de avgångar vi har kört under januari.

Regularitet Q4



Regularitet januari

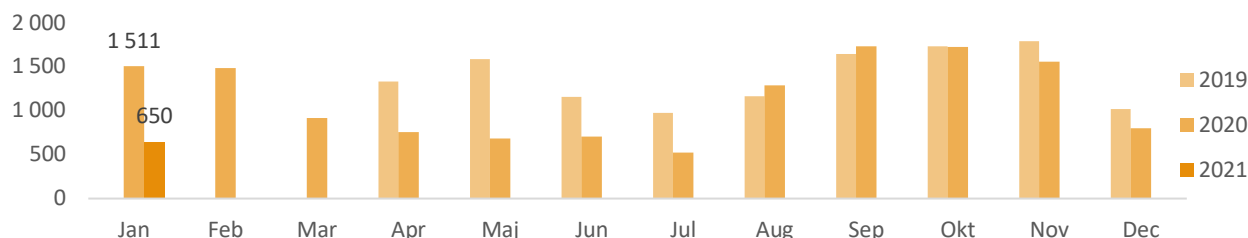


Under det fjärde kvartalet är regulariteten på en, för sträckan, normal nivå. 10 procent av regularitet är kopplat till avstängda banor i januari.

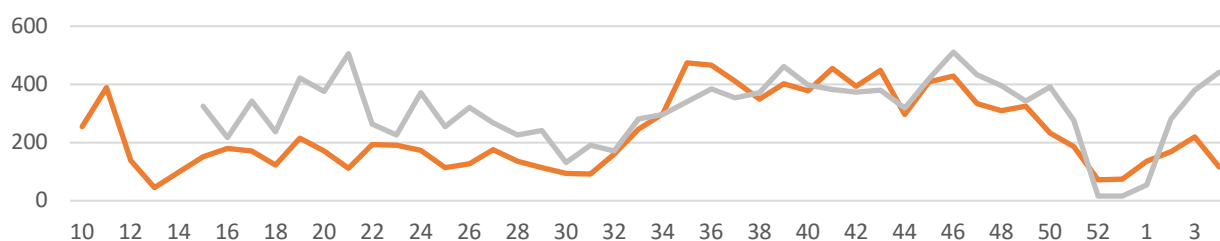
Boden–Luleå

Pendeln mellan Boden och Luleå trafikeras med fem dubbelturer på vardagar i och med uppstarten av trafiken mellan Boden och Haparanda. Det är den näst kortaste sträckan i norrtågssystemet på 35 kilometer. Resandet på sträckan utgörs till största delen av arbetspendlare.

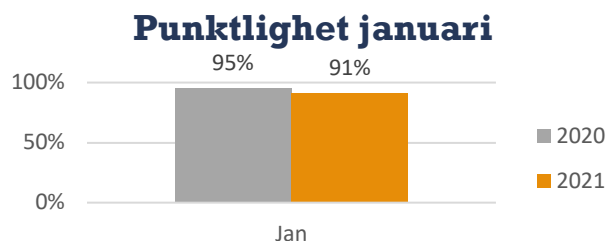
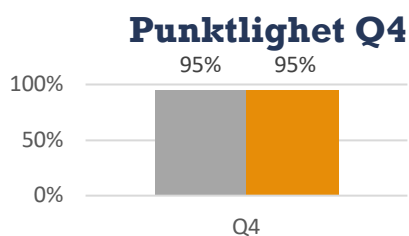
Totalt under kvartal tre uppgick resandet till 4 000 resenärer, vilket är en minskning med endast -10 procent, trots coronapandemin. I januari har dock resandet sjunkit markant, med -57 procent jämfört med januari 2020. Pendlarresenärerna på sträckan utgör 87 procent.



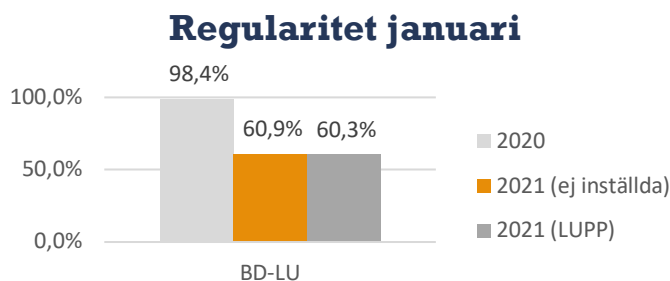
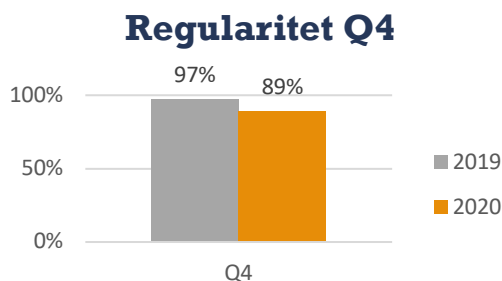
Resandeutveckling månadsvis jämfört med föregående år.



Resande vecka för vecka under coronapandemin. Orange = 2020/2021, grå = 2019/2020.



Punktligheten på sträckan är generellt sett hög och är under det fjärde kvartalet i snitt 95 procent, vilket är i linje med det nationella målet för punktlighet.



Under det fjärde kvartalet var regulariteten lägre än föregående år. Fordonsbrist på X11 har medfört inställda avgångar.



Norrtågs kvalitetsredovisning - Ekonomi 2020-12-31

Utfall 2020-12-31

Hur vi reser, pendlar och arbetar har under många år stått under förändring med nya resmöjligheter, och med mål om ökad jämlikhet, mindre utsläpp och bättre framkomlighet. Men det vi har upplevt under 2020 hade få kunnat förutse. Förändringen skedde blixtnabbt, nya vanor etablerades och mycket tyder på att en del av dessa vanor kan komma att bestå. Med starkt ändrade resvanor under pandemin har arbets- och studiependling minskat till följd av restriktioner, men framförallt har affärs- och fritidsresandet minskat kraftigt där vi ser en halvering jämfört med föregående år, totalt har resandet sjunkit med 36 %. För Norrtåg AB och operatören Vy Tåg AB har fokus legat på att skapa förutsättningar för ett tryggt resande och att upprätthålla trafik på samtliga linjer.

Trafiken har under året kört i stort sett med samma utbud som normalt med vissa undantag i perioden maj och juni då trafiken reducerades trafiken med en utglesad sommartidtabell. From 10 augusti körs trafiken enligt fastställd tågplan 2020. Under året har omfattande banarbeten pågått i Norrtågssystemet under sommar- och höstmånaderna. En något reducerad trafik tillsammans med banarbeten medför minskade kostnader för operatörsersättning -1722 kkr, banavgifter -2030 kkr och elindex -1584 kkr. Den budgeterade indexförändringen på operatörskostnad var mindre än utfallet vilket ger en positiv effekt på 1 605 kkr. Under året har vi haft flera förseningar avseende EOS uppgradering på fordonen, vilket gör att hyresökningar skjuts framåt. En senareläggning av mottagande på UL fordonen minskar kostnadsmassan med 2 085 kkr. Hyreskostnaden är reglerad enligt konsortialavtalet mellan ägarna. Vidare har de reserveringar som funnits på fordonsunderhåll och trafik kostnader som gjordes under 2019 återförts i sin helhet, vilket totalt minskar den kostnadsmassan med 4 053 kkr. Den 1 oktober öppnades multifunktionshallen, något försenat, vilket medför lägre hyreskostnader jämfört med budget 4 031 kkr. Administration har blivit 1 180 kkr lägre hänförligt till utlåning av personal till Botniska korridoren och mindre konsultkostnader. Totala trafik kostnaden för 2020, exkl trafikavtalsmellanhavanden, uppgår till 213 758 kkr, eller - 18 340 kkr lägre en budgeterade trafik kostnad.

Totala kostnader, inkl bolagsförvaltning och Botniska korridoren men exklusive trafikavtalsmellanhavanden, för 2020 uppgår till 220 856 kkr, eller - 17 535 kkr lägre en budgeterade trafik kostnad. Botniska korridoren som i sin helhet finansieras av sju regioner och Tillväxtverket har överskridit sin budget med 925 kkr, projektet har en långtidsbudget där sammantagna kostnaderna ligger enligt denna budget.

Ack. 2020-12-31	Banavgifter	Operatörs- ersättning	El	Fordon och Depå	Adm	Totalt	
Botniabanan 8 dubbelturer + 4 dt Umeå-Övik	9 745	19 322	-662	55 178	1 624	85 207	
Botniabanan tillkommande turer	1 003	772	-3	2 736	0	4 508	
Umeå-Luleå 2 dt	486	4 519	-32	2 962	89	8 023	
Boden-Luleå 6 dt	2 077	1 057	-128	8 738	380	12 123	
Umeå-Lycksele 4 dt	1 256	3 129	-14	7 632	263	12 267	
Luleå-Kiruna 2 dt	2 630	5 745	-165	12 773	483	21 465	
Kiruna-Narvik buss	0	2 369	0	0	0	2 369	
Umeå-Vännäs 9 dt	678	1 519	-50	3 401	128	5 676	
Sundsvall-Östersund 9 dt	6 198	15 606	-530	39 533	1 311	62 119	
Trafikkostnad för Norrtåg	24 074	54 038	-1 584	132 953	4 277	213 758	
							Bolagsförvaltning
							3 873
							Botniska korridoren
							3 225
							220 856
Budget	26 104	57 415	0	143 122	5 457	232 098	238 391
Avvikelse budget							
Reducerad trafik	-2 030						
Lägre operatörskostnad pga neddragning av trafik		-1 772					
Minskad indexförändring		-1 605					
Lägre elpriser första halvåret			-1 584				
Senareläggning av mottagande Regina fordon				-2 085			
Senarelagd öppnande av multifunktionshall				-4 031			
Upplösning av reserv ersättningstrafik 2019				-1 553			
Upplösning av reserv skatt fordonshyra				-2 500			
Överflyttning av personalkostnader till BK2					-1 180		
Avvikelse trafikkostnad	-2 030	-3 377	-1 584	-10 169	-1 180	-18 340	
Bolagsförvaltning minskade konsultkostnader							-120
Botniska korridoren							925
Total avvikelse							-17 535

Under året har bolaget fått tillgodoräkna sig för SJ uteblivna kommersiella trafik under 2019 med 1 757 kkr. Under pandemin har SJ reducerat sin trafik, vilket medför att staten kommer att ekonomisk kompensera Norrtåg, i enlighet med avtal om 50/50 finansiering på Botniabanan, vilket ger en ytterligare effekt på statlig medfinansiering för 2021. Avräkning kommer att ske efter årets utgång.

Resandeminskningen påverkade operatörens resultat negativt trots åtgärder för att minska den rörliga kostnadsmassan. Operatören, Vy Tåg's, ekonomiska resultat för "Norrtågsaffären" ligger nu långt under de senaste årens nivåer av resandeutveckling. Operatören har fått ta del av statens kompensation för förlorade intäkter till kollektivtrafiken för perioden mars tom juni 2020 med 29 msek. I årsbokslut 2020 har förhandlingarna slutförts men en fortsatt dialog om kompensation kommer att fortgå för 2021. Med striktare revisionsregler om reserveringar och avsättningar i bokslut har Norrtågs minskade kostnader inte kunnat reserverats i årsbokslut 2020. Utfall av förhandlingar med Vy tåg AB under 2021 är svårt att förutse då pandemins totala effekter är svårt att förutse samtidigt som statens kompensation till kollektivtrafiken under år 2021.

Utestående skuld till ägarna per 2020-12-31 uppgår till 45 183 kkr. Avräkning av överskott finansiell kontra operationell hyra i enlighet med konsortialavtal har gjort i avräkning medfinansiering till Norrtåg. Under året har återbetalning av utestående fordran skett med 5 724 kkr till Norrbotten.

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2020	Under året betalt driftsanslag	Återbet av skuld	Fördelning av fordonshyra enligt konsortialavtal	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-10 916	56 665	-58 238		-624	-13 114
Region Jämtland Härjedalen	-473	25 809	-28 256		99	-2 822
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 379	45 452	-48 628		775	-20 780
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 448	26 283	-28 776	5 724	-250	-8 467
	-41 217	154 209	-163 898	5 724		-45 183
Summa skuld aktieägare	-41 217					-45 183

	Summa exkl tilläggsbeställning	Tilläggsbeställning	Fördelning med finansiering trafikkostnad
Region	149 700 885	4 507 836	Totalt
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	53 193 594	3 471 034	56 664 628
Region Jämtland Härjedalen	25 808 754	0	25 808 754
Länstrafiken i Västerbotten AB	44 415 393	1 036 802	45 452 195
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	26 283 144	0	26 283 144
Summa totalt att finansiera	149 700 885	4 507 836	154 208 722

Intäkter	2020	Budget	Avvikelse
Statlig medfinansiering	54 860	58 388	-3 528
Statlig medfinansiering SJ uteblivna avgångar 2019	1 757	0	1 757
Statligt fordonsstöd	6 805	6 805	0
Upplösning reserv		7 000	-7 000
Finansering Botniska korridoren	3 225	2 300	925
Regionens finansiering	154 209	163 898	-9 689
Trafikavtal och färdbevis RKM	133 634		
Omsättning	354 491	238 391	-17 534
Operatörskostnad	51 669	54 835	-3 166
Karven	2 369	2 580	-211
Banavgifter	24 074	26 104	-2 030
Drift el	-1 584	0	-1 584
Fordonshyra	116 950	120 413	-3 463
Reservfordon, verkstad och underhåll	10 690	17 709	-7 019
Trafikavtal och färdbevis RKM	133 634		
Bussersättning planerade banarbeten	5 314	5 000	314
Trafikkostnad administration	4 277	5 457	-1 180
Bolagskostnad	3 873	3 993	-120
Botniska korridoren	3 225	2 300	925
Summa kostnader	354 491	238 391	-17 534
Trafikkostnad	213 759	232 098	-18 339
Resultat	0	0	
Fördelning av medfinansiering			
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	56 665	58 238	
Region Jämtland Härjedalen	25 809	28 256	
Länstrafiken i Västerbotten AB	45 452	48 628	
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	26 283	28 776	
	154 208	163 898	-9 690
Utförda produktionskilometer	4 646 947	5 038 370	-391 423