

## Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 5 december 2022 kl. 10.30–14.30

Möte på verkstadsdepån i Umeå

§ 959–969

### Närvarande

Stig-Lennart Karlsson	Region Västerbotten
Thommy Bäckström	Region Västerbotten
Anders Öberg	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Elvy Söderström	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Jonny Lundin	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen
Johannes Andersson	Region Jämtland Härjedalen (ersättare)

### Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

Maria Högländer	Norrtåg AB
Joakim Berg	Norrtåg AB
Linus Åkerlind	Norrtåg AB

### Förhinder

Nils-Olov Lindfors	Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Richard Carstedt	Region Västerbotten (ersättare)
Anton Hammar	Region Jämtland Härjedalen
Birgitta Larsson	Region Norrbotten (ersättare)
Per Wahlberg	Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland

*Umeå 2022 det datum som framgår av elektronisk underskrift*

Ordförande	Elvy Söderström
------------	-----------------

Sekreterare	Maria Högländer
-------------	-----------------

Justerare	Stig-Lennart Karlsson
-----------	-----------------------

## Styrelsemöte Norrtåg AB 2022-12-05

### § 959 Mötet öppnade

Ordförande Elvy Söderström förklarar mötet öppet och tackar från hela styrelsen för en mycket intressant förmiddag med studiebesök på depån och multifunktionshallen.

### § 960 Val av protokolljusterare

*Styrelsen beslutar att utse Stig-Lennart Karlsson till justerare*

### § 961 Tjänstgörande ersättare

Tjänstgörande ersättare för Anton Hammar är Johannes Andersson

### § 962 Föregående mötesprotokoll

*Protokollet läggs till handlingarna*

### § 963 Vd info

#### Skrivelse från Trafikverket med anledning av nytt trafikavtal och finansiering för 2023

Vid förra styrelsemötet fick styrelsen information om bakgrund och fortsatt handläggning av skrivelsen från Trafikverket. Ett förslag till svar håller på att utarbetas och kommer att skickas in av respektive RKM under december. Vd sammanfattar huvuddragen i svaret.

#### Återrapportering av förhandling med Vy Tåg angående avvikelser från trafikbeställning T23

Som tidigare rapporteras har Region Västerbotten fattat beslut avseende nedläggning av trafiken Lycksele–Hällnäs och förtätning av trafik Umeå–Vännäs–Vindeln samt givit Norrtåg i uppdrag att avyttra dieselfordon. Arbetet med att avyttra fordonet har landat i att Transitio lånar fordonet tills vidare och arbetet med att hitta en långsiktig ny hyrestagare fortsätter. Förhandlingar med operatören är pågående.

#### Återrapportering av arbetet med långsiktig statlig medfinansiering

Ordförande informerar om att nu när det politiska styret i princip är klart i alla regioner ska arbetsgruppen, på begäran från Jämtland Härjedalens ledamöter, omfatta representation från alla fyra länen. Ordförande kommer att kalla ihop arbetsgruppen till ett första möte.

#### Påbörjande av operatörsupphandling 2025, bilaga 1

Vd går igenom tidplanen samt presenterar en tabell som i korthet beskriver besluten som ska fattas det kommande året. Det är mycket angeläget att beslut om trafikbeställning görs senast i juni 2023. Vd föreslår att styrelsen fattar beslut om att påbörja operatörsupphandlingen och att förhandsannonsering om detta ska ske snarast.

#### Återrapportering löpande granskning externa revisorer, bilaga 2

Revisorerna har i sin granskning funnit att bolaget har en god internkontroll och tillräckliga rutiner finns implementerade med hänsyn till verksamhetens omfattning. Vidare är deras uppfattning att ledningen och ekonomifunktionen har god kompetens och är väl insatta i de branschspecifika frågorna. Revisorerna menar att det finns viss utvecklingspotential till ökad dokumentation och checklistor/beskrivningar.

*Styrelsen ställer kompletterade frågor och diskuterar. Styrelsen godkänner rapportering och uppdrar till vd att påbörja arbetet med operatörsupphandling 2025 och förhandsannonsera om planerad upphandling.*

### § 964 Nöjd Kundindex

Trafikverket har genomfört en ombordundersökning på de linjer som Trafikverket är med och finansierar. Detta är den NKI-undersökning som Trafikverket genomför varje år, men som har haft ett uppehåll under pandemin. Norrtågs resenärer är mer nöjda idag än före pandemin. Det samlade NKI-värdet är 85 procent nöjda resenärer, vilket är en ökning jämfört med tidigare år. Mest ökar nöjdheten med trygghet ombord. Lägst betyg får utbud och kvalitet på maten ombord. Denna undersökning genomfördes dock veckorna innan operatören uppdaterade utbudet ombord, men en bra bistro och städet ombord tågen är fortsatt viktigt för kundnöjdheten, tillsammans med punktlighet och bekvämlighet. Fler anger att de reser till och från arbetet än tidigare år och klimat och hållbarhet är inte längre den huvudsakliga orsaken till att du väljer att resa med Norrtåg. Numer är bekvämlighet den viktigaste anledningen.

*Styrelsen godkänner rapporteringen.*

### § 965 Status tåg- och fordonsstrategi

Statusuppdatering kring tåg- och fordonsstrategi med en genomgång av principer för strategin, en beskrivning av hur strategins prioriteringar grupperas där det befintliga basutbudet utgör den primära trafiken och där framtida utveckling av pendlingstrafik och trafik i nya stråk utgör de två andra grupperna. Strategin för basutbudet bygger på en målsättning med takttrafik i de stora stråken, i primärstråken ett tåg i timmen i takt. Ren pendlingstrafik kan bli aktuellt när resandet har ökat mer och infrastrukturen tillåter, men då måste detta analyseras noga och utformas tillsammans med befintlig busstrafik. Norrbottenbanans första etapp kan vara klar tidigast 2030, så den kommande fordonsanskaffningen kalibreras mot den tidpunkten.

De prognoser som gjorts visar på stora ekonomiska skillnader i förutsättningarna:

- Utveckling av basutbud på Mittstråket och längs Norrlandskusten förväntas ge en relativt konstant offentlig nettokostnad även om trafiken byggs ut
- Ny trafik på Norrbottenbanan kommer att kräva ny offentlig finansiering och det är oklart kring den statliga finansieringen för detta
- De nya sträckor som har utretts bedöms få relativt hög samhällsfinansiering och låg kostnadstäckningsgrad

Styrelsen kommer att kallas till ett extra styrelsemöte för synpunkter när utkastet till Tågstrategin är klar.

*Styrelsen godkänner rapporterna*

### § 966 Ekonomi

Bolaget presenterade en prognos för helåret 2022 utifrån känd fakta per 30 november. En ny tidtabell och helt nya verktyg och gränssnitt för att planera trafik, eller det nya kapacitetsplaneringssystemet, MPK, hos Trafikverket har medfört förskjutna tidsplaner. De nya tidtabellerna för T22 kom först andra veckan i november, mot normala första veckorna i september. Detta har inneburit att biljettsläppet efter tidtabellskiftet kom i gång först den 9 november och vi ser minskad försäljning av julbiljetter än tidigare år. Vidare har Trafikverket varnat för att de kan uppkomma trafikstörningar efter tidtabellskiftet den 11 december med anledning av det nya teknikskiftet. Bolaget har tagit höjd för minskade intäkter och ökade kostnader i form av bussersättningar och andra merkostnader med anledning därav. Trafikverket kommer att förstärka resurserna för trafikplanering och trafikledning veckorna kring tidtabellskiftet för att minimera störningar.

Det mest positiva för 2022 är att resandeutvecklingen är nästan i kapp 2019 års volymer och ger en omsättningsökning med, i runda tal, 40 msek jämfört med tilläggsbudget. Den stora mängden av banarbeten och andra störningar i infrastrukturen under året har inneburit inställd tågtrafik, vilket medför att operatörsersättningen ej utgår för inställd trafik där beställaren ansvarar för bussersättning. Detta ger en positiv effekt på cirka 6 milj kronor. Vidare har Trafikverkets upphandlade priser på el inte följt den prisutveckling vi ser i övriga sektorer vilket gör att oktober månad en positiv effekt på cirka 8 msek. och vidare har bolaget räknat med upplösning av reserver för pandemin från 2021. Sammanfattningsvis innebär det att bolagets prognos för helåret 2022 får en positiv avvikelse på 58 msek jämfört med tilläggsbudget.

*Styrelsen föreslås godkänna rapporterna.*

### § 967 Riskanalys

Aktuell riskanalys från föregående styrelsemöte analyserades.

2022-11-11	Risk	Effekt
<b>1. Utbud</b>		
1.1 Trafikkvalitet	2	3
1.2 Större trafikala störningar	2	4
1.3 Olyckor och evakuering	1	5
1.4 Störningar kopplat till spårfordon	1	3
1.5 Störningar kopplat till depå och underhåll	2	3
<b>2. Marknad och varumärke</b>		
2.1 Marknad och ökat resande	1	2
2.2 Biljettdistribution	4	4
2.3 Varumärke	2	3
2.4 Dataintrång eller påverkan på IT-system	2	4
<b>3. Styrning och finansiering</b>		
3.1 Minskad statlig medfinansiering	4	4
3.2 Ägarnas finansiering	3	4
3.3 Stabiliteten hos operatören	2	3
3.4 Förändrade kostnader för infrastruktur	4	2
<b>4. Organisation</b>		
4.1 Organisation	2	3

*Styrelsen beslutar om inga förändringar i riskanalysen denna gång*

### § 968 Styrelsens enskilda överläggningar

### § 969 Övriga frågor

En fråga från Tommy Bäckström om hur regressförfarandet ser ut när det är fel på infrastrukturen.

Förfaringssättet med regress hos järnvägsföretaget då det uppstår problem i infrastrukturen och där Trafikverket äger ansvaret som medför inställd trafik eller stora förseningar bygger på att man har ett trafikeringsavtal, TRAV, med Trafikverket. Beviljad ersättning utgår utifrån styrkt underlag som

bussersättningskostnad med mera och reduceras med redan utbetalade kvalitetsavgifter. Ekonomisk skada gäller inte för järnvägsföretagets egna merkostnader, goodwillkostnader eller uteblivna intäkter.

Om störningarna är orsakade av annat järnvägsföretag, olycka/tillbud eller andra yttre förhållanden är det svårare att söka regress för. För att du ska kunna söka regress måste man påvisa vilken part som är ansvarig och hur denne är ansvarig. Det är inte alltid enkelt och kostnaderna för denna process är lång och de administrativa kostnaderna är för stora, vilket gör att järnvägsföretag inte anser att det är kostnadseffektivt.

### **Ordförande avslutar mötet**

